

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-516/23-1

Sprawa C-516/23

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

10 sierpnia 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

8 sierpnia 2023 r.

Strona powodowa:

NW

YS

Strona pozwana:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy)

24. izba cywilna

[...]

Postanowienie

W sprawie

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

- strona powodowa -

[...]

przeciwko

Qatar Airways [...] 60327 Frankfurt nad Menem

- strona pozwana -

[...]

24. izba cywilna Landgericht Frankfurt am Main (sądu krajowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) [...] w dniu 8 sierpnia 2023 r. postanowiła:

Postępowanie pozostaje zawieszzone.

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**

Strona powodowa 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”).

Strona powodowa miała opłaconą i potwierdzoną rezerwację u pozwanej jako obsługującego przewoźnika lotniczego [...] na trasie Frankfurt nad Menem przez Dohę do Denpasar i odpowiednie loty powrotne. Rezerwacji dokonano w dniu 5 sierpnia 2020 r. Strona pozwana odwołała loty w dniu 13 września 2020 r. Do wiosny 2022 r. nie latała do Denpasar. W wiadomości przesłanej pocztą elektroniczną z dnia 8 sierpnia 2022 r. strona powodowa, wyznaczając termin do dnia 18 sierpnia 2022 r., zażądała przewozu przez stronę pozwaną na tej samej trasie w dniu 20 października 2022 r. (lot docelowy) i w dniu 7 listopada 2022 r. (lot z powrotem). Po bezskutecznym upływie terminu strona powodowa zarezerwowała wspomniane loty przy wykorzystaniu 140 000 mil w ramach American Airlines Programm oraz opłacie w wysokości 394,62 EUR. Cena rynkowa lotów w dniu rezerwacji wynosiła 4276,36 EUR.

Strona powodowa zarezerwowała bilety lotnicze w ramach ograniczonej czasowo promocji strony pozwanej o nazwie „MEDICS”. Promocja ta była skierowana tylko do niektórych grup zawodowych (lekarzy). Strona powodowa musiała uiścić z tytułu lotów jedynie podatki i opłaty.

Strona pozwana podnosi, że zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie ma ono w ogóle zastosowania. Zdaniem strony pozwanej strona powodowa zarezerwowała bilety lotnicze w ramach ograniczonej ściśle czasowo promocji pozwanej o nazwie „MEDICS”. Musiała jedynie uiścić opłaty i podatki od podróży lotniczych, a zatem nabyła bilety lotnicze bezpłatnie.

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

Strona powodowa zakupiła bilet lotniczy w ramach promocji pozwanej. Musiała uiścić jedynie podatki od podróży lotniczych i opłaty. W tym kontekście sąd 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 „MEDICS” jest taryfą zniżkową, która nie jest bezpośrednio lub pośrednio dostępna powszechnie.

Przedmiotowe loty zostały zarezerwowane w ramach promocji pozwanej, która była ograniczona czasowo i dostępna tylko dla określonej grupy zawodowej (określonych 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 sąd 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 sąd 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, rozstrzygnięcie 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) w wypadku odwołania lotu 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 wprowadzenie zmiany 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 (przyłot) 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.

Prawo do odszkodowania z tytułu odmowy przewozu zastępczego zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 byłoby zatem wykluczone w niniejszej sprawie. Sąd 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.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY