

Анонимизиран текст

Превод

C-516/23 - 1

Дело C-516/23

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

10 август 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

8 август 2023 г.

Ищци:

NW

YS

Ответник:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main

24-то гражданско отделение

[...]

Определение

По дело при страни:

1. NW [...], 30989 Герден
2. YS [...], 30989 Герден

- Ищци -

[...]

срещу

Qatar Airways [...] Франкфурт на Майн,

- Ответник -

[...]

На 8 август 2023 г. Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия), 24-то гражданско отделение — [...] определи:

Спира производството по делото.

На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните въпроси относно тълкуването на правото на Съюза:

1. Трябва ли Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. да се тълкува в смисъл, че пътникът пътува безплатно по смисъла на член 3, параграф 3, предложение първо от Регламента, ако следва да заплати само дължимите за самолетния билет такси и данъци във връзка с въздушния транспорт?

2. При отрицателен отговор на първия въпрос:

Трябва ли Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. да се тълкува в смисъл, че ако полетът е бил резервиран в рамките на предлагана от въздушен превозвач промоция, която е ограничена във времево и в количествено отношение и е достъпна само за определена група професии, не става въпрос за тарифа, която се предлага (индиректно) на всички клиенти по смисъла на член 3, параграф 3, предложение второ от Регламента?

3. При отрицателен отговор и на втория въпрос и ако се приеме, че е приложим Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г.:

а) Трябва ли член 8, параграф 1, буква в) от Регламента да се тълкува в смисъл, че трябва да съществува времева връзка между първоначално резервирания и отменен полет и поисканото премаршрутиране за по-късна дата?

б) Как в зависимост от конкретния случай би следвало да се определи тази времева връзка?

Мотиви

Ищците в пъровинстанционното производство претендират премаршрутиране в съответствие с член 8, параграф 1, буква в) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“).

Ищците разполагат с платена и потвърдена резервация, направена при ответника, в качеството му на опериращ въздушен превозвач, по маршрута Франкфурт на Майн през Доха до Денпасар, както и за съответните обратни полети. Резервацията е направена на 5 август 2020 г. На 13 септември 2020 г. ответникът отменя полетите. Ответникът преустановява изпълняването на полети до дестинацията Денпасар до пролетта на 2022 г. С електронно писмо от 8 август 2022 г. ищците искат от ответника да изпълни въздушния превоз по същото направление (с полет на отиване) на 20 октомври 2022 г. и (с полет на връщане) на 7 ноември 2022 г., като предоставят срок за отговор до 18 август 2022 г. Тъй като ответникът не предприема действия в предоставения срок ищците правят резервация, като използват 140 000 натрупани мили по програмата на американските въздушни линии (American Airlines) и доплащат 394,62 евро. Пазарната цена на полетите в деня на резервацията е в размер на 4 276,36 евро.

Ищците резервират самолетните билети в рамките на валидна за кратък период от време промоция на ответника, наречена „MEDICS“. Тази промоция е насочена само към определена професионална група (лекари). Ищците трябва да заплатят само данъци и такси за полетите.

Ответникът твърди, че Регламентът за правата на пътниците вече е неприложим съгласно член 3, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Ищците резервирал самолетните билети в рамките на валидна за кратък период от време промоция на ответника, наречена „MEDICS“. Той трябвало да заплати само таксите и данъците във връзка с въздушния транспорт и по този начин придобил самолетните билети безплатно.

Уважаването на иска зависи, от една страна, в решаваща степен от това дали в настоящия случай е приложим Регламент № 261/2004.

Ищците закупуват самолетните билети в рамките на промоция, организирана от ответника. Ищците трябва да заплатят само дължимите за въздушния превоз данъци и такси. Във връзка с това първият въпрос, който възниква пред решаващия съд, е дали в такъв случай пътникът пътува „безплатно“ по смисъла на член 3, параграф 3, предложение първо от Регламент № 261/2004.

При отрицателен отговор на първия въпрос, т.е. че пътникът не пътува безплатно, ако трябва да заплати само данъци и такси, решението по жалбата все пак ще зависи от обстоятелството дали промоцията „MEDICS“ представлява намалена тарифа, която не се предлага директно или индиректно на всички клиенти.

Спорните полети са резервирани в рамките на тази предлагана от ответника промоция, която е ограничена във времето и е достъпна само за определена(определени) група(групи) професии.

В решение от 21 септември 2021 г. (X ZR 79/20) Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия, наричан по-нататък „BGH“) постановява, че намалената тарифа, предоставена от въздушен превозвач за бизнес пътувания на служители на дружество, което е сключило съответно рамково споразумение, представлява тарифа, която се предлага на всички клиенти по смисъла на член 3, параграф 3, първо изречение от Регламент № 261/2004. В това отношение решението на BGH се основава на предположението, че дадена тарифа се предлага на всички клиенти, ако е насочена към неопределен брой лица, които нямат специални отношения с въздушния превозвач, надхвърлящи правоотношението с (потенциалния) клиент. Специално отношение в този смисъл според BGH е налице само ако преференцията не е предоставена единствено с цел увеличаване на продажбите, рекламата или лоялността на клиентите, а с оглед на отношения на сътрудничество или други близки отношения. Според общото разбиране терминът „общественост“ [(„всички клиенти“ в разглежданата разпоредба от Регламент № 261/2004)] се отнася до неопределен брой лица, които не са свързани помежду си по специален начин. Според тези критерии дадена тарифа е достъпна за обществеността, дори ако не всеки потенциален клиент може да я узнае. Определящо по-скоро е дали броят на въпросните лица може да бъде определен с достатъчна точност и дали тези лица са достатъчно свързани помежду си и могат да бъдат разграничени от обществеността като затворен кръг. Когато разглежда случая с корпоративната тарифа, BGH постановява, че липсва достатъчно тясна връзка между облагодетелстваните лица, ако офертите не са били достъпни за всички, а общото между групата на облагодетелстваните лица е било само това, че са отговаряли на определените критерии.

Ситуацията е подобна и в настоящия случай. Промоцията не е била достъпна за всички, а само за определена от ответника група лица, съответно професионална група. Поради това за решаващия съд възниква въпросът дали съдебната практика на BGH следва да се приложи и в настоящия случай, за да се установи, че е налице обществено достъпна тарифа, което ще позволи да се приложи Регламент № 261/2004.

В настоящия случай решаващият съд приема, че промоцията на ответника не представлява нито програма за задържане на клиенти, нито търговска програма по смисъла на член 3, параграф 3, изречение второ от Регламент № 261/2004.

Ако отговорите на формулираните по-горе първи и втори въпрос са отрицателни, т.е. те са в смисъл, че е приложим Регламент № 261/2004, решението по предявения иск ще зависи също така от обстоятелството дали премаршрутирането по член 8, параграф 1, буква в) от Регламент

№ 261/2004 трябва да е налице времева връзка с първоначално резервираното пътуване.

Съгласно съдебната практика на OLG Köln (Висш областен съд, Кьолн) (OLG Köln, Решение от 26 февруари 2021 г. — 6 U 127720; OLG Köln, решение от 6 май 2022 г. — 6 U 219/21) при отмяна на полет пътникът по принцип може на основание член 5, параграф 1, буква а), член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 да поиска от опериращия въздушен превозвач премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до крайния пункт на пристигане на по-късна дата (т.е. не при първа възможност — вж. член 8, параграф 1, буква б), от Регламент № 261/2004), която е удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места. При тълкуване на разпоредбата се оказвало, че повторната резервацията трябва да бъде извършена безплатно, но също така, че трябва да е налице времева връзка с първоначалното пътуване. Формулировката в член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 „премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност“ установявала ясна времева връзка с първоначалния план за пътуване на пътника. Следователно било логично текстът на член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 „премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места“ да се тълкува в този смисъл. Във връзка с това OLG Köln поставя акцент върху смисъла и целта на разпоредбата и твърди, че в контекста на своята нормативна структура Регламент № 261/2004 цели да защити пътниците само по време на съответното пътуване. Разпоредбите на Регламент № 261/2004 не предоставяли на пътника право на безплатна промяна на резервацията, ако това не е свързано по никакъв начин с планираното пътуване, например на полет едва след първоначално планираното пътуване, при това в изключително скъп за пътуване период от време. Член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004 представлявал вид рекламационна претенция при неизпълнение на договора. Въпреки това член 8, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 обосновавал ех нипс право да се иска прекратяване на договора, когато той все още не е изпълнен, съответно не е постигната целта, за която той е бил сключен. В член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент № 261/2004 се уреждало съответно правото да се иска последващо изпълнение, чието съдържание е естествено свързано с договора за въздушен превоз. Подобна претенция по принцип била свързана с първоначално планираното пътуване. Въпросът дали изискуемата в това отношение връзка е запазена, зависел от обстоятелствата на планираното пътуване, като в германското право правото на превоз обикновено се квалифицирало като относителна фикс-сделка. В случай на неспазване на срока за изпълнение не настъпвала невъзможност за изпълнение, въздушната транспортна услуга можела да бъде предоставена в последствие, но кредиторът имал право да се откаже от договора. Въпреки това, спазването на срока на изпълнение било толкова съществено, че съдбата на сделката зависела изцяло от навременното изпълнение.

Моментът, в който закъснялата престация (пристигане) преставала да има смисъл за пътника и вече не представлявала изпълнение, т.е. ставала невъзможна, се определял от първоначалния план за пътуване на пътника. Не следвал друг извод и от необвързващите тълкувателни насоки на Комисията относно Регламент № 261/2004 (ОВ С 214, 2016 г., стр. 5) и допълнението към него във връзка с COVID-19 (ОВ СІ 89, 2020 г., стр. 1). Не било еднозначно становището на Комисията по въпроса дали претенцията по член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 може да бъде предявена години по-късно за съвсем различно пътуване.

Следователно в настоящия случай би било изключено да се иска обезщетение за вреди вследствие на отказа за премаршрутиране съгласно член 8, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004. Въпреки това, решаващият съд счита, че е спорно дали формулировката на тази разпоредба може да се тълкува в смисъл, че като неписан критерий трябва да е налице времева връзка между първоначалния полет и премаршрутирането. Във всеки случай в текста на разпоредбата не може да се намери потвърждение в подкрепа на подобно разбиране, с оглед на което въпросът следва да бъде отнесен за тълкуване до Съда на Европейския съюз.

[...]