

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-172/21-1

Sprawa C-172/21

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

19 marca 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Köln (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

15 marca 2021 r.

Strona powodowa i strona wnosząca odwołanie:

EF

Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego:

Deutsche Lufthansa AG

[...]

Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii, Niemcy)

Postanowienie

W sprawie

z powództwa EF, [...] Berlin,

strony powodowej i strony wnoszącej odwołanie,

[...]

przeciwko

Deutsche Lufthansa AG, [...] Kolonia,

stronie pozwanej i drugiej stronie postępowania odwoławczego,

[...]

Postępowanie zostaje zawieszono.

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 TFUE następujące pytania dotyczące wykładni prawa Unii:

1. Czy taryfa firmowa, obniżona w stosunku do taryfy podstawowej (w tym przypadku 152,00 EUR zamiast 169,00 EUR), która opiera się na umowie ramowej między przewoźnikiem lotniczym a [Or. 2] innym przedsiębiorstwem i którą mogą zarezerwować wyłącznie pracownicy odnośnego przedsiębiorstwa dla celów podróży służbowych, stanowi taryfę zniżkową w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie?

2. W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej: Czy taka taryfa firmowa nie stanowi również programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004?

Uzasadnienie:

I.

1.

Powódka pozywa pozwaną, która prowadzi przedsiębiorstwo będące przewoźnikiem lotniczym, o zapłatę odszkodowania w wysokości 250,00 EUR na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 261/2004”).

Sprawa opiera się na następującym stanie faktycznym:

Powódka miała potwierdzoną rezerwację na lot LH 191 z lotniska Tegel w Berlinie do Frankfurtu, który miała wykonać pozwana, wraz z lotem łączonym EN 8858 z Frankfurtu do Florencji w dniu 15 czerwca 2019 r. W ramach lotu dowożącego LH 191 samolot powinien był wystartować o godz. 14:45 i wylądować o godz. 15:55. Start samolotu w ramach lotu łączonego EN 8858 przewidziano na godz. 16:50, a lądowanie na godz. 18:20. Lot dowożący był jednak opóźniony – samolot dotarł na miejsce docelowe dopiero o godz. 16:53. W związku z tym powódka nie zdążyła na lot łączony. W ramach zaoferowanego transportu zastępczego powódka dotarła na miejsce docelowe o godz. 23:43.

2

Odległość między lotniskiem Tegel w Berlinie a Florencją nie przekracza 1500 km.

Rezerwacji lotów dokonano poprzez pracodawcę powódki – spółkę Borderstep Institut GmbH – na podstawie taryfy firmowej uzgodnionej między pozwaną a tą spółką. W związku z tym cena lotu obniżyła się w porównaniu z taryfą podstawową z 169,00 EUR do 152,00 EUR. Loty w ramach tak obniżonej taryfy mogą rezerwować wyłącznie pracownicy spółki Borderstep Institut GmbH na potrzeby podróży służbowych. **[Or. 3]**

Powódka zwróciła się najpierw do spółki EUClaim Deutschland GmbH, która w jej imieniu pismem z dnia 8 sierpnia 2019 r. wezwała pozwaną do zapłaty odszkodowania w wysokości 250,00 EUR. Pismem z dnia 9 września 2019 r. powódka ponownie wezwała pozwaną do zapłaty poprzez swoich pełnomocników procesowych. Pozwana nie dokonała zapłaty.

2.

Amtsgericht (sąd rejonowy, Niemcy) oddalił powództwo. Uznał, że zgodnie z art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004 rozporządzenie nie znajduje zastosowania. Zarezerwowana taryfa stanowi zdaniem sądu taryfę zniżkową, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie. Taryfa jest dostępna powszechnie, jeżeli co do zasady każdy może dokonać rezerwacji. Ma to zastosowanie również w sytuacji, w której warunkiem skorzystania z określonej taryfy jest wystąpienie pewnych cech związanych z osobą dokonującą rezerwacji, na przykład w przypadku taryf dla seniorów lub dzieci. Przesłanką skorzystania z taryfy firmowej nie jest jednak posiadanie określonej cechy osobistej, lecz umowa pomiędzy pracodawcą a danym przewoźnikiem lotniczym, określająca indywidualne zasady korzystania z takiej taryfy takie jak minimalne obroty i własne właściwości taryfy. W związku z tym krąg osób, które mogą skorzystać z taryfy, zostaje skonkretyzowany w ten sposób, że nie jest już ona bezpośrednio lub pośrednio dostępna każdemu.

3.

Powódka wniosła odwołanie od wyroku Amtsgericht (sądu rejonowego), podtrzymując swoje powództwo.

Powódka uważa, że taryfy firmowe nie są objęte zakresem stosowania art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004, w związku z czym rozporządzenie to znajduje zastosowanie. Wspomniany przepis ma dotyczyć wyłącznie taryf specjalnych dla (czynnych lub byłych) pracowników przewoźników lotniczych lub operatorów wycieczek (tzw. „industry discounts” lub „agent discounts”). W takich przypadkach interes przewoźnika lotniczego, który wykonuje lot, w przewiezieniu pasażera nie ma jedynie ekonomicznego charakteru, w związku z czym ustawodawca wydający rozporządzenie nie chciał, by takie przypadki były nim objęte. Zniżkową taryfą firmową przyznaje się natomiast dużemu przedsiębiorstwu po to, by rezerwowało jak najwięcej lotów

u tego przewoźnika lotniczego. Prawodawca wydający rozporządzenie nie chciał wyłączyć z dochodzenia odszkodowania pasażerów, którzy w przypadku takiej taryfy płacą niemal pełną cenę i nie mają żadnych innych bliskich związków z przewoźnikiem lotniczym, wykonującym lot. Byłoby to niezgodne z przyjazną konsumentom zasadniczą koncepcją omawianego rozporządzenia. Zarezerwowana taryfa ma też charakter powszechny. Za powszechną dostępność należy uznać w tym zakresie [Or. 4] dostępność dla ogółu osób spoza przedsiębiorstwa będącego przewoźnikiem lotniczym.

Ponadto – zdaniem powódki – zastosowanie znajduje również odstępianie od wyjątku przewidziane w art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, ponieważ taryfy firmowe należy uznać za programy lojalnościowe. Poprzez takie umowy ramowe dane przedsiębiorstwo jest przynajmniej de facto lojalne wobec przewoźnika lotniczego w okresie obowiązywania umowy.

Pozwana wnosi o oddalenie odwołania.

II.

Rozstrzygnięcie w przedmiocie odwołania wymaga wydania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzeczenia prejudycjalnego poprzez udzielenie odpowiedzi na pytania prejudycjalne.

1.

Pytanie ma znaczenie dla wydania rozstrzygnięcia w sprawie. Jeżeli taryfa firmowa miałaby wchodzić w zakres stosowania art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004, a jednocześnie nie być objęta odstępianiem od wyjątku przewidzianym w art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, odwołanie podlegałoby oddaleniu. Jeżeli tak by natomiast nie było, odwołanie należałoby uwzględnić, ponieważ powódce przysługiwałoby wówczas prawo do odszkodowania, którego się domaga. Powódka dotarła do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym 5 godzin i 23 minuty. Pozwana nie powołała się na nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

2.

To, czy stanowiący przedmiot niniejszego postępowania rodzaj taryfy firmowej jest taryfą zniżkową w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, oraz to, czy nie jest ona również programem lojalnościowym lub innym programem komercyjnym przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jest kwestią wykładni art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, której dokonywanie w przypadku wątpliwości zastrzeżono na rzecz Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

4

3.

W świetle zajmowanego dotychczas przez izbę stanowiska zniżkowa taryfa firmowa, oparta na umowie ramowej między przewoźnikiem lotniczym a innym przedsiębiorstwem i dostępna wyłącznie dla pracowników danego przedsiębiorstwa jedynie dla celów podróży służbowych, stanowi taryfę zniżkową, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie [**Or. 5**], w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii, Niemcy), wyrok z dnia 17 marca 2020 r., 11 S 33/19, juris; Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii), wyrok z dnia 17 listopada 2020 r., 11 S 373/19, ten ostatni niepublikowany].

a)

Kwestia tego, czy taryfy firmowe, które są dostępne wyłącznie dla przedsiębiorstw po zawarciu umowy z przewoźnikiem lotniczym, stanowią taryfę, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie, wzbudza ogromne kontrowersje w orzecznictwie i doktrynie.

W doktrynie, zgodnie ze stanowiskiem prawnym powódki, reprezentuje się przeważnie pogląd, zgodnie z którym art. 3 ust. 3 zdania pierwsze wariant drugi rozporządzenia obejmuje wyłącznie niedostępne na wolnym rynku rabaty funkcyjne, które przyznaje się pracownikom przewoźników lotniczych lub współpracujących z nimi operatorów wycieczek czy też biur podróży, takie jak „industry discount (ID)”, „agent discount (AD)” oraz taryfa „Personal Education Program (PEP)” [...]. Uznaniu za powszechną może podlegać jedynie dostępność dla ogółu osób spoza przedsiębiorstwa będącego przewoźnikiem lotniczym, nie zaś dla pracowników przewoźnika lotniczego lub współpracujących z nim przedsiębiorstw turystycznych [...], przy czym wystarczy, że taryfa będzie dostępna jedynie dla wybranych części społeczeństwa, określanych na podstawie indywidualnych cech klientów – dzieci, uczniów, studentów, seniorów [...]. Twierdzi się jednak, że również taryfy firmowe są pośrednio dostępne dla tak zdefiniowanej części społeczeństwa [...]. Ma to w każdym razie wynikać z sensu i celu przepisu, na które wskazuje odstępianie od wyjątku przewidziane w art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia [...]. [**Or. 6**]

Orzecznictwo – w zakresie, w jakim jest znane i zostało opublikowane – nie jest utrwalone i wyraża się w nim różne stanowiska. Na przykład w ocenie Amtsgericht Hamburg (sądu rejonowego w Hamburgu, Niemcy) stosowanie rozporządzenia w przypadku zniżkowych taryf firmowych nie jest wykluczone [Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu), postępowanie z dnia 1 listopada 2019 r., 23a C 83/19], podczas gdy poszczególne wydziały Amtsgericht Köln (sądu rejonowego w Kolonii, Niemcy) [Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii), wyrok z dnia 4 listopada 2016 r., 136 C 155/15], Amtsgericht Bremen (sąd rejonowy w Bremie, Niemcy) [Amtsgericht Bremen (sąd rejonowy w Bremie), wyrok z dnia 16 stycznia 2020 r., 16 C 313/19] oraz Amtsgericht Frankfurt am Main (sąd rejonowy we Frankfurcie nad Menem,

Niemcy) [Amtsgericht Frankfurt am Main (sąd rejonowy we Frankfurcie nad Menem), wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., 32 C 1964/18] uznają, że w przypadku zniżkowych taryf firmowych rozporządzenie nie znajduje zastosowania. Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) orzekł, że nawet rabat przyznany całej grupie zawodowej – dziennikarzom – nie może zostać uznany za bezpośrednio lub pośrednio dostępny powszechnie [Landgericht Frankfurt (sąd krajowy we Frankfurcie), wyrok z dnia 6 czerwca 2014 r., 24 S207/134s, przywołany za Schmid, NJW 2015, 513, przypis 5).

b)

Zdaniem izby będącego przedmiotem niniejszego postępowania rodzaju taryfy firmowej nie należy uznawać za „dostępny powszechnie”. W przeciwieństwie do poglądu wyrażonego w doktrynie izba w szczególności nie jest w stanie znaleźć argumentów przemawiających za tym, że art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze wariant drugi rozporządzenia (WE) nr 261/2004 miały mieć zastosowanie wyłącznie do rabatów funkcyjnych dla pracowników przewoźników lotniczych i przedsiębiorstw turystycznych. O taryfach funkcyjnych wspomina się, co prawda, również w wytycznych interpretacyjnych Komisji dotyczących rozporządzenia. Napisano tam w odniesieniu do art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze: „Przepisem tym objęte są specjalne taryfy oferowane przez przewoźników lotniczych ich personelowi”. Niezależnie od niewiążącego charakteru tych wytycznych nie wynika z tego jednak, że omawianym przepisem objęte są wyłącznie takie taryfy. Przeciwno takiemu założeniu przemawia już choćby odstępnie od wyjątku przewidziane w art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zgodnie z którym programy lojalnościowe są wyłączone z uregulowania przewidzianego w zdaniu pierwszym. Jeżeli zdanie pierwsze a priori obejmowałoby wyłącznie taryfy dla własnych lub powiązanych pracowników, to odstępnie od wyjątku byłoby zupełnie niepotrzebne, ponieważ takie taryfy i tak nie stanowią programów lojalnościowych. Ustawodawca wydający rozporządzenie, jeżeli jego zamiarem byłoby takie rozumienie tego przepisu, mógłby zatem całkowicie pominąć zdanie drugie. Z faktu, że tego nie zrobił, musi zdaniem izby wynikać, że zdanie pierwsze nie obejmuje wyłącznie rabatów funkcyjnych dla własnych pracowników i pracowników przedsiębiorstw turystycznych. W ramach występującego częściowo w doktrynie odmiennego stanowiska nie wyjaśnia się również, jak można by pogodzić taką wykładnię ze zdaniem drugim. Tylko w jednym źródle stwierdzono w tej kwestii, że zdanie drugie ma charakter wyłącznie deklaratoryjny, ponieważ zdanie pierwsze i tak nie obejmuje programów lojalnościowych – ma chodzić jedynie o „normę służebną” ustawodawcy Unii [...] [Or. 7] [...]. Izba nie może podzielić tej argumentacji. Uważa, że pogląd ten prowadzi do błędnego koła.

Z drugiej strony – choć izba nie musi o tym rozstrzygać – wydaje się, że nie jest konieczne, aby taryfa była bez ograniczeń dostępna powszechnie dla każdego. W tym zakresie dla spełnienia przesłanki powszechnej dostępności jak najbardziej może wystarczyć również dostępność danej taryfy jedynie dla określonej części

społeczeństwa, zdefiniowanej według obiektywnych kryteriów osobistych, jak ma to miejsce na przykład w przypadku taryf dla dzieci i seniorów [tak też na przykład Amtsgericht Bremen (sąd rejonowy w Bremie), wyrok z dnia 16 stycznia 2020 r., 16 C 313/19]. Nasuwa się wtedy jednak pytanie, jakiego rodzaju muszą być kryteria określające tę grupę, aby można było jeszcze mówić w przypadku danej taryfy o taryfie częściowo dostępnej powszechnie w rozumieniu tego przepisu. Zdaniem izby taką częściowo powszechną dostępność można przyjąć jedynie wtedy, kiedy grupę określa się na podstawie obiektywnych cech osobistych jej członków takich jak na przykład wiek lub ewentualnie również bycie uczniem czy studentem. W przypadku taryfy firmowej przynależność do grupy nie wynika jednak z osobistej cechy pasażera, lecz ze stosunku umownego między pracodawcą pasażera a przewoźnikiem lotniczym. I tak, aby skorzystać z taryfy zniżkowej, nie wystarczy, że pasażer jest jedynie pracownikiem przedsiębiorstwa określonej wielkości. Przedsiębiorstwo to musi ponadto zawrzeć uprzednio odpowiednią umowę ramową. Dostępność taryfy zależy więc od kryterium inter partes, ustalonego przez strony umowy ramowej [Amtsgericht Bremen (sąd rejonowy w Bremie), wyrok z dnia 16 stycznia 2020 r., 16 C 313/19].

Jednak nawet jeśli wyjść z założenia, że przynależność do grupy w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia (WE) nr 261/2004 można określić w ten sposób, że klient jest pracownikiem danego przedsiębiorstwa, które zawarło umowę z przewoźnikiem lotniczym, w przypadku taryfy będącej przedmiotem niniejszego postępowania nie byłaby w każdym razie spełniona przesłanka – choćby nawet tylko pośredniego – swobodnego dostępu do niej dla tej „części społeczeństwa”. Pracownicy przedsiębiorstwa, które w niniejszej sprawie zawarło umowę ramową w przedmiocie taryfy zniżkowej, również nie mogą z niej bowiem swobodnie korzystać. Bezsporne jest, że taryfa będąca przedmiotem niniejszego postępowania ma charakter celowy, to jest można z niej korzystać wyłącznie dla celów podróży służbowych w ramach stosunku pracy, nie zaś dla celów prywatnych podróży pracowników. W każdym razie ze względu na tę jasno zdefiniowaną celowość dostęp do taryfy zniżkowej nie zależy już wyłącznie od osobistych cech pasażera, w związku z czym nie występuje tu już taryfa, która byłaby dostępna powszechnie [tak również Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii), wyrok z dnia 4 listopada 2016 r., 136 C 155/15 [...] **[Or. 8]** [...]]. Stanowi to też istotną różnicę w porównaniu z innymi możliwymi taryfami, które są dostępne częściowo powszechnie. Na przykład taryfy zniżkowe dla dzieci lub seniorów znajdują do nich zastosowanie niezależnie od celu podróży. Również dostęp do taryf dla uczniów i studentów co do zasady prawdopodobnie nie jest uzależniony od warunku polegającego na odbywaniu lotu w związku ze szkołą lub studiami.

4.

Zdaniem izby będący przedmiotem niniejszego postępowania rodzaj taryfy nie jest też objęty odstępniem od wyjątku przewidzianym w art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zgodnie z którym, bez uszczerbku dla

zdania pierwszego, rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów posiadających bilety wydane przez przewoźnika lotniczego lub operatora wycieczki w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego [Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii), wyrok z dnia 17 marca 2020 r., 11 S 33/19, juris; Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii), wyrok z dnia 17 listopada 2020 r., 11 S 373/19, niepublikowany).

W orzecznictwie i doktrynie w dużej mierze bezspornie uważa się, że przepis ten obejmuje w każdym razie tzw. programy dla często podróżujących pasażerów czy też programy polegające na zbieraniu mil. Zakłada się też jednak niekiedy, że także taryfy firmowe służą ostatecznie zapewnieniu lojalności klientów i reklamie, a tym samym również w ich przypadku zastosowanie znajduje odstępianie od wyjątku przewidziane w zdaniu drugim [...]. W ocenie izby pojęć programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia nie można jednak interpretować tak szeroko. Ostatecznie każda taryfa zniżkowa służy bowiem zapewnieniu lojalności klientów. Gdyby zaś uznać, że już sama zniżka wystarcza, aby zastosowanie znalazło odstępianie od wyjątku przewidziane w zdaniu drugim, prowadziłyby to znów do wniosku, który już przedstawiono powyżej: zakresem stosowania art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze wariant drugi rozporządzenia nie byłaby ostatecznie objęta żadna taryfa zniżkowa kierowana do osób spoza danego przedsiębiorstwa (niebędących przecież klientami w ścisłym rozumieniu tego pojęcia), a zdanie drugie byłoby całkowicie zbędne. Zdanie pierwsze znajdowałoby wówczas zastosowanie wyłącznie do rabatów funkcyjnych. Jeżeli taki byłby jednak zamiar ustawodawcy wydającego rozporządzenie, mógłby on też bez trudu przewidzieć to wyraźnie w zdaniu pierwszym i pominąć niepotrzebne wówczas zdanie drugie. Tego jednak właśnie nie zrobił. Nie należy też zakładać, że prawodawca wydający rozporządzenie, poprzez odstępianie od wyjątku w zdaniu drugim, chciał w taki sposób uregulować, że z zakresu stosowania rozporządzenia wyłączone są jedynie taryfy funkcyjne. Z przedstawionych wyżej powodów izba zakłada, że zdanie drugie nie obejmuje taryf firmowych, lecz znajduje zastosowanie wyłącznie do pasażerów podróżujących na podstawie biletów, które wydano im jako nagrodę w ramach programu lojalnościowego lub **[Or. 9]** innego programu komercyjnego, w szczególności programu polegającego na zbieraniu mil [tak też Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii), wyrok z dnia 4 listopada 2016 r., 136 C 155/15].

[...]

[formuła kończąca, podpisy]