

# Anonimizuota versija

Vertimas

C-335/23–1

Byla C-335/23

## Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

### Gavimo data:

2023 m. gegužės 26 d.

### Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

*Landgericht Frankfurt am Main* (Vokietija)

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

2023 m. vasario 23 d.

### Ieškovė ir apeliantė:

MN

### Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:

*Qatar Airways*

---

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

<...>

## Nutartis

### Byloje

MN, <...> Gėrdenas,

ieškovė ir apeliantė,

<...>

prieš

*Qatar Airways* (Q.C.S.C.) <...> Frankfurtas prie Maino,

atsakovę ir kitą apeliacinio proceso šalį,

<...>

*Landgericht Frankfurt am Main* 24-oji civilinių bylų kolegija <...> **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 atšaukė skrydžio ir pageidaujamo vėlesnio pakaitinio maršruto laiko sąsaja?

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

### **Motyvai**

Ieškovė prašo, kad būtų vežama 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.

Ieškovė turėjo apmokėtą ir patvirtintą atsakovės (ji buvo ir skrydį vykdanči oro vežėja) <...> skrydžių rezervaciją: iš Frankfurto prie Maino per Dohą į Sidnėjų ir

atitinkamu maršrutu atgal. Pirminis skrydis į Dohą turėjo vykti 2021 m. rugpjūčio 6 d., tolesnis skrydis į Sidnėjų – 2021 m. rugpjūčio 7 d. Atgalinis skrydis iš Sidnėjaus į Dohą buvo numatytas 2021 m. rugpjūčio 22 d., tolesnis skrydis į Frankfurtą prie Maino – 2021 m. rugpjūčio 23 d. Ieškovė bilietus rezervavo per labai riboto laiko atsakovės akciją *Teacher Promo*. Ši akcija buvo skirta tik tam tikroms profesinėms grupėms (įskaitant mokytojus ir gydytojus) ir apribota tam tikru skaičiumi bilietų (apie 20 000). Remiantis rezervacijos patvirtinimu, ieškovė už bilietą sumokėjo 197,40 EUR. Šią sumą sudarė 0,00 EUR bilieto kaina (*Ticket Fare*) ir 197,40 EUR aviacijos ir bilieto mokesčiai (*Taxes and Carrier imposed Fees*). Dėl COVID-19 pandemijos byloje nagrinėjamus skrydžius atsakovė atšaukė. Pirmosios instancijos teisme ieškovė prašė paskirti naują kelionės datą: pirmyn – 2022 m. liepos 24–25 d., atgal – 2022 m. rugpjūčio 13–14 d. Dabar, pakeitusi ieškinį, ieškovė apeliacinės instancijos teisme prašo, kad būtų vežama pakaitiniu maršrutu 2023 m. vasarą. Atsakovė atsisako vykdyti ieškovės reikalavimą dėl vežimo.

*Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apylinkės teismas) 2022 m. liepos 18 d. sprendimu <...> ieškinio netenkino. [Išsamesnė informacija apie apylinkės teismo pateiktus motyvus; šis teismas nurodė toliau išdėstyta *Oberlandesgericht Köln* (Kelno aukštesnysis apygardos teismas) jurisprudenciją]

Dėl apylinkės teismo sprendimo ieškovė <...> padavė apeliacinį skundą <...>. Jos manymu, pagal Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punktą nereikalaujama, kad egzistuotų pradinės kelionės ir pakaitinio maršruto laiko sąsaja. Priešingai, tik keleivis gali pasirinkti alternatyvią datą. Oro vežėjas tegali remtis argumentu, kad neturi pajėgumų.

Atsakovė prašo atmesti apeliacinį skundą ir teigia, kad Keleivių teisių reglamentas pagal jo 3 straipsnio 3 dalį jau net nėra taikytinas. Ieškovė bilietus rezervavo per labai riboto laiko atsakovės akciją *Teacher Promo*. Ji turėjo sumokėti tik bilieto ir aviacijos mokesčius, taigi bilietus įsigijo nemokamai.

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

Ieškovė bilietus įsigijo per atsakovės akciją. Ji turėjo sumokėti tik aviacijos ir bilieto mokesčius (rezervacijos patvirtinime jie vadinami *Taxes and Carrier imposed Fees*), o bilieto kaina (*Ticket Fare*) buvo 0,00 EUR. Todėl teismo kolegijai pirmiausia kyla klausimas, ar keleivis tokiu atveju keliauja „nemokamai“, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 1 dalies pirmą alternatyvą.

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

Byloje nagrinėjami skrydžiai buvo rezervuoti per šią riboto laiko ir bilietų skaičiaus atsakovės akciją, kuri buvo prieinama tik tam tikrai (-oms) profesinei (-ėms) grupei (-ėms).

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 1 dalies pirmą sakinį. BGH sprendimas grindžiamas prezumpcija, kad visuomenė tarifu gali pasinaudoti tuomet, kai jis skirtas neapibrėžtam skaičiui asmenų, kurių su oro vežėju nesiejama 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 glaudai 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 teismo kolegijai kyla klausimas, ar BGH jurisprudencija taikytina ir šiuo atveju, o tai reikštų, kad kalbama apie visuomenei prieinamą tarifą ir kad Keleivių teisių reglamentą taikytinas.

Teismo kolegija šiuo atveju preziumuoja, kad atsakovės akcija nebuvo nei keleivių lojalumo, nei reklaminė programa, kaip tai suprantama pagal Keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 1 dalies antrą sakinį.

Jei į pirmąjį ir antrąjį klausimus būtų atsakyta neigiamai, t. y. Keleivių teisių reglamentą būtų taikytinas, priimant sprendimą dėl apeliacinio skundo 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 laiko 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 ar 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 klausimu 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 priklauso nuo laiku suteiktos paslaugos. Kada vėliau suteikta paslauga (atvykimas) keleiviui nebeturėtų prasmės ir nebereikštų sutarties įvykdymo, taigi nebebūtų galima, 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 ir dėl visai kitos kelionės.

Taigi pakaitinio maršruto galimybė pagal Keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punktą šiuo atveju būtų atmestina. Dabar, pakeitusi ieškinį, ieškovė apeliacinės instancijos teisme prašo, kad būtų vežama pakaitiniu maršrutu 2023 m. vasarą. Pirminiai skrydžiai turėjo vykti 2021 m. rugpjūčio mėn. Remiantis *OLG Köln* jurisprudencija, esant tokiam laiko tarpui nebegalima preziumuoti, kad laiko sąsaja egzistuoja. Vis dėlto teismo kolegijai 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 pateikiamas Teisingumo Teismui.

<...>

DARBINIS VERTINIMAS