

Дело C-436/21

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

15 юли 2021 г.

Запитваща юрисдикция:

Bundesgerichtshof (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

22 юни 2021 г.

Ищец в първоинстанционното производство и жалбоподател в ревизионното производство:

flightright GmbH

Ответник в първоинстанционното и в ревизионното производство:

American Airlines, Inc.

BUNDESGERICHTSHOF

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

[...]

по дело със страни

flightright GmbH, [...]

[...] Потсдам,

ищец в първоинстанционното производство и жалбоподател в ревизионното производство

[...]

срещу

American Airlines Inc., [...] Fort Worth, Texas (Съединени американски щати),

ответник в първоинстанционното и в ревизионното производство

[...]

Десети граждански състав на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) в съдебно заседание от 18 май 2021 г. [...] [членове на съдебния състав]

определи:

Спира производството по делото.

Съгласно член 267 ДФЕС поставя на Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси относно тълкуването на Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218), както и на Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г. (ОВ L 114, 2002 г., стр. 73; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 27, стр. 30):

1. Налице ли са директно свързващи полети по смисъла на член 2, буква з) от Регламента, когато туроператор комбинира полети на различни въздушни превозвачи в една транспортна операция, начислява за това обща цена на пътника и издава единен електронен билет, или освен това е необходимо опериращите въздушни превозвачи да се намират в специално правоотношение помежду си?
2. В случай че е необходимо опериращите въздушни превозвачи да се намират в специално правоотношение помежду си:

Достатъчна ли е хипотеза, в която резервация от вида, описан в първия въпрос, комбинира два последователни полета, които се изпълняват от един и същ въздушен превозвач?

3. При утвърдителен отговор на втория въпрос:

Трябва ли член 2 от Споразумението и добавеното в неговото приложение с Решение № 1/2006 на Съвместния комитет за въздушен транспорт между Общността и Швейцария от [18 октомври 2006 г.] (ОВ L 298, 2006 г. стр. 23) позоваване на Регламент № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че регламентът се прилага и за пътници, които пътуват с полет от летища на територията на Швейцария до трета държава?

Мотиви:

- 1 I. Като се позовава на прехвърленото му право на обезщетение, ищецът претендира от ответника обезщетение на основание на Регламент (ЕО) № 261/2004 (наричан по-нататък „Регламентът“ или „Регламент № 261/2004“).
- 2 Чрез туроператор цедентът е резервирал на 25 юли 2018 г. полет с въздушния превозвач Swiss от Щутгарт до Цюрих и полети с ответника от Цюрих до Филадельфия и от Филадельфия до Канзас Сити. Първият и вторият полет са изпълнени по разписание. Полетът по последната отсечка излита със закъснение. Цедентът пристига в Канзас Сити със закъснение от над четири часа. Със своя иск ищецът иска обезщетение в размер на 600,00 EUR.
- 3 Районният съд отхвърля иска. Ищецът обжалва без успех. С допуснатата от въззивния съд ревизионна жалба ищецът поддържа исканията си по първоинстанционното производство. Ответникът оспорва жалбата.
- 4 II. Въззивният съд приема, че ответникът не дължи обезщетение.
- 5 Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз Регламент № 261/2004 е приложим за пътници, които пътуват с полет от летища на територията на държави членки. От представената от туроператора фактура е видно, че с цел достигане на желания краен пункт на пристигане в спорния случай са комбинирани отделни полети на различни въздушни превозвачи. От гледна точка на пътника става въпрос за единна резервация. За него е без значение дали резервира полета си до избрания от него краен пункт на пристигане директно при въздушен превозвач, или чрез туроператор.
- 6 Ответникът обаче не е опериращ въздушен превозвач на полет, който започва от територията на държава членка. Няма никакви основания да се приеме, че ответникът е поел договорно задължение спрямо цедента да осъществи превода от Щутгарт до Канзас Сити. Също така не се установява ответникът да е поел превода в рамките на споразумение за съвместно опериране (Code-Sharing). Всеки от въздушните превозвачи е изпълнил съответния полет на своя собствена отговорност. Ето защо ответникът отговаря само за превода по двете отсечки от Цюрих през Филадельфия до Канзас Сити.
- 7 III. Решението в ревизионното производство зависи от тълкуването на членове 2, 3 и 7 от Регламент № 261/2004 и евентуално от тълкуването на Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт (наричано по-нататък „Споразумението“).
- 8 1. Съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 този регламент се прилага за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка.

- 9 Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз при полет, който се състои от няколко свързани полета приложимостта на Регламент № 261/2004 се преценява с оглед на мястото на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, при положение че полетът следва да се разглежда като едно цяло (решение от 31 май 2018 г. — C-537/17, [...] т. 25 и сл. — Wegener/Royal Air Maroc, решение от 11 юли 2019 г. — C-502/18, [...] т. 16 — České aerolinie; определение от 12 ноември 2020 г. — C-367/20, [...] т. 19 — KLM).
- 10 Съгласно тази съдебна практика Регламент № 261/2004 е приложим в спорния случай само ако трите резервирани от цедента полета следва да се разглеждат като един-единствен полет или ако поне двата изпълнени от ответника полета представляват едно цяло и ако в приложното поле на член 3, параграф 1, буква а) от Регламента попада и полет с място на излитане в Швейцария.
- 11 2. Дали даден полет трябва да се разглежда като едно цяло е от значение и за въпроса към кого може да бъде предявено искането за плащане на дължимото обезщетение в случай на загуба на време от три или повече часа в крайния пункт на пристигане.
- 12 В това отношение Съдът е приел, че всеки опериращ въздушен превозвач, който е извършил поне един от свързаните полета, от които се състои разглеждания като едно цяло полет, дължи това обезщетение, независимо дали причината за голямото закъснение на пътника в крайния пункт на пристигане е осъщественият от него полет (решение от 11 юли 2019 г. — C-502/18, [...] т. 20—26 — České aerolinie; определение от 12 ноември 2020 г. — C-367/20, [...] т. 28 и сл. — KLM).
- 13 Съгласно релевантното и в този контекст определение в член 2, буква з) от Регламента краен пункт на пристигане означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или при директно свързващи полети — дестинацията на последния полет (решение от 26 февруари 2013 г. — C-11/11, [...] т. 34 — Folkerts).
- 14 3. В този смисъл съгласно практиката на Съда свързващи полети са полети от два или повече свързани полета, които съставляват едно цяло за целите на предвиденото в Регламент № 261/2004 право на обезщетение.
- 15 Едно цяло е налице, когато за два или повече полета е направена една-единствена резервация. В случая е без значение дали отделните полети са извършени от един и същ, или от различни въздушни превозвачи (решение от 11 юли 2019 г. — C-502/18, [...] т. 16 и 27 — České aerolinie; определение от 30 април 2020 г. — C-939/19, [...] т. 18; определение от 12 ноември 2020 г. — C-367/20, [...] т. 19 и 29 — KLM). Това важи и когато само мястото на излитане е на територията на държава членка, а мястото на междинното

качане и пристигане са на територията на трета държава (решение от 31 май 2018 г. — C-537/17, [...] т. 19 и сл. — Wegener/Royal Air Maroc).

- 16 4. Резервация по смисъла на член 2, буква ж) от Регламента означава фактът, че пътникът има доказателство, което показва, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператора. Това доказателство по-специално може да е билет по смисъла на член 2, буква е) от Регламента, издаден или одобрен от въздушния превозвач или негов упълномощен представител.
- 17 В спорния случай билетът не е издаден от нито един от двамата опериращи въздушни превозвачи, а от туроператора, при който е направена резервацията.
- 18 Туроператорът е издал фактура за „поръчка за посредничество“, в която за разглежданите тук полети, както и за обратния полет от Канзас Сити през Чикаго и Хийтроу за Щутгарт е посочена обща „цена на посредника“. От фактурата също така става видно, че туроператорът е издал единен електронен билет за полетите, чийто номер е отразен и върху бордните карти за трите разглеждани тук полета, допълнен с други цифри в част от бордните карти.
- 19 5. Поради това възниква въпросът дали за наличието на единна резервация, която свързва в едно цяло полет, състоящ се от един или няколко свързани полета, е достатъчна хипотеза, в която туроператор комбинира полети на различни въздушни превозвачи в една транспортна операция, начислява за това обща цена на пътника и издава единен електронен билет, или освен това е необходимо опериращите въздушни превозвачи да се намират в специално правоотношение помежду си?
- 20 а) Съгласно вече установената практика на Съда договор, който се характеризира с потвърдена единна резервация за целия маршрут, създава задължение за въздушния превозвач да превози пътника от мястото на излитане до крайния пункт на пристигане.
- 21 Това важи и когато опериращ въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници, поема само превоза с единия полет, който не е до мястото на пристигане (решение от 7 март 2017 г. — C-274/16, [...] т. 71 и сл. — Air Nostrum; определение от 13 февруари 2020 г. — C-606/19, [...] т. 29 — Iberia). Съгласно член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 трябва да се има предвид, че когато опериращ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения съгласно настоящия регламент, той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник.
- 22 б) Според запитващата юрисдикция в практиката на Съда е уточнено, че резервация, направена от трети лица, които имат преки или косвени договорни отношения с някой от опериращите въздушни превозвачи и които

са упълномощени от тях да приемат резервации и да издават билети, също може да е действителна.

- 23 Така например Съдът прилага принципа, че за целите на предвиденото в Регламент № 261/2004 право на обезщетение на пътници полет, състоящ се от един или няколко свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, съставлява едно цяло и в случай, в който резервацията е направена чрез туроператор (решение от 30 април 2020 г. — C-191/19, [...] т. 10 — *Air Nostrum*). Освен това Съдът е приел, че в случай на анулиране въздушен превозвач принципно трябва да възстанови цялата цена, платена от пътника дори ако резервацията е направена през упълномощен представител и цената включва комисионна за представителя, освен ако комисионната не е определена без знанието на въздушния превозвач (решение от 12 септември 2018 г. — C-601/17, [...] т. 16—19 — *Harms*).
- 24 От гледна точка на настоящия съдебен състав това е в съответствие с вече споменатата разпоредба на член 2, буква е) от Регламента, според която необходимото одобрение може да бъде предоставено не само от въздушния превозвач, но и от упълномощен от него представител, и с член 2 буква ж) от Регламента, съгласно който е достатъчно резервацията да е приета и регистрирана от туроператор.
- 25 в) От гледна точка на запитващата юрисдикция обаче все още не е окончателно изяснено дали освен това, в случай на резервация, при която туроператор или друго упълномощено трето лице комбинира няколко изпълнявани от различни въздушни превозвачи полета, е необходимо тези въздушни превозвачи да се намират в специално правоотношение помежду си.
- 26 аа) Съгласно практиката на Съда в рамките на свързващи полети оперираният въздушен превозвач, извършил първия полет, не може да се оправдава с довода за лошо извършване на последващия полет, изпълнен от друг въздушен превозвач (решение от 11 юли 2019 г. — C-502/18, [...] т. 27 и сл. — *České aerolinie*). И обратно, в рамките на свързващи полети оперираният въздушен превозвач, извършил последния полет, не може да се оправдава с довода за лошо извършване на предшестващ полет, изпълнен от друг въздушен превозвач (определение от 12 ноември 2020 г. — C-367/20, [...] т. 29 и сл. — *KLM*).
- 27 Според запитващата юрисдикция тези решения на Съда се основават на предпоставката, че съществува поне едно лице, което по договор се е задължило да превози пътника от мястото на излитане на първия полет до крайния пункт на пристигане на последния полет и поради това съгласно член 3, параграф 5, второ изречение от Регламента може да се приеме, че всеки опериращ въздушен превозвач изпълнява задължения съгласно този регламент от името на това лице.

- 28 В двата случая, в които Съдът признава наличие на отговорност на един превозвач за лошо изпълнение на полет от друг превозвач, резервацията е направена при въздушния превозвач, чиято отговорност е ангажирана. Освен това и в двата случая между участващите превозвачи съществува споразумение за съвместно опериране (решение от 11 юли 2019 г. — C-502/18, [...] т. 8, 29 — České aerolinie; определение от 12 ноември 2020 г. — C-367/20, [...] т. 10 — KLM).
- 29 бб) В спорния случай единствената връзка, която може да се установи между двата опериращи въздушни превозвачи, е, че те са упълномощили трети лица да действат като техни посредници и да издават билети, в които са комбинирани техни полети.
- 30 Според запитващата юрисдикция при тази хипотеза от цитираната практика на Съда не може да се изведе еднозначен отговор.
- 31 (1) За да се приложи принципът, залегнал в член 3, параграф 5, второ изречение от Регламента, според запитващата юрисдикция е необходимо опериращите въздушни превозвачи да заявят с резервацията, че те заедно поемат превода от мястото на излитане на първия полет до крайния пункт на пристигане на последния полет.
- 32 Съгласно цитираната практика на Съда това предположение е обосновано, ако един от участващите въздушни превозвачи приеме или потвърди такава резервация и ако е сключил споразумение за съвместно опериране с другите опериращи въздушни превозвачи. Според запитващата юрисдикция подобни хипотези са налице, когато участващите въздушни превозвачи са обединени в алианс, който рекламира тясното си сътрудничество пред потенциални клиенти, или когато участващите въздушни превозвачи са свързани помежду си съгласно дружественото право като дружество майка и дъщерно дружество например.
- 33 (2) От гледна точка на запитващата юрисдикция изглежда очевидно и убедително да се приеме, че между различните въздушни превозвачи съществува сътрудничество дори само поради обстоятелството, че те позволяват на трети лица да комбинират предлаганите от тях полети с полети на други превозвачи, което е достатъчно, за да се признае наличието на единна резервация. Въз основа на досегашната съдебна практика обаче изглежда не е възможно да се направи еднозначен извод, че опериращите въздушни превозвачи не е необходимо освен това да се намират в специално правоотношение помежду си.
- 34 Във връзка с правото на възстановяване на цената на полета след отмяна Съдът приема, че въздушен превозвач трябва да носи отговорност за действия на посредник, ако те не са извършени без негово знание (решение от 12 септември 2018 г. — C-601/17, [...] т. 16 и сл. — Harms). Според запитващата юрисдикция това не дава еднозначен отговор на въпроса какви

са правните последици, когато посредник прави единна резервация от името на няколко въздушни превозвачи.

- 35 В друго решение Съдът се позова на принципа, че въздушен превозвач, който няма договорни отношения с пътника, в случай на съмнение изпълнява задължения, които доброволно е поел към договорния партньор на този пътник, без да се изяснява в подробности при кого е направена резервацията и кой я е потвърдил (определение 13 февруари 2020 г. — C-606/19, [...] т. 8 — Iberia). Според запитващата юрисдикция от това решение не може да се направи еднозначен извод, че е достатъчно резервацията да е направена от туроператор или друго упълномощено за това трето лице. Не е изключено резервацията в главното производство, на което се основава цитираното решение, да е потвърдена от един от опериращите въздушни превозвачи и това да не е упоменато в решението само защото тази точка не поражда проблем.
- 36 6. Запитващата юрисдикция е склонна да приеме, че резервация на единна цена и издаването на единен билет за всички отсечки са достатъчни за прилагането на изложените по-горе принципи за единна резервация. Съгласно тези принципи в спорния случай ответникът би трябвало да изплати поисканото обезщетение, тъй като той е поел спрямо цедента задължението да го превози от Щутгарт до Канзас Сити.
- 37 а) Както запитващата юрисдикция вече е посочила в предишно свое решение (решение на BGH от 19 юли 2016 г. — X ZR 138/15, [...] т. 34), от член 2 буква е) от Регламента следва, че пътникът може да има право на обезщетение от изпълняващия полета въздушен превозвач и тогава, когато макар последният да не е участвал в отделната резервация и нейното потвърждение, е предоставил на посредник или туроператор възможността да приема и потвърждава такива резервации. В тези случаи въздушният превозвач следва да бъде отговорен за потвърждението на резервацията, дадено от посредника или туроператора, като за своите собствени изявления.
- 38 б) Според запитващата юрисдикция в подкрепа на това тълкуване е и заложеното в Регламент № 261/2004 изискване за равнище на защита и основаната на това изискване практика на Съда на Европейския съюз.
- 39 В съображения 1—4 от Регламент № 261/2004 е дефинирана целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците и спазване на изискванията за защита на потребителите. От тази цел Съдът извежда принципа, че разпоредбите на Регламента, които предоставят на пътниците определени права, да бъдат тълкувани широко (в тази връзка [решение от 19 ноември 2009 г. — C-402/07 и C-432/07 —] [...] т. 45 — Sturgeon), докато понятията в разпоредба, представляваща изключение от принцип или по-точно, от разпоредби в правото на Съюза за защита на потребителите, принципно следва да се тълкуват стриктно (в тази връзка решение от 22 декември 2008 г. — C-549/07, [...] т. 17 — Wallentin-Hermann).

- 40 в) Признаването на право на обезщетение е в съответствие и с изтъкнатите от Съда съображения за отговорност за задължения, приети с потвърждението на резервацията ([определение на BGH от 19 юли 2016 г. — X ZR 138/15,] [...] т. 38 и сл.).
- 41 Съдът е приел, че е налице право на обезщетение в хипотезата, когато въздушен превозвач, при който са резервирани два последователни полета, отказва превоз при втория полет, считайки, че пътникът няма да може да вземе този полет поради закъснение на първия полет. За него е било от решаващо значение, че искът следва да компенсират неприятностите, предизвикани от невъзвратимата загуба на три и повече часа, и опериращият превозвач при всички случаи трябва да отговаря за тези неприятности тогава, когато е установено, че са по негова вина — независимо дали защото закъснението на първия, опериран от самия него полет, е по негова вина, или защото неправилно е счел, че засегнатите пътници няма да успеят да се представят навреме за качване на борда за следващия полет, или защото е пристъпил към продажба на билети за следващи полети, за които разполагаемото време за вземане на следващия полет е било недостатъчно (решение от 4 октомври 2012 г. — C-321/11, [...] т. 34 — Rodríguez Cachafeiro).
- 42 От гледна точка на пътника, за чиято защита е предназначено правото на обезщетение, сходна хипотеза е налице, когато макар самият въздушен превозвач да не е издал или одобрил билетите за последователните полети, е предоставил възможност на посредник да издава такива билети и също така да комбинира полетите, които се осъществяват от различни въздушни превозвачи.
- 43 г) Това не важи само в случай, че отделните свързани полети се изпълняват от въздушни превозвачи, които са сключили споразумение за съвместно опериране (в тази връзка заключението на генералния адвокат Танчев от 6 юни 2018 г. — C-186/17 [,] т. 41) или имат други правоотношения помежду си.
- 44 Както вече беше посочено по-горе, необходимото съгласно член 2, буква е) от Регламента одобрение може да бъде изразено не само от въздушния превозвач, но и от упълномощен от него представител. Ако такъв представител работи със знанието на въздушния превозвач за няколко доставчици и ако при това предлага единна резервация на полети, състоящи се от няколко свързани полета с различни въздушни превозвачи, изглежда логично да се подкрепи увереността на пътника, че всеки от превозвачите отговаря не само за превоза със съответния изпълняван от него свързан полет, но и заедно с всички останали за превоза с комбинирания полет от мястото на излитане до крайния пункт на пристигане.
- 45 IV. Когато извършваната от туроператора комбинация на отделните полети не е достатъчна за свързването на полети на различни въздушни

превозвачи, изходът от спора зависи от това дали поне двата изпълнени от ответника свързани полета трябва да се разглеждат като едно цяло и дали за приложимостта на Регламента е достатъчно мястото на излитане на този комбиниран полет да е в Швейцария.

- 46 1. Що се отнася до двата полета от Цюрих през Филадельфия до Канзас Сити, според запитващата юрисдикция достатъчната свързаност между тях в спорния случай следва дори само от обстоятелството, че и двата се изпълняват от ответника и че ответникът е предоставил на туроператора възможност да прави такива комбинирани резервации. Целта на втория преюдициален въпрос е да изясни доколко това разбиране е правилно.
- 47 2. Мястото на излитане на съставения от тези два компонента полет не е на територията на държава членка. Поради това може да възникне допълнителен въпрос дали Регламент № 261/2004 е приложим и в хипотезата, когато пътникът пътува с полет, който започва от територията на Швейцария.
- 48 а) Съгласно член 2 от Споразумението посочените в неговото приложение разпоредби се прилагат до степента, до която се отнасят до въздушния транспорт или до въпроси, пряко свързани с него, както се упоменава в приложението.
- 49 Съгласно точка 7 от приложението разпоредбите на Регламент № 261/2004 са част от тези разпоредби. Възможността за позоваване на този регламент е прибавена с Решение № 1/2006 (ОВ L 298, 2006 г., стр. 23) на създадения съгласно член 21 от Споразумението Съвместен комитет за въздушен транспорт, който съгласно член 23, параграф 4 от Споразумението е оправомощен да изменя приложението по отношение на новоприети правни разпоредби.
- 50 Съгласно второто тире от увода към приложението позовавания на държавите — членки на Съюза, съдържащи се в посочените актове, се разбират за целите на Споразумението в смисъл, че тези позовавания се отнасят и за Швейцария.
- 51 б) Още в предишно свое решение (BGH, определение от 9 април 2013 г. — X ZR 105/12, [...] т. 22) запитващата юрисдикция е била склонна да приеме, че на основание на тези разпоредби в приложното поле на Регламента попадат и полети с място на излитане от територията на Швейцария и с място на кацане в трета страна (напр. също решение на LG Korneuburg, от 15 юли 2014 г. — 21 R 106/14g). Тази преценка не е претърпяла промяна.
- 52 Както запитващата юрисдикция вече е посочила в цитираното решение, такова тълкуване би съответствало не само на текста на Споразумението, но и на целта, формулирана в преамбюла му, за уеднаквяване на регламентите

за въздушен транспорт в рамките на Европа, включително територията на Швейцария.

- 53 В съответствие с това въздушните превозвачи в Швейцария могат и следва да осъществяват дейността си при същите условия, както и въздушните превозвачи в държавите — членки на Европейския съюз. Потребителите на услугите и клиентите на въздушните превозвачи следва да откриват същия стандарт за качество в Швейцария, а следователно и трябва да могат да предявяват същите права срещу тези превозвачи в Швейцария, както и в държавите — членки на Европейския съюз, а въздушните превозвачи трябва, от своя страна, да отговарят на идентични условия за конкуренция.
- 54 Трудно би могла да се съвмести с тази цел хипотеза, в която Регламент № 261/2004 се прилага единствено по отношение на пътници, които пътуват с полет от територията на Швейцария до летище в държава — членка на Европейския съюз. Това се дължи на обстоятелството, че съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламента той следва да се прилага и по отношение на пътуващите с полет от летище на територията на Европейския съюз до трета държава.
- 55 в) Zivilgericht des Kantons Basel-Stadt (Граждански съд на Базел-Щат) обаче застъпва становището, че Регламент № 261/2004 е приложим за пътници, които пътуват с полет от Швейцария само ако мястото му на кацане е в държава — членка на Европейския съюз. (Zivilgericht Basel-Stadt, решение от 11 март 2011 г. [...]; решение от 20 юни 2011 г., [...]; решение от 15 май 2012 г.[...]).
- 56 Поради това запитващата юрисдикция отново поставя преюдициалния въпрос на Съда.
- 57 д) Това изходно положение не се е променило.
- 58 Доколкото става ясно, Schweizerisches Bundesgericht (Федералният върховен съд на Швейцария) все още не е взел отношение по този въпрос [...] [препратка към националната доктрина]. Съдът не успя да отговори на предишния преюдициален въпрос на запитващата юрисдикция, тъй като цитираното производство беше уредено по друг начин.
- [...] [Посочване на имената на съдиите, които са взели участие в разискванията]

Предходни съдебни инстанции:

AG Nürtingen (Районен съд Нюртинген), решение от 14 март 2019 г. – 12 С 96/19 -

LG Stuttgart (Областен съд Щутгарт), решение от 12 декември 2019 г. – 5 S 93/19 -