

Versión anonimizada

Traducción

C-172/21 – 1

Asunto C-172/21

Petición de decisión prejudicial

Fecha de presentación:

19 de marzo de 2021

Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia, Alemania)

Fecha de la resolución de remisión:

15 de marzo de 2021

Parte demandante y apelante:

EF

Parte demandada y apelada:

Deutsche Lufthansa AG

[omissis]

Landgericht Köln (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Colonia)

Resolución

En el litigio de

EF, [omissis] Berlín,

parte demandante y apelante,

[omissis]

contra

Deutsche Lufthansa AG, [omissis] Colonia,

parte demandada y apelada,

[*omissis*]

Se suspende el procedimiento.

Se plantean al Tribunal de Justicia de la Unión Europea, con arreglo al artículo 267 TFUE, las siguientes cuestiones prejudiciales relativas a la interpretación del Derecho de la Unión:

1. ¿Constituye una tarifa de empresa más favorable que la tarifa normal (en el presente asunto, 152 euros en lugar de 169 euros), que se basa en un contrato marco celebrado entre un transportista aéreo y otra empresa y que solo puede reservarse para viajes de negocios de los empleados de la empresa en cuestión, un precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público, en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004?

2. En caso de respuesta afirmativa a la primera cuestión: ¿constituye una tarifa de empresa de tales características también un programa para usuarios habituales u otro programa comercial de un transportista aéreo o un operador turístico en el sentido del artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004?

Fundamentos:

I.

1.

La demandante reclama a la demandada, que es un transportista aéreo, el pago de una compensación por importe de 250 euros, más intereses, con arreglo al Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 [en lo sucesivo, «Reglamento (CE) n.º 261/2004»].

El litigio se fundamenta en los siguientes hechos:

La demandante tenía una reserva confirmada para el vuelo LH 191 de Berlín-Tegel a Fráncfort con vuelo de conexión EN.8858 de Fráncfort a Florencia el 15 de junio de 2019 que debía efectuar la demandada. El primer vuelo LH 191 debería haber despegado a las 14.45 y debería haber aterrizado a las 15.55. El vuelo de conexión EN.8858 estaba programado para despegar a las 16.50 y aterrizar a las 18.20. Sin embargo, el primero de los vuelos se retrasó y no llegó a su destino hasta las 16.53, resultando de ahí que la demandante perdiera el vuelo

de conexión. La demandante llegó a su destino a las 23.43 gracias al transporte de reemplazo ofrecido.

La distancia entre Berlín-Tegel y Florencia es inferior a 1 500 km.

La reserva de los vuelos se había realizado a través del empleador de la demandante, la empresa Borderstep Institut GmbH, con base en una tarifa de empresa acordada entre la demandada y dicha empresa. Esto redujo el precio del vuelo de 169,00 euros, el precio estándar, a 152,00 euros. Este billete de precio reducido solo puede ser reservado para los empleados de la empresa Borderstep Institut GmbH para viajes de negocios.

La demandante se dirigió en primer lugar a la empresa EUClaim Deutschland GmbH, que solicitó a la demandada, en nombre de la demandante, mediante escrito de fecha 8 de agosto de 2019, el pago de una compensación por importe de 250,00 euros. Mediante escrito de fecha 9 de septiembre de 2019 de sus representantes procesales, la demandante volvió a exigir el pago a la demandada. La demandada no realizó pago alguno.

2.

El Amtsgericht (Tribunal de lo Civil y Penal) desestimó la demanda. Consideró que, conforme al artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, la situación no estaba comprendida en el ámbito de aplicación del Reglamento, pues, a su parecer, el precio al que se había reservado el billete es un precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público. Entiende que el precio estaría a disposición del público si, por regla general, cualquiera pudiera hacer una reserva. Afirma que lo mismo sucede cuando para beneficiarse de una tarifa concreta se requiere que se cumplan determinadas características inherentes a la persona que realiza la reserva, como en el caso de las tarifas aplicables a las personas de la tercera edad o a los niños. Consideró que, sin embargo, el requisito previo para beneficiarse de una tarifa de empresa no es la presencia de una característica personal, sino un acuerdo entre el empresario y el transportista aéreo correspondiente en el que se establezcan requisitos específicos para poder beneficiarse de dicha tarifa, como un volumen de negocios mínimo y unas características tarifarias propias. Concluyó que esto define el círculo de los que pueden beneficiarse de la referida tarifa, de tal manera que esta ya no está directa o indirectamente a disposición de todo el mundo.

3.

La demandante ha recurrido en apelación la sentencia del Amtsgericht, insistiendo en las pretensiones de su demanda.

La demandante opina que las tarifas de empresa no están cubiertas por el artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 y que, por tanto, procede aplicar el Reglamento. Aduce que dicha disposición solo abarca las tarifas especiales para los empleados (en activo o retirados) de los transportistas aéreos o

las empresas turísticas (los llamados «descuentos sectoriales» o «descuentos para agentes»). Afirma que, en esos casos, el interés del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no es puramente económico, por lo que el legislador no quiso que estos casos estuvieran comprendidos por el Reglamento. Por el contrario, a las grandes empresas se les concede una tarifa de empresa reducida para que reserven el mayor número posible de vuelos con el transportista aéreo. Según la demandante, el legislador no pretendía excluir de la compensación a los pasajeros que pagan un precio casi íntegro con ese tipo de tarifa y que no tienen ninguna otra relación más estrecha con el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo. Opina que esto sería contrario a la idea básica del Reglamento, que es favorable a los intereses de los consumidores. Argumenta que la tarifa reservada también está a disposición del público, pues a tal efecto se considera público al conjunto de las personas ajenas a la empresa de la compañía aérea.

Asimismo, según la demandante, también es pertinente la excepción a la excepción que se prevé en el artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, ya que las tarifas de empresa deben considerarse programas para usuarios habituales. Expone que en virtud de ese tipo de acuerdos marco, una empresa queda vinculada, al menos de facto, al transportista aéreo como cliente durante la duración del contrato.

La demandada solicita la desestimación del recurso de apelación.

II.

Para resolver el presente recurso de apelación, es necesaria una decisión prejudicial del Tribunal de Justicia en respuesta a las cuestiones prejudiciales planteadas.

1.

Esta cuestión es determinante para la resolución del litigio. En el supuesto de que una tarifa de empresa esté comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, y no lo esté en la excepción a la excepción que se prevé en el artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, el recurso de apelación no prosperará. En cambio, si no fuera así, el recurso prosperaría, ya que la demandante tendría derecho a la compensación reclamada. La demandante llegó a su destino final con 5 horas y 23 minutos de retraso. La demandada no ha alegado la existencia de circunstancias extraordinarias en el sentido del artículo 5, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004.

2.

La cuestión de si una tarifa de empresa como la controvertida constituye un precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, y de si dicha tarifa es un programa para usuarios habituales u otros

4

programas comerciales, de un transportista aéreo o un operador turístico en el sentido del artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, es una cuestión de interpretación del artículo 3, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, que en caso de duda está reservada al Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

3.

Según la opinión defendida hasta ahora por la Sala, una tarifa de empresa reducida que se basa en un contrato marco celebrado entre un transportista aéreo y otra empresa y que solo puede ser reservada para viajes de negocios por los empleados de la empresa en cuestión constituye un precio reducido que no está directa o indirectamente a disposición del público en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 (Landgericht Köln, sentencia de 17 de marzo de 2020, 11 S 33/19, juris; Landgericht Köln, sentencia de 17 de noviembre de 2020, 11 S 373/19, esta última no publicada).

a)

La cuestión de si las tarifas de empresa, que solo se aplican a las empresas después de haber celebrado un contrato con el transportista aéreo, constituyen un precio que no está directa o indirectamente a disposición del público es muy controvertida en la jurisprudencia y la doctrina.

En la doctrina, coincidiendo con la opinión jurídica de la demandante, se argumenta de manera mayoritaria, que la segunda alternativa del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento solo abarca los descuentos por función que no se pueden encontrar en el mercado libre y que se conceden a los empleados de las compañías aéreas o de operadores turísticos o agencias de viajes colaboradoras, como el «industry discount» (descuento sectorial; «ID»), el «agent discount» (descuento para agencias; «AD») y la tarifa «personal education program» (programa de formación personal; «PEP») [omissis]. Según esta corriente, solo puede tener la consideración de público el conjunto de las personas ajenas a la empresa de la compañía aérea, pero no los empleados de la compañía aérea o de las empresas turísticas colaboradoras [omissis], por lo que basta con que la tarifa también esté disponible para solo una parte del público que atienda a características individuales de los clientes (menores, estudiantes universitarios y no universitarios, personas mayores) [omissis]. En ese sentido, las tarifas de empresa también estarían disponibles, al menos indirectamente, para una parte del público así definido [omissis]. Se afirma que ello resulta, en cualquier caso, del sentido y la finalidad de la excepción a la excepción prevista en el artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento [omissis].

Por lo que se puede apreciar y en la medida en que se encuentra publicada, la jurisprudencia está dividida y no consolidada. En opinión del Amtsgericht Hamburg (Tribunal de lo Civil y Penal de Hamburgo), por ejemplo, no se excluye la aplicabilidad del Reglamento en el caso de tarifas de empresa reducidas

(Amtsgericht Hamburg, resolución de 1 de noviembre de 2019, 23a C 83/19), mientras que secciones concretas del Amtsgericht Köln (Amtsgericht Köln, sentencia de 4 de noviembre de 2016, 136 C 155/15), el Amtsgericht Bremen (Tribunal de lo Civil y Penal de Bremen, sentencia de 16 de enero de 2020, 16 C 313/19) y del Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunal de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, sentencia de 4 de abril de 2019 — 32 C 1964/18) consideran que el Reglamento no es aplicable en caso de tarifas de empresa reducidas. El Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) ha resuelto que incluso un descuento que se concede a todo un grupo profesional (periodistas) no puede considerarse directa o indirectamente a disposición del público (Landgericht Frankfurt am Main, sentencia de 6 de junio de 2014 — 24 S207/134s, cita según *Schmid*, NJW 2015, 513, nota a pie de página 5).

b)

En opinión de la Sala, una tarifa de empresa del tipo aquí controvertido no debe considerarse «a disposición del público». En contra de la opinión de la doctrina, la Sala no logra apreciar, en particular, elementos indicativos de que la segunda alternativa del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 deba aplicarse únicamente a los descuentos por función concedidos a los empleados de las compañías aéreas y las empresas turísticas. Es cierto que las tarifas por función también se mencionan en las Directrices interpretativas del Reglamento publicadas por la Comisión, donde se señala respecto del artículo 3, apartado 3, primera frase: «*Esta disposición se aplica a las tarifas especiales que las compañías aéreas ofrecen a sus empleados.*» Sin embargo, al margen de la ausencia de fuerza vinculante de dichas Directrices, de ahí no se desprende que únicamente esas tarifas estén cubiertas por la disposición. A eso ya se opone la excepción a la excepción que resulta del artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, según la cual los programas para usuarios habituales quedan excluidos de lo dispuesto en la primera frase. Si de antemano solo las tarifas para empleados propios o de empresas asociadas estuvieran cubiertas por la primera frase, dicha excepción a la excepción sería completamente innecesaria, pues tales tarifas de todos modos no son programas para usuarios habituales. En consecuencia, si el legislador hubiera querido que la disposición se entendiera así, podría haber simplemente omitido la segunda frase. Del hecho de que no haya sido así se deduce necesariamente, a juicio de la Sala, que la primera frase no abarca únicamente los descuentos por función concedidos a los propios empleados y a los de las empresas turísticas. La opinión contraria, defendida en parte por la doctrina, tampoco explica cómo conciliar dicha interpretación con la segunda frase. En una única fuente se afirma a este respecto que la segunda frase es solamente una disposición con valor declaratorio, pues de todos modos la primera frase no abarca los programas para usuarios habituales, de manera que sería una mera «norma de servicio» del legislador de la UE [*omissis*] [*omissis*]. La Sala se ve incapaz de comprenderlo. En opinión de la Sala, se trata de un razonamiento circular.

Sin embargo, a la inversa —sin que la Sala deba pronunciarse a este respecto—, no parece ser necesario que la tarifa deba estar a disposición de todo el público sin restricciones. A este respecto, también podría ser suficiente a efectos del criterio del público que una tarifa estuviera solo a disposición una determinada parte del público, definida según criterios personales objetivos, como es el caso de las tarifas para niños y personas mayores (así también, por ejemplo, Amtsgericht Bremen, sentencia de 16 de enero de 2020, 16 C 313/19). Sin embargo, en ese caso se suscitara entonces la cuestión de qué tipo de criterios deben utilizarse para determinar el grupo, de modo que pueda seguir hablándose de una tarifa a disposición de una parte del público en el sentido de la disposición. A juicio de esta Sala, esa parte del público solo puede admitirse, si el grupo se determina a partir de características personales objetivas vinculadas a los miembros, como la edad o, en su caso, el hecho de ser estudiantes universitarios o no universitarios. Sin embargo, en el caso de una tarifa de empresa, la pertenencia al grupo no viene dada por una característica personal del pasajero, sino por una relación contractual entre el empleador del pasajero y el transportista aéreo. Así pues, no basta con que el viajero sea simplemente empleado de una empresa de cierta envergadura para poder solicitar el precio reducido. Por el contrario, dicha empresa debe haber celebrado previamente el contrato marco correspondiente. En consecuencia, la concesión del precio está vinculada a un criterio *inter partes* que ha sido establecido por las partes del contrato marco (Amtsgericht Bremen, sentencia de 16 de enero de 2020, 16 C 313/19).

Ahora bien, incluso suponiendo que la pertenencia a un grupo en el sentido del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004 pudiera determinarse por el hecho de que un cliente sea empleado de una empresa que haya celebrado un contrato con el transportista aéreo, la tarifa controvertida no sería en ningún caso libremente accesible (ni tan siquiera de manera indirecta) para esa parte del público. En efecto, ni siquiera los empleados de la empresa que haya celebrado el contrato marco relativo al precio reducido pueden acceder libremente a la misma. Por el contrario, es incontrovertido que la tarifa en cuestión se aplica únicamente a los viajes de negocios en el marco de la relación laboral, pero no a los viajes privados de los empleados. En cualquier caso, debido a esta limitación a una finalidad claramente definida, la posibilidad de acceder a la tarifa reducida ya no depende únicamente de las características personales del pasajero y ya no existe una tarifa a disposición del público (véase en ese sentido también Amtsgericht Köln, sentencia de 4 de noviembre de 2016, 136 C 155/15 [omissis] [omissis]). Esta es también una diferencia decisiva con respecto a otras posibles tarifas que se aplican a una parte del público. Las tarifas reducidas para los niños o las personas de la tercera edad, por ejemplo, se aplican con independencia del propósito del viaje. También, en el caso de las tarifas para estudiantes universitarios y no universitarios, el acceso a tales tarifas no está supeditado, por regla general, al requisito de que el vuelo esté ocasionado por la actividad académica.

4.

En opinión de la Sala, una tarifa como la controvertida en el caso de autos tampoco está comprendida en el ámbito de aplicación de la excepción a la excepción prevista en el artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento (CE) n.º 261/2004, según la cual, con independencia de la primera frase, el Reglamento se aplicará a los pasajeros que posean billetes expedidos, dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, por un transportista aéreo o un operador turístico (Landgericht Köln, sentencia de 17 de marzo de 2020, 11 S 33/19, juris; Landgericht Köln, sentencia de 17 de noviembre de 2020, 11 S 373/19, no publicada).

La jurisprudencia y la doctrina admiten en gran medida que dicha disposición abarca en cualquier caso los denominados programas de millas o viajeros frecuentes. Sin embargo, en ocasiones se admite asimismo que las tarifas de empresa se emplean también, en última instancia, para habituar a los usuarios y con fines comerciales, por lo que también estas tarifas están comprendidas en el ámbito de aplicación de la excepción a la excepción que figura en la segunda frase [omissis]. Sin embargo, en opinión de la Sala, los conceptos de usuarios habituales y programas comerciales en el sentido del artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento no pueden interpretarse de forma tan amplia, pues en el fondo todas las tarifas reducidas sirven para retener a los clientes. En efecto, si se admitiera que la mera reducción es suficiente para que surta efecto la excepción a la excepción de la segunda frase, se alcanzaría de nuevo el resultado ya descrito anteriormente: en definitiva, ninguna tarifa reducida concedida a personas ajenas a una empresa (pues éstas no son clientes en el verdadero sentido de la palabra) entraría en el ámbito de aplicación de la segunda alternativa del artículo 3, apartado 3, primera frase, del Reglamento y la disposición de la segunda frase sería completamente superflua. De ser así, la disposición de la primera frase solo se aplicaría a los descuentos por función. Pues bien, si ésta hubiera sido la intención del legislador, le habría resultado fácil recogerlo explícitamente en la primera frase y omitir la segunda frase, que entonces sería innecesaria, algo que no hizo. Tampoco cabe suponer que el legislador haya querido establecer, sirviéndose para ello del laborioso desvío de una excepción a la excepción en la segunda frase, que solo las tarifas de función están excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento. Por las razones expuestas, la Sala entiende que la segunda frase no comprende las tarifas de empresa, sino que se aplica únicamente a los pasajeros que viajan con billetes que se les expiden como premio dentro de programas para usuarios habituales u otros programas comerciales, en particular, de planes de millas (en ese sentido, también Amtsgericht Köln, sentencia de 4 de noviembre de 2016, 136 C 155/15).

[omissis]

[Fórmula final, firmas]