Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Ενάγουσα: Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS)

Εναγόμενος: Jean-Louis Anita Dedroog

Προδικαστικά ερωτήματα

1) Έχει το άρθρο 9, παράγραφος 4, του κανονισμού (ΕΚ) 1371/2007 ([1]) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών, σε συνδυασμό με το άρθρο 2, στοιχείο α', και το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13 ([2]), την έννοια ότι δημιουργείται πάντα συμβατική έννομη σχέση μεταξύ της μεταφορικής εταιρίας και του επιβάτη, ακόμη κι όταν αυτός, χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο, κάνει χρήση της υπηρεσίας που παρέχει ο μεταφορέας;

2) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, εκτείνεται η προστασία της θεωρίας των καταχρηστικών ρητρών και σε επιβάτη ο οποίος κάνει χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών χωρίς να έχει αγοράσει εισιτήριο και λόγω αυτής της συμπεριφοράς, δυνάμει των γενικών όρων μεταφοράς του μεταφορέα, οι οποίοι θεωρούνται γενικώς δεσμευτικοί λόγω της κανονιστικής τους φύσεως ή λόγω της επίσημης δημοσιεύσεώς τους, οφείλει να πληρώσει πρόσθετο τέλος, επιπλέον του κομίστρου;

3) Αντιτίθεται το άρθρο 6 της οδηγίας 93/13 σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές, το οποίο ορίζει ότι τα «κράτη μέλη θεσπίζουν διατάξεις σύμφωνα με τις οποίες οι καταχρηστικές ρήτρες συμβάσεως μεταξύ επαγγελματία και καταναλωτή, τηρουμένων των σχετικών όρων της εθνικής νομοθεσίας, δεν δεσμεύουν τους καταναλωτές, ενώ η σύμβαση εξακολουθεί να δεσμεύει τους συμβαλλόμενους, εάν μπορεί να υπάρξει και χωρίς τις καταχρηστικές ρήτρες», σε κάθε περίπτωση, στον εκ μέρους του δικαστή μετριασμό των αποτελεσμάτων της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική ή, αντ' αυτού, στην εφαρμογή του κοινού δικαίου;

4) Σε περίπτωση αρνητικής απαντήσεως στο ως άνω ερώτημα, υπό ποιες περιστάσεις μπορεί ο εθνικός δικαστής να προβεί στον μετριασμό των αποτελεσμάτων της ρήτρας που κρίθηκε καταχρηστική, ή, αντ' αυτού, στην εφαρμογή του κοινού δικαίου;

5) Σε περίπτωση που δεν μπορεί να δοθεί in abstracto απάντηση στα ως άνω ερωτήματα, τίθεται το ερώτημα αν, σε περίπτωση που η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων, αφού εντοπίσει έναν «zwartrijder» (επιβάτη ο οποίος πραγματοποιεί διαδρομή χωρίς εισιτήριο), επιβάλλει σε αυτόν διοικητική κύρωση με τη μορφή πρόσθετου τέλους, ενδεχομένως επιπλέον του κομίστρου, και ο δικαστής καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το επιβληθέν πρόσθετο τέλος είναι καταχρηστικό κατά την έννοια του άρθρου 2, στοιχείο α', σε συνδυασμό με το άρθρο 3 της οδηγίας 93/13, το άρθρο 6 της οδηγίας 93/13 αντιτίθεται στην εκ μέρους του δικαστή κήρυξη της ρήτρας ως άκυρης και στην εφαρμογή του κοινού δικαίου περί ευθύνης προς αποζημίωση της εθνικής εταιρίας σιδηροδρόμων για τη ζημία που η τελευταία υπέστη.

([1]) ΕΕ 2007, L 315, σ. 14.
([2]) Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές (ΕΕ 1993, L 95, σ. 29).

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Tribunalul Bacău (Ρουμανία) στις 30 Μαΐου 2018 — Radu Lucian Rusu, Oana Maria Rusu κατά SC Blue Air — Airline Management Solutions Srl

(Υπόθεση C-354/18)

(2018/C 294/27)

Γλώσσα διαδικασίας: η ρουμανική

Αιτούν δικαστήριο

Tribunalul Bacău

Διάδικοι στην υπόθεση της κύριας δίκης

Εκκαλούντες, ενάγοντες πρωτοδίκως: Radu Lucian Rusu, Oana Maria Rusu

Εφεσίβλητη, εναγομένη πρωτοδίκως: SC Blue Air — Airline Management Solutions Srl

Προδικαστικά ερωτήματα

1) Αποβλέπει το ποσό των 400 ευρώ, που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 ([1]), στο να αποκαταστήσει πρωτίστως την περιουσιακή ζημία, ενώ η ηθική βλάβη πρέπει να αξιολογηθεί βάσει του άρθρου 12, ή μήπως το άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', καλύπτει πρωτίστως την ηθική βλάβη, ενώ η περιουσιακή ζημία διέπεται από τις διατάξεις του άρθρου 12;

2) Εμπίπτει το ποσό που αντιστοιχεί σε απώλεια μισθού και υπερβαίνει το ποσό των 400 ευρώ που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', του κανονισμού 261/2004 στην έννοια της *περαιτέρω αποζημιώσεως* που προβλέπεται στο άρθρο 12 του εν λόγω κανονισμού;

3) Σύμφωνα με το άρθρο 12, [παράγραφος 1], δεύτερη περίοδος, του κανονισμού 261/2004, «[η] χορηγούμενη δυνάμει του παρόντος κανονισμού αποζημίωση μπορεί να εκπίπτει από την τυχόν περαιτέρω αποζημίωση». Πρέπει το άρθρο αυτό του κανονισμού να ερμηνευθεί υπό την έννοια ότι καταλείπει στη διακριτική ευχέρεια του εθνικού δικαστή την αφαίρεση του ποσού που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', της περαιτέρω αποζημιώσεως, ή μήπως είναι υποχρεωτική η αφαίρεση αυτή;

4) Στην περίπτωση κατά την οποία η αφαίρεση του ποσού δεν είναι υποχρεωτική, ποια είναι τα στοιχεία βάσει των οποίων ο εθνικός δικαστής αποφασίζει αν θα αφαιρέσει το ποσό που προβλέπεται στο άρθρο 7, παράγραφος 1, στοιχείο β', από την περαιτέρω αποζημίωση;

5) Πρέπει η ζημία που προκλήθηκε από την απώλεια μισθού, εξαιτίας του γεγονότος ότι ο εργαζόμενος δεν κατάφερε να εμφανιστεί στην εργασία του λόγω της αργοπορημένης άφιξης στον προορισμό του κατόπιν μεταφοράς με άλλη πτήση, να αξιολογηθεί υπό το πρίσμα της εκπλήρωσης των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 8 ή των υποχρεώσεων που προβλέπονται στο άρθρο 12 σε συνδυασμό με το άρθρο 4 του κανονισμού 261/2004;

6) Περιλαμβάνει η υποχρέωση του αερομεταφορέα για την παροχή φροντίδας δυνάμει του άρθρου 4, παράγραφος 3, και του άρθρου 8 του κανονισμού 261/2004 την παροχή λεπτομερών πληροφοριών στον επιβάτη για όλες τις επιλογές [μεταφοράς με άλλη πτήση], όπως προβλέπονται στο άρθρο 8, παράγραφος 1, στοιχεία α', β', και γ', του κανονισμού 261/2004;

7) Ποιος φέρει, σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού 261/2004, το βάρος της αποδείξεως ότι η μεταφορά με άλλη πτήση πραγματοποιήθηκε το συντομότερο δυνατό;

8) Υποχρεώνει ο κανονισμός 261/2004 τους επιβάτες να αναζητήσουν άλλες πτήσεις για τον προορισμό τους και να ζητήσουν από την αεροπορική εταιρία να βρει διαθέσιμες θέσεις στις πτήσεις αυτές, ή μήπως οφείλει η αεροπορική εταιρία να αναζητήσει αυτεπαγγέλτως την πιο συμφέρουσα για τον επιβάτη επιλογή για να τον μεταφέρει στον προορισμό του;

9) Ασκεί ουσιώδη επιρροή στον καθορισμό των ζημιών που υπέστησαν οι επιβάτες το γεγονός ότι αυτοί αποδέχθηκαν την πρόταση της αεροπορικής εταιρίας να τους παράσχει μια πτήση για την 11η Σεπτεμβρίου 2016, καίτοι θα μπορούσαν να υποθέσουν ότι δεν θα αποζημιώνονταν για το χρονικό διάστημα απουσίας από την εργασία τους;

([1]) Κανονισμός (ΕΚ) 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91 (ΕΕ 2004, L 46, σ. 1).

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως την οποία υπέβαλε το Landesgericht Salzburg (Αυστρία) στις 31 Μαΐου 2018 — Barbara Rust-Hackner κατά Nürnberger Versicherung Aktiengesellschaft Österreich

(Υπόθεση C-355/18)

(2018/C 294/28)

Γλώσσα διαδικασίας: η γερμανική

Αιτούν δικαστήριο

Landesgericht Salzburg