

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-516/23–1

Byla C-516/23

## Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

### Gavimo data:

2023 m. rugpjūčio 10 d.

### Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

*Landgericht Frankfurt am Main* (Vokietija)

### Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2023 m. rugpjūčio 8 d.

### Ieškovai:

NW

YS

### Atsakovė:

*Qatar Airways*

---

*Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apygardos teismas)

24-oji civilinių bylų kolegija

<...>

### Nutartis

Byloje

1. NW <...>, 30989 Gèrdenas,
2. YS <...>, 30989 Gèrdenas,

– ieškovai –

<...>

prieš

*Qatar Airways* <...>, 60327 Frankfurtas prie Maino,

– atsakovę –

<...>

*Landgericht Frankfurt am Main* 24-oji civilinių bylų kolegija <...> 2023 m. rugpjūčio 8 d. nutaria:

**Bylos nagrinėjimas sustabdomas.**

Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pagal SESV 267 straipsnį pateikiami šie prejudiciniai klausimai dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

1. Ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turi būti aiškinamas taip, kad keleivis keliauja nemokamai, kaip tai suprantama pagal reglamento 3 straipsnio 3 dalies pirmą alternatyvą, kai jis turi sumokėti tik bilieto ir aviacijos mokesčius?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

Ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 turi būti aiškinamas taip, kad tokiu atveju, kai skrydis buvo rezervuotas per riboto laiko ir bilietų skaičiaus oro vežėjo akciją, kuri buvo taikoma tik tam tikrai profesinei grupei, tai nėra tarifas, kuriuo (netiesiogiai) gali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal reglamento 3 straipsnio 3 dalies antrą alternatyvą?

3. Jei ir į antrąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai ir laikoma, kad 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004 taikytinas:

a) Ar reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinamas taip, kad turi egzistuoti iš pradžių rezervuoto ir paskui atšaukto skrydžio ir pageidaujamo vėlesnio pakaitinio maršruto laiko sąsaja?

b) Jei taip, kaip ši laiko sąsaja turėtų būti apibrėžiama?

**Motyvai**

Ieškovai prašo konstatuoti, kad jie turėjo būti vežami pakaitiniu maršrutu pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos

reglamento (EB) Nr. 261/2004 (toliau – Keleivių teisių reglamentas) 8 straipsnio 1 dalies c punktą.

Ieškovai turėjo apmokėtą ir patvirtintą atsakovės (ji buvo ir skrydį vykdanti oro vežėja) <...> skrydžių rezervaciją: pirmyn iš Frankfurto prie Maino per Dohą į Denpasarą ir atitinkamu maršrutu atgal. Rezervacija buvo atlikta 2020 m. rugpjūčio 5 d. 2020 m. rugsėjo 13 d. atsakovė skrydžius atšaukė. Iki 2022 m. pavasario atsakovė skrydžių į Denpasarą nevykdė. 2022 m. rugpjūčio 8 d. elektroniniu laišku ieškovai iš atsakovės pareikalavo, kad ji juos nuskraidintų tuo pačiu maršrutu – 2022 m. spalio 20 d. (skrydis pirmyn) ir 2022 m. lapkričio 7 d. (skrydis atgal), ir nurodė terminą iki 2022 m. rugpjūčio 18 d. Šiam terminui pasibaigus be rezultatų, ieškovai rezervavo skrydžius panaudodami 140 000 mylių pagal *American Airlines* programą ir sumokėjo 394,62 EUR. Skrydžių rinkos kaina rezervacijos dieną buvo 4 276,36 EUR.

Ieškovai bilietus rezervavo per labai riboto laiko atsakovės akciją MEDICS. Ši akcija buvo skirta tik tam tikrai profesinei grupei (gydytojams). Už skrydžius ieškovai turėjo sumokėti tik aviacijos ir bilieto mokesčius.

Atsakovė teigia, kad Keleivių teisių reglamentas pagal jo 3 straipsnio 3 dalį jau nėra taikytinas. Ieškovai bilietus rezervavo per labai riboto laiko atsakovės akciją MEDICS. Jie turėjo sumokėti tik bilieto ir aviacijos mokesčius, taigi bilietus įsigijo nemokamai.

Tai, ar skundas bus tenkinamas, pirmiausia labai priklauso nuo to, ar Keleivių teisių reglamentas šiuo atveju taikytinas.

Ieškovai bilietus įsigijo per atsakovės akciją. Ieškovai turėjo sumokėti tik aviacijos ir bilieto mokesčius. Todėl teismui pirmiausia kyla klausimas, ar keleivis tokiu atveju keliauja „nemokamai“, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalies pirmą alternatyvą.

Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, t. y. būtų laikytina, kad keleivis nekeliauja nemokamai, kai jis turi sumokėti tik mokesčius, priimant sprendimą dėl apeliacinio skundo būtų svarbu ir tai, ar akcija MEDICS laikytina mažesniu tarifu, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė.

Byloje nagrinėjami skrydžiai buvo rezervuoti per šią riboto laiko atsakovės akciją, kuri buvo prieinama tik tam tikrai profesinei grupei.

BGH (*Bundesgerichtshof*, Aukščiausiasis Federalinis Teismas) 2021 m. rugsėjo 21 d. sprendime (Nr. X ZR 79/20) nusprendė, jog laikytina, kad lengvatiniu tarifu, kurį oro vežėjas taiko įmonės, su kuria sudarė atitinkamą bendrąjį susitarimą, darbuotojų verslo kelionėms, gali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalies pirmą sakinį. BGH sprendimas grindžiamas prezumpcija, kad visuomenė tarifu gali pasinaudoti tuomet, kai jis skirtas neapibrėžtam skaičiui asmenų, kurių su oro vežėju nesieja ypatingas, (galimus) santykius su klientais viršijantis ryšys. Toks ypatingas ryšys

yra tuomet, kai lengvata buvo suteikta ne vien pardavimo skatinimo, reklamos arba klientų lojalumo tikslu, bet ir atsižvelgiant į bendradarbiavimo arba kitą artimumo santykį. Pagal bendrą supratimą sąvoka „visuomenė“ reiškia neapibrėžtą skaičių asmenų, kurie tarpusavyje nėra kaip nors ypatingai susiję. Remiantis šiais kriterijais, net ir tokiu atveju, kai ne kiekvienas potencialus klientas galėtų pasinaudoti tarifu, laikytina, kad visuomenė gali juo pasinaudoti. Lemiamą reikšmę turi tai, ar galima pakankamai tiksliai nustatyti galinčių pasinaudoti tarifu asmenų skaičių ir ar šie asmenys pakankamai tarpusavyje susiję ir gali būti identifikuoti visuomenės atžvilgiu kaip uždara grupė. Dėl įmonei taikyto tarifo BGH nusprendė, kad pakankamai glaudi galinčių pasinaudoti lengvata asmenų sąsaja neegzistuoja tuomet, kai nors pasiūlymai nėra prieinami bet kam, galinčių pasinaudoti lengvata asmenų grupei būdinga tik tai, kad ji atitinka iš anksto nustatytus kriterijus.

Panašiai yra ir šiuo atveju. Akcija buvo skirta ne bet kam, o tik atsakovės apibrėžtai asmenų – profesinei – grupei. Todėl teismui kyla klausimas, ar BGH jurisprudencija taikytina ir šiuo atveju, o tai reikštų, kad kalbama apie visuomenei prieinamą tarifą, dėl to Keleivių teisių reglamentas gali būti taikomas.

Teismas šiuo atveju preziumuoja, kad atsakovės akcija nebuvo nei keleivių lojalumo, nei reklaminė programa, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalies antrą sakinį.

Jei į pirmąjį ir antrąjį klausimus būtų atsakyta neigiamai, t. y. Keleivių teisių reglamentas būtų taikytinas, priimant sprendimą būtų svarbu ir tai, ar turi egzistuoti pakaitinio maršruto pagal Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punktą ir iš pradžių rezervuotos kelionės laiko sąsaja.

Remiantis *OLG Köln* (Kelno aukštesnysis apygardos teismas) jurisprudencija (2021 m. vasario 26 d. *OLG Köln* sprendimas byloje Nr. 6 U 127720 ir 2022 m. gegužės 6 d. *OLG Köln* sprendimas byloje Nr. 6 U 219/21), keleivis pagal Keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies c punktą skrydžio atšaukimo atveju iš esmės gali reikalauti iš skrydį vykdančio oro vežėjo jį nukreipti kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku (ne anksčiausiu įmanomu – žr. Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktą), jeigu yra vietų. Iš teisės normos aiškinimo kyla, kad nors rezervacijos pakeitimas turi būti nemokamas, jis turi būti laiku atžvilgiu susijęs su pirmine kelione. Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkto formuluote „kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis“ sukuriama aiški laiko sąsaja su pirminiu keleivio kelionės planu. Todėl atitinkamai turi būti aiškinama ir Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkto formuluotė „nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų“. *OLG Köln* šiuo klausimu orientuojasi į teisės normos prasmę ir tikslą ir teikia argumentą, kad, remiantis Keleivių teisių reglamento reguliavimo sąsajomis, reglamentu siekiama apsaugoti keleivių teises tik per atitinkamą kelionę. Pagal Keleivių teisių reglamento nuostatas keleiviui

nėra suteikiama teisė nemokamai keisti rezervaciją į bet kurį skrydį, net nesant jokios sąsajos su planuota kelione, pavyzdžiui, į skrydį tik po iš pradžių planuotos kelionės, labai brangių kelionių laikotarpiu. Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies nuostatos analogiškai yra tam tikri garantiniai reikalavimai sutarties neįvykdymo atveju. Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktu galiausiai *ex nunc* pagrindžiama teisė į tai, kad sutartis būtų gražinta į pirminę padėtį, jei ji dar neįvykdyta arba nebeturi prasmės. Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b ir c punktuose atitinkamai įtvirtinta teisė į tai, kad sutartis būtų įvykdyta vėliau, ir ši teisė turinio atžvilgiu, savaime suprantama, yra susieta su vežimo oro transportu sutartimi. Tokia teisė iš esmės yra susijusi su iš pradžių planuota kelione. Ar šiuo požiūriu reikalinga sąsaja egzistuoja, turi būti sprendžiama atsižvelgiant į planuotos kelionės aplinkybes – teisė būti vežamam pagal Vokietijos teisę įprastai kvalifikuotina kaip sąlyginis fiksuoto laiko sandoris (vokiečių k. *relatives Fixgeschäft*). Jei paslaugos suteikimo laiko sąlyga nebuvo įvykdyta, negalimumas įvykdyti sutartį neatsiranda ir vežimo oru transportu paslauga gali būti suteikiama vėliau, bet kreditorius turi teisę nutraukti sutartį. Vis dėlto paslaugos suteikimo laiko sąlygos įvykdymas yra toks svarbus, kad visas sandoris priklausau nuo paslaugos suteikimo laiku. Kada vėlesnis paslaugos suteikimas (atvykimas) keleiviui nebeturėtų prasmės ir nebereikštų sutarties įvykdymo, taigi nebebūtų galimas, turi būti sprendžiama atsižvelgiant į pirminį keleivio kelionės planą. Nieko kito nekyla ir iš neprivalomų Komisijos aiškinamųjų gairių dėl Keleivių teisių reglamento (OL C 214, 2016, p. 5) ir jų papildymo dėl COVID-19 (OL CI 89, 2020, p. 1). Komisija aiškiai netvirtina, kad iš Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkto kylančią teisę galima pareikšti ir po kelerių metų, dėl visai kitos kelionės.

Taigi teisė į žalos atlyginimą, grindžiama tuo, kad buvo atsisakyta suteikti pakaitinio maršruto galimybę pagal Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punktą, šiuo atveju būtų atmestina. Vis dėlto teismui kyla klausimas, ar teisės normos formuluotė gali būti aiškinama taip, kad pirminio skrydžio ir pakaitinio maršruto laiko sąsaja turi egzistuoti kaip nerašytas kriterijus. Bent jau teisės normos formuluotėje tai nėra pagrindžiama, todėl šis aiškinimo klausimas turi būti teikiamas Teisingumo Teismui.

&lt;...&gt;