

Versione anonimizzata

Traduzione

C-522/22 – 1

Causa C-522/22

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

4 agosto 2022

Giudice del rinvio:

Landgericht Frankfurt am Main (Germania)

Data della decisione di rinvio:

17 giugno 2022

Ricorrente:

GE

Resistente:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania) [OMISSIS]

[OMISSIS]

Ordinanza

Nella controversia

GE, [OMISSIS] Berlin,

ricorrente

[OMISSIS]

contro

British Airways Plc [OMISSIS], [OMISSIS] Francoforte sul Meno,

resistente

[OMISSIS]

la XXIV Sezione civile del Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno) [OMISSIS]

ha così deciso:

I. Alla Corte di giustizia dell'Unione europea vengono sottoposte, ai sensi dell'articolo 267, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, come da ultimo modificato dall'articolo 2 della decisione 2012/419/UE dell'11 luglio 2012 (GU L 204, pag. 131), le seguenti questioni pregiudiziali d'interpretazione del diritto dell'Unione:

1) se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 («regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo»), debba essere interpretato nel senso che un passeggero che ha pagato un volo utilizzando in parte miglia Frequent Flyer può chiedere il rimborso al vettore aereo operativo, che non è il suo partner contrattuale, (solo) in miglia Frequent Flyer.

2) Nel caso in cui la Corte fornisca una risposta affermativa alla prima questione:

se il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo osti a una normativa nazionale in base alla quale, nel caso di mancato rimborso sotto forma di miglia Frequent Flyer in violazione del corrispondente obbligo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento, può essere chiesto al vettore aereo operativo un risarcimento in luogo della prestazione, oppure se il passeggero sia vincolato alla sua richiesta iniziale di rimborso sotto forma di miglia Frequent Flyer.

3) Nel caso in cui la Corte fornisca una risposta negativa alla prima questione:

nel caso in cui il passeggero possa chiedere o riceva un rimborso in denaro, se l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, debba essere interpretato nel senso che il passeggero riceve dal vettore aereo operativo il rimborso (...) del prezzo pieno del

biglietto, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato, per un importo in denaro che consentirebbe o avrebbe consentito al passeggero, senza l'utilizzo di miglia Frequent Flyer, di ottenere l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile o ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti.

II. Il procedimento è sospeso.

Motivazione:

I.

La controversia trae origine dai seguenti fatti.

Il 27 dicembre 2020, il ricorrente, nell'ambito di un'unica operazione, prenotava un volo da Francoforte sul Meno a Chicago (USA) via Londra presso la compagnia aerea Iberia [OMISSIS]. La resistente avrebbe dovuto operare tanto il volo BA901 da Francoforte sul Meno a Londra il 4 marzo 2021 in classe business, quanto il volo successivo BA295 in pari data da Londra a Chicago in prima classe.

Il ricorrente utilizzava 75 750 miglia Frequent Flyer del programma bonus Iberia (cosiddetti Avios) dalla sua carta Frequent Flyer Iberia ai fini del pagamento dei voli a Iberia, versando ulteriori EUR 363,90. Gli Avios erano stati accreditati al ricorrente sulla base della sua iscrizione e di precedenti prenotazioni di voli con Iberia nel quadro del programma Frequent Flyer della compagnia aerea. [OMISSIS] Se avesse prenotato i voli utilizzando denaro, avrebbe dovuto pagare un importo pari a EUR 8 677,90. I voli di cui trattasi erano disponibili a detto prezzo.

I voli venivano cancellati dalla resistente il 18 gennaio 2021. In pari data con un messaggio di posta elettronica, il ricorrente chiedeva alla resistente il rimborso delle miglia utilizzate e del pagamento supplementare entro il 26 gennaio 2021. [OMISSIS] In tale data la resistente rigettava la richiesta di rimborso, invitando il ricorrente a rivolgersi a Iberia. Il 28 gennaio 2021, il ricorrente [OMISSIS] ingiungeva alla resistente il pagamento di EUR 8 677,90. Il 5 febbraio 2021, la resistente rifiutava nuovamente di effettuare il pagamento. Il ricorrente proponeva quindi un ricorso contro la resistente per ottenere, inter alia, il pagamento dell'importo pari a EUR 8 677,90.

II.

Ad avviso di questo Collegio, nella presente controversia è rilevante ai fini della decisione il modo in cui debba essere interpretato l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, in quanto il ricorrente fa valere un diritto fondato nei confronti della resistente in forza della prima disposizione menzionata, allorché la resistente, in qualità di vettore aereo operativo, ha

cancellato il volo oggetto di un'unica prenotazione del ricorrente, che rientra nell'ambito di applicazione del suddetto regolamento ai sensi del suo articolo 3, [paragrafo 1,] lettera a).

- 1) Con la sua **prima questione**, questo Collegio chiede pertanto in qual modo debba essere interpretato l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 3, del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, nel caso di pagamento di biglietti (anche) con utilizzazione di miglia Frequent Flyer. Ciò è necessario al fine di poter chiarire a questo Collegio se il ricorrente abbia diritto al rimborso delle miglia Frequent Flyer oppure al rimborso in denaro ai sensi del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo.

In conformità all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, nel caso di cancellazione di cui all'articolo 5, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento – come nella fattispecie in esame – da parte del vettore aereo operativo di un volo cui è applicabile il menzionato regolamento in forza del suo articolo 3, paragrafo 1, lettera a) – come nella fattispecie in esame –, i passeggeri possono scegliere tra l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, il ritorno all'aeroporto di partenza oppure, ai sensi del primo trattino della lettera a), il rimborso entro sette giorni del prezzo pieno del biglietto, secondo quanto previsto dall'articolo 7, paragrafo 3, allo stesso prezzo al quale è stato acquistato (...).

Tuttavia, a parere di questo Collegio, alla luce del tenore letterale, della sistematica e della ratio del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, non è chiaro e non è stato ancora stabilito in maniera definitiva se il passeggero – nel caso in esame: il ricorrente – possa o addirittura sia tenuto a chiedere il rimborso in miglia Frequent Flyer al vettore aereo operativo, che non è il suo partner contrattuale, qualora abbia «pagato» un volo utilizzando dette miglia.

Il tenore letterale dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), sembra suggerire anzitutto che il rimborso dei voli prenotati utilizzando le miglia Frequent Flyer debba essere sempre effettuato in denaro, giacché viene menzionato il prezzo del biglietto e il *prezzo* al quale è stato *acquistato*. In ogni caso, il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo esige, di norma, che i biglietti di cui al suo articolo 2, lettera f), vengano pagati in denaro, come si desume anche dal considerando 13 del medesimo regolamento. D'altra parte, la nozione di prezzo del biglietto potrebbe anche essere intesa in senso più ampio come controprestazione, soprattutto quando viene fatto riferimento al biglietto come documento, nel quale sono menzionati anche gli Avios nella fattispecie in esame. L'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), di detto regolamento fa riferimento anche al precedente articolo 7, paragrafo 3, nel quale vengono previste le modalità di pagamento della compensazione pecuniaria in caso di cancellazione del volo, ritardo prolungato all'arrivo o

negato imbarco. Ivi è stabilito che il pagamento è effettuato, di norma, in contanti, mediante trasferimento bancario o assegno bancario. Tuttavia, il passeggero può anche richiedere il rimborso sotto forma di buoni di viaggio e/o «altri servizi» previo «accordo firmato». Ad avviso di questo Collegio, ne consegue che la nozione di «altri servizi» include senz'altro anche le miglia Frequent Flyer. Secondo questo Collegio, il riferimento all'articolo 7, paragrafo 3, del menzionato regolamento depone, sotto il profilo sistematico, a favore della possibilità, o addirittura eventualmente dell'obbligo (primario), per il passeggero di chiedere il rimborso esclusivamente in miglia Frequent Flyer, qualora il volo sia stato «pagato» avvalendosi di tale modalità. Ciò sarebbe conforme alla finalità del rimborso perseguita dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento in discorso. Il fatto che i programmi Frequent Flyer, nel quadro dei quali vengono distribuite le miglia Frequent Flyer, non siano del pari estranei a detto regolamento e che quest'ultimo si applichi proprio ai biglietti acquistati con tale modalità discende anche dall'articolo 3, paragrafo 3, seconda frase, del regolamento. Anche tale aspetto depone a favore della possibilità di ricevere un rimborso sotto forma di miglia. In ultima analisi, si può ricorrere agli stessi considerando 1 e 4 del regolamento a fini interpretativi. Essi stabiliscono che il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo mira a un elevato livello di protezione per i passeggeri. Di conseguenza, qualora il passeggero scelga – come nella fattispecie in esame – di ricevere un rimborso sotto forma di miglia, il vettore aereo operativo dovrebbe essere tenuto a rispettare tale scelta.

In ultima analisi, tale interpretazione non è però inequivoca, in quanto l'elevato livello di protezione in combinazione con il tenore letterale dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo potrebbe anche deporre a favore di un rimborso in denaro, proprio nel caso in cui un passeggero si rivolga al vettore aereo operativo, con il quale non ha però alcun rapporto contrattuale. Ciò potrebbe deporre a favore del fatto che il vettore aereo operativo sia sempre tenuto ad effettuare un rimborso in denaro [in tal senso, ad esempio: ordinanza dell'Oberlandesgericht Köln (Tribunale superiore del Land, Colonia, Germania) del 26 luglio 2017, 17 U 69/15[OMISSIS]]. Nel 2017, detto giudice aveva sottoposto alla Corte una questione pregiudiziale con l'ordinanza di rinvio pregiudiziale del 26 luglio 2017, successivamente cancellata dal ruolo della Corte.

- 2) Qualora dall'interpretazione della Corte dovesse risultare che il passeggero possa pertanto ottenere dal vettore aereo operativo un rimborso in miglia Frequent Flyer o sia addirittura obbligato a chiedere un rimborso (esclusivamente) in tale forma, laddove abbia acquistato in tal modo il biglietto presso il suo partner contrattuale, questo Collegio ritiene che si ponga conseguentemente la **seconda questione** collegata, pertinente e formulata per tale motivo, volta a stabilire se il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo osti a una normativa nazionale in base alla

quale un creditore, nella fattispecie in esame un passeggero, può chiedere un risarcimento in luogo della prestazione non eseguita sulla base del mancato rispetto di un dovere derivante da un obbligazione contrattuale o legale, nel caso di specie: il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo (articolo 280, paragrafi 1 e 3, in combinato disposto con gli articoli 281 e 283 del BGB), a prescindere dalla questione se il relativo adempimento sia impossibile per il vettore aereo operativo, come sostiene la resistente, o se quest'ultimo non effettui il rimborso in miglia Frequent Flyer nonostante la relativa ingiunzione.

Contro un effetto ostativo nei confronti della normativa nazionale depone, in primo luogo, a tal riguardo, il fatto che il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo mira unicamente a disciplinare i diritti minimi nel suo ambito di applicazione (sentenza della Corte del 13 ottobre 2011 – C-83/10 [OMISSIS]- Aurora Sousa Rodriguez e a./Air France SA) e costituisce un quadro normativo ad hoc, non escludendo le normative nazionali. Il considerando 22 prevede inoltre esplicitamente la possibilità di ricorrere a procedure del diritto nazionale oltre alla designazione di un organismo appropriato per l'espletamento dei compiti di attuazione. A favore di detta conclusione depone anche l'articolo 12, paragrafo 1, prima frase, del regolamento menzionato, secondo cui detto regolamento lascia impregiudicati i diritti ad un risarcimento supplementare [v., in tal senso, anche il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), NJW-RR 2010, pag. 1641].

Ove il regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo avesse un effetto ostativo, il ricorso dovrebbe essere respinto nella fattispecie in esame. In caso contrario, il danno subito dal passeggero in caso di mancato rimborso in miglia Frequent Flyer dovrebbe essere valutato in base alla normativa nazionale in materia di risarcimento.

- 3) Ove la Corte dovesse invece interpretare l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a) in combinato disposto con l'articolo 7, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo nel senso che – contrariamente alle aspettative – il passeggero può o addirittura è tenuto sempre a chiedere al vettore aereo operativo il rimborso del prezzo del biglietto in denaro, benché abbia «pagato» il volo del suo partner contrattuale utilizzando (in parte) le miglia Frequent Flyer, si pone, ad avviso di questo Collegio – in tal caso – la **terza questione** volta a stabilire la modalità di calcolo del valore delle miglia Frequent Flyer e, conseguentemente, dell'importo del rimborso. La risposta a detta questione dipende (ancora una volta) dall'interpretazione delle nozioni di prezzo del biglietto e prezzo di cui all'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del medesimo regolamento.

- (1) In linea con la tesi giuridica della resistente, sarebbe ipotizzabile la determinazione di un valore effettivo di mercato per le miglia Frequent Flyer

e la conseguente fissazione del valore come prezzo del biglietto, ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, al quale il passeggero sarebbe in grado di procurarsi nuovamente le miglia Frequent Flyer parzialmente utilizzate, purché sia possibile l'acquisto di miglia Frequent Flyer.

Secondo questo Collegio, a favore di tale interpretazione depone il fatto che, analogamente al rimborso del prezzo del biglietto in denaro, ove il pagamento dei voli abbia avuto luogo in denaro, il passeggero si troverebbe, in definitiva, nella stessa situazione patrimoniale in cui si trovava prima della prenotazione del volo (interesse negativo). Come esposto supra, tale è la ratio dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, a differenza delle compensazioni pecuniarie.

Tale interpretazione comporterebbe che, nella fattispecie in esame, nel caso di un eventuale acquisto di Avios da Iberia al «prezzo» di circa EUR 0,018-0,0187 ciascuno, come affermato dalla resistente, il ricorrente riceverebbe il rimborso di un importo compreso tra EUR 1 363,50 e EUR 1 416,53.

- (2) Inoltre, in via interpretativa, sarebbe possibile fissare il valore delle miglia Frequent Flyer in applicazione di un ragionamento basato sulla normativa (nazionale) in materia di risarcimento dei danni ai sensi degli articoli 249 e seguenti del BGB, come sarebbe nel caso in cui il passeggero, senza utilizzare le miglia Frequent Flyer, avesse prenotato il rispettivo volo o un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile o ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti (interesse positivo).

Il passeggero si troverebbe così, ai fini del rimborso del prezzo del biglietto, nella stessa situazione in cui si sarebbe trovato qualora il vettore aereo operativo non avesse cancellato il volo.

Tuttavia, contro tale interpretazione depone il fatto che l'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo non prevede alcun diritto al risarcimento al di là del rimborso. Alla luce del considerando 13 di detto regolamento, la ratio dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), consiste nell'assicurare al passeggero il rimborso del prezzo del biglietto. Ciò è confermato anche dal fatto che il passeggero non ha scelto espressamente un volo alternativo ai sensi della successiva lettera b) della menzionata disposizione, e pertanto non intendeva più essere trasportato alla destinazione finale.

D'altra parte, la cancellazione è di per sé una violazione dei diritti del passeggero ai sensi del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo e la Corte ha già stabilito, con riguardo a una violazione di un obbligo derivante dall'articolo 9, paragrafo 1, di detto regolamento, che, in caso di mancato rispetto dell'obbligo di prestare assistenza, il passeggero ha il

diritto di chiedere al vettore aereo operativo il rimborso dell'importo di cui egli si sia fatto carico al posto di detto vettore (sentenza del 31 gennaio 2013 – C-12/11 [OMISSIS] – Denise McDonagh/Ryanair Ltd). Inoltre, nella giurisprudenza e nella dottrina nazionale, è molto dibattuta la questione se la richiesta di rimborso delle spese di un trasporto sostitutivo sostenute da un passeggero derivi direttamente dall'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del medesimo regolamento [OMISSIS].

Nel caso in esame, tale interpretazione comporterebbe che il ricorrente possa chiedere alla resistente il rimborso di EUR 8 677,90.

- (3) Inoltre, potrebbe sostenersi che le miglia Frequent Flyer non abbiano alcun «valore». Alla luce del tenore letterale dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, ciò potrebbe essere giustificato dal fatto che il passeggero, utilizzando le miglia Frequent Flyer «guadagnate» e messe a sua disposizione, non ha pagato alcun prezzo per il biglietto mediante la sola prenotazione in anticipo dei voli e, di conseguenza, non deve ricevere alcun rimborso.

Tuttavia, tale conclusione è confutata dal fatto che il legislatore europeo – come esposto supra – ha esteso l'applicabilità del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo proprio a situazioni e a prenotazioni confermate o a biglietti emessi dal vettore aereo operativo nel quadro di programmi Frequent Flyer (articolo 3, paragrafo 3, seconda frase, di detto regolamento). Secondo questo Collegio, il regolamento in discorso precisa in tal modo che il passeggero, a fronte dei biglietti così ottenuti, ha fornito quantomeno in precedenza una controprestazione al suo partner contrattuale.

Nondimeno, un'interpretazione del genere comporterebbe che il ricorrente, nella fattispecie in esame, riceverebbe il rimborso del solo importo di EUR 363,90 o, rispettivamente, tale importo gli sarebbe riconosciuto a seguito di sentenza.

- (4) Una diversa modalità di calcolo del rimborso del prezzo del biglietto in contanti, in caso di previa utilizzazione di miglia Frequent Flyer, consisterebbe nel rimborsare al passeggero l'importo in denaro che quest'ultimo impiegherebbe per ottenere dal suo partner contrattuale – nel caso di specie, Iberia – il numero di miglia Frequent Flyer conseguite a seguito della prenotazione dei voli. A parere di questo Collegio, una siffatta interpretazione comporterebbe però una sovracompensazione del passeggero, non rientrante nella ratio dell'articolo 8, paragrafo 1, lettera a), e del considerando 13 del regolamento sui diritti dei passeggeri del trasporto aereo, con la conseguenza che il passeggero, grazie al rimborso, conseguirebbe di fatto voli gratuiti o addirittura ulteriori voli a spese del vettore aereo operativo.

[OMISSIS]