

# Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-335/23-1

## Sprawa C-335/23

### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

#### Data wpływu:

26 maja 2023 r.

#### Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

23 lutego 2023 r.

#### Strona powodowa:

MN

#### Strona pozwana i druga strona postępowania apelacyjnego:

Qatar Airways

---

Landgericht Frankfurt am Main

[OMISSIS]

### Postanowienie

#### W sporze prawnym

MN, [OMISSIS] Gehrden,

powódka i strona wnosząca apelację

[OMISSIS]

przeciwko

Qatar Airways (Q.C.S.C.) [...] Frankfurt am Main,

pozwana i druga strona postępowania apelacyjnego

[OMISSIS]

24. izba cywilna Landgericht Frankfurt am Main (sądu krajowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) [OMISSIS] postanowiła:

**Postępowanie zostaje zawieszono.**

**Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej przedkłada się na podstawie art. 267 TFUE następujące pytania w przedmiocie wykładni prawa Unii:**

1) **Czy rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. należy interpretować w ten sposób, że pasażer jest uprawniony do bezpłatnego przejazdu na podstawie art. 3 ust. 3 wariant pierwszy tego rozporządzenia, jeżeli jest on zobowiązany do uiszczenia jedynie opłat i podatków od podróży lotniczych za bilet lotniczy?**

2) **W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej:**

**Czy rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. należy interpretować w ten sposób, że nie stanowi taryfy (pośrednio) dostępnej powszechnie w rozumieniu art. 3 ust. 3 wariant drugi tego rozporządzenia, jeżeli lot został zarezerwowany w ramach ograniczonej w czasie i ilościowo promocji przewoźnika lotniczego, która była dostępna tylko dla określonej grupy zawodowej?**

3) **W przypadku, gdy odpowiedź na pytanie drugie jest również przecząca, a zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. uznaje się za otwarty:**

a) **Czy art. 8 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że pierwotnie zarezerwowany i odwołany lot i wybrany przewóz zastępczy w późniejszym terminie muszą pozostawać w związku czasowym?**

b) **Jak ewentualnie należałoby ograniczyć ten związek czasowy?**

#### **Uzasadnienie**

Powódka domaga się przewozu zastępczego na podstawie art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”).

Powódka miała opłaconą i potwierdzoną rezerwację u pozwanej jako obsługującego przewoźnika lotniczego [OMISSIS] na trasie Frankfurt nad Menem przez Doha do Sydney i odpowiednie loty powrotne. Lot do Dohy powinien odbyć się dnia 6 sierpnia 2021 r., a lot do Sydney dnia 7 sierpnia 2021 roku. Lot powrotny z Sydney do Dohy zaplanowano na dzień 22 sierpnia 2021 r., a lot do Frankfurtu nad Menem na dzień 23 sierpnia 2021 roku. Powódka zarezerwowała bilety lotnicze w ramach ograniczonej czasowo promocji pozwanej o nazwie „Teacher Promo”. Akcja ta była skierowana tylko do niektórych grup zawodowych (w tym nauczycieli i lekarzy) i była ograniczona do określonej liczby biletów lotniczych (ok. 20 000). Zgodnie z potwierdzeniem rezerwacji cena biletu zapłacona przez powódkę wynosiła 197,40 EUR. Składała się na nią opłata za bilet w wysokości 0,00 EUR oraz 197,40 EUR podatków i opłat nałożonych przez przewoźnika. Ze względu na skutki pandemii koronawirusa sporne loty zostały odwołane przez pozwaną. Powódka zażądała wówczas w pierwszej instancji wyznaczenia nowej daty podróży na 24/25 lipca 2022 r. względnie 13/14 sierpnia 2022 r. dla lotów powrotnych. Powódka po zmianie powództwa w instancji odwoławczej domaga się obecnie lotów zastępczych latem 2023 r. Pozwana odmawia dokonania przewozu.

Amtsgericht Frankfurt am Main (sąd rejonowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) oddalił powództwo wyrokiem z dnia 18.7.2022 R. [OMISSIS]. [Szczegóły uzasadnienia sądu rejonowego, który powołał się na przytoczone poniżej orzecznictwo Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii, Niemcy)]

Powódka [OMISSIS] wniosła apelację od tego wyroku sądu rejonowego [OMISSIS]. Jest zdania, że art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 nie wymaga czasowego związku między pierwotną podróżą a przewozem zastępczym. Według powódki to raczej sam pasażer jest uprawniony do podjęcia decyzji o alternatywnej dacie. Jej zdaniem przewoźnik lotniczy mógłby jedynie podnieść zarzut braku zdolności przewozowej.

Pozwana wniosła o oddalenie apelacji i argumentowała, że zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie ma ono w ogóle zastosowania. Zdaniem pozwanej powódka zarezerwowała bilety lotnicze w ramach ograniczonej ściśle czasowo promocji pozwanej o nazwie „Teacher Promo”. Musiała jedynie uiścić opłaty i podatki od podróży lotniczych, a zatem nabyła bilety lotnicze bezpłatnie.

Powodzenie apelacji zależy, z jednej strony, w decydujący sposób od tego, czy rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie w niniejszej sprawie.

Powódka zakupiła bilet lotniczy w ramach promocji pozwanej. Powódka musiała uiścić jedynie podatki od podróży lotniczych i opłaty nałożone przez przewoźnika opisane w potwierdzeniu rezerwacji jako „Taxes and Carrier imposed Fees”, podczas gdy cena biletu wynosiła 0,00 EUR. W tym kontekście Izba w pierwszej kolejności staje przed pytaniem, czy pasażer w takim przypadku podróżuje

„bezpłatnie” w rozumieniu art. 3 ust. 3 wariant pierwszy rozporządzenia nr 261/2004.

Jeśli na pytanie pierwsze zostanie udzielona odpowiedź przecząca, tj. pasażer nie podróżuje bezpłatnie, jeśli musi jedynie zapłacić podatki i opłaty, orzeczenie w sprawie apelacji będzie nadal zależeć od tego, czy promocja „[T]eacher promo” jest taryfą zniżkową, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie.

Przedmiotowe loty zostały zarezerwowane w ramach promocji pozwanej, która była ograniczona czasowo i ilościowo oraz była dostępna tylko dla określonej grupy zawodowej (grup zawodowych).

W wyroku z dnia 21 września 2021 r. (X ZR 79/20) Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy, zwany dalej „BGH”) orzekł, że taryfa zniżkowa przyznana przez przewoźnika lotniczego na podróże służbowe pracowników przedsiębiorstwa, które zawarło odpowiednią umowę ramową, jest powszechnie dostępna w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 261/2004. Orzeczenie BGH opiera się na założeniu, że taryfa jest dostępna powszechnie, jeśli jest skierowana do nieokreślonej liczby osób, które nie mają szczególnej relacji z przewoźnikiem lotniczym poza (potencjalną) relacją z klientem. Zdaniem BGH szczególna relacja w tym sensie istnieje tylko wtedy, gdy zniżka nie została przyznana wyłącznie w celu zwiększenia sprzedaży, reklamy lub lojalności klientów, ale w odniesieniu do współpracy lub innych bliskich relacji. Zgodnie z ogólnym rozumieniem, pojęcie powszechności oznacza nieokreśloną liczbę osób, które nie są ze sobą powiązane w szczególny sposób. Według BGH zgodnie z tymi kryteriami taryfa jest dostępna powszechnie, nawet jeśli nie każdy potencjalny klient może z niej skorzystać. Decydującym czynnikiem jest zdaniem BGH raczej to, czy liczbę osób, o których mowa, można było określić z wystarczającą precyzją i czy osoby te były ze sobą wystarczająco powiązane i można je było odróżnić jako zamknięty krąg osób od ogółu społeczeństwa. W przypadku taryfy korporacyjnej BGH orzekł, że brak jest wystarczająco bliskiego związku między beneficjentami, jeśli oferty nie były wprawdzie dostępne dla każdego, ale grupa beneficjentów miała jedynie wspólną cechę, że spełniali określone kryteria.

Podobnie jest również w niniejszym przypadku. Promocja nie była dostępna dla wszystkich, a jedynie dla określonej przez pozwaną grupy osób lub zawodów. W związku z tym Izba zadaje sobie pytanie, czy orzecznictwo BGH powinno być również stosowane w przedmiotowej sprawie, tak aby była to dostępna powszechnie taryfa, która pozwala na zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004.

W niniejszej sprawie Izba przyjmuje, że działanie pozwanej nie jest ani programem lojalnościowym dla klientów, ani programem komercyjnym w rozumieniu art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004.

Jeśli na powyższe pytania pierwsze i drugie udzielona zostanie odpowiedź przecząca, tj. jeśli zastosowanie ma rozporządzenie nr 261/2004, decyzja w sprawie apelacji zależy również od tego, czy przewóz zastępczy zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 musi pozostawać w czasowym związku z pierwotnie zarezerwowaną podróżą.

Zgodnie z orzecznictwem Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii, Niemcy, zwanego dalej także „OLG Köln”) (OLG Köln, wyrok z dnia 26 lutego 2021 r. – 6 U 127720; OLG Köln, wyrok z dnia 6 maja 2022 r. – 6 U 219/21), pasażer może, zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a), art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, co do zasady żądać, aby obsługujący przewoźnik lotniczy przewiózł go do miejsca docelowego w porównywalnych warunkach podróży w późniejszym terminie (niż najwcześniejszy możliwy, zobacz art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004), w zależności od dostępności wolnych miejsc. Z wykładni tego przepisu wynika, że wprawdzie zmiana rezerwacji musiała być zapewniona bezpłatnie, ale także musiała pozostawać w czasowym związku z pierwotną podróżą. Sformułowanie w art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 „zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie” ustanawia wyraźny związek czasowy z pierwotnym planem podróży pasażera. Dlatego w przypadku art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 o treści „zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc” analogiczna wykładnia wydaje się oczywista. W tym względzie Oberlandesgericht Köln (wyższy sąd krajowy w Kolonii) koncentruje się na znaczeniu i celu normy i twierdzi, że rozporządzenie nr 261/2004 w swojej sieci przepisów ma na celu ochronę pasażerów tylko podczas danej podróży. Zdaniem tego sądu przepisy rozporządzenia nr 261/2004 nie przyznają pasażerowi dowolnego prawa do bezpłatnej zmiany rezerwacji, która nie jest związana z planowaną podróżą, na przykład na lot po pierwotnie zaplanowanej podróży, w szczególnie drogim czasie podróży. Według ww. sądu art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 jest rodzajem roszczenia z tytułu rękojmi w przypadku niewykonania umowy. Niemniej jednak art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi według Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii) podstawę roszczenia o unieważnienie umowy ex nunc, jeżeli umowa nie została jeszcze wykonana lub jej cel nie został spełniony. W związku z tym art. 8 ust. 1 lit. b) i c) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi roszczenie o ponowne wykonanie zobowiązania, którego treść była naturalnie związana z umową przewozu lotniczego. Zdaniem ww. sądu takie roszczenie jest co do zasady związane z pierwotnie zaplanowaną podróżą. To, czy niezbędny związek został zachowany w tym zakresie, zależy od okoliczności planowanej podróży, przy czym roszczenie o przewóz zgodnie z prawem niemieckim należy regularnie kwalifikować jako względną transakcję o bezwzględnie wiążącym terminie. Według Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii) w przypadku niedotrzymania terminu wykonania umowy nie zachodzi niemożliwość świadczenia, usługa transportu lotniczego może zostać nadrobiona, ale wierzyciel jest uprawniony do odstąpienia od umowy. Jednocześnie zdaniem

ww. sądu dotrzymanie terminu wykonania jest jednak na tyle istotne, że powinna od niego zależeć ważność umowy. Punkt, w którym opóźniona usługa (prylot) przestaje mieć sens dla pasażera i przestaje stanowić realizację umowy, tj. gdy staje się niemożliwa, zależy od pierwotnego planu podróży pasażera. Zdaniem Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii) nic przeciwnego nie można wywnioskować z niewiążących wytycznych interpretacyjnych Komisji dotyczących rozporządzenia nr 261/2004 (Dz.U. 2016 C 214, 5) i ich uzupełnienia również w związku z Covid-19 (Dz.U. 2020 CI 89, 1). Według ww. sądu Komisja nie stwierdziła jednoznacznie, że roszczenie na podstawie art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 może być nadal dochodzone po latach, w odniesieniu do zupełnie innej podróży.

Przewóz zastępczy zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 byłby zatem wykluczony w niniejszej sprawie. Powódka po zmianie powództwa w instancji odwoławczej domaga się obecnie lotów zastępczych latem 2023 r. Z drugiej strony, pierwotne loty miały odbyć się w sierpniu 2021 roku. W przypadku takiego okresu, bazując na orzecznictwie Oberlandesgericht Köln (wyższego sądu krajowego w Kolonii) nie można by już było zakładać istnienia związku czasowego. Izba uważa jednak za wątpliwe, czy można dokonać takiej literalnej wykładni przepisu, że musi istnieć związek czasowy między pierwotnym lotem a transportem zastępczym jako niepisany warunek. W każdym razie nie da się tego wywieść z brzmienia przepisu, dlatego też to pytanie w sprawie wykładni należy przedłożyć Trybunałowi.

[OMISSIS]