

Anonymizované znění

Překlad

C-522/22 – 1

Věc C-522/22

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

4. srpna 2022

Předkládající osud:

Landgericht Frankfurt am Main (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

17. června 2022

Žalobce:

GE

Žalovaná:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main (*Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem*)
[omissis]

[omissis]

Usnesení

ve věci

GE, [omissis] Berlín,

žalobce

[omissis]

proti

British Airways Plc [omissis], [omissis] Frankfurt nad Mohanem,

žalované

[*omissis*]

24. občanskoprávní senát Landgericht Frankfurt am Main [*omissis*]

rozhodl:

I. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě čl. 267 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie, naposledy změněné článkem 2 rozhodnutí Evropské rady 2012/419/EU ze dne 11. července 2012, [kterým se mění status ostrova Mayotte vůči Evropské unii] předkládají k rozhodnutí tyto otázky týkající se výkladu unijního práva:

1) Musí být čl. 8 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 7 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (nařízení o právech cestujících v letecké dopravě), vykládán v tom smyslu, že cestující, který zaplatil let zčásti využitím mil ve věrnostním programu, může v tomto ohledu požadovat od provozujícího leteckého dopravce, který není smluvním partnerem, proplacení výdajů (pouze) v podobě mil ve věrnostním programu?

2) V případě kladné odpovědi Soudního dvora na první otázku:

Brání nařízení o právech cestujících v letecké dopravě vnitrostátní právní úpravě, podle které v případě neproplacení výdajů ve formě mil ve věrnostním programu lze od provozujícího leteckého dopravce požadovat oproti odpovídající povinnosti vyplývající z čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě náhradu škody namísto plnění, nebo je cestující vázán svou původní žádostí proplacení výdajů v podobě mil ve věrnostním programu?

3) V případě záporné odpovědi Soudního dvora na první otázku:

Musí být čl. 8 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 7 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě v případě, že cestující může požadovat nebo obdrží také proplacení výdajů v penězích, vykládán v tom smyslu, že jako pořizovací cenu letenky obdrží cestující od provozujícího leteckého dopravce částku proplacených výdajů v penězích, která by cestujícímu umožnila nebo bývala umožnila získat bez použití mil ve věrnostním programu přesměrování do cílového místa určení za srovnatelných dopravních podmínek při nejbližší příležitosti nebo v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupných míst?

II. Řízení se přerušuje.

Odůvodnění:

I.

Základem sporu je tento skutkový stav:

Žalobce si zarezervoval dne 27.12.2020 u leteckého dopravce Iberia [omissis] v rámci jednotné rezervace lety z Frankfurtu nad Mohanem přes Londýn do Chicaga (USA). Žalovaná měla realizovat jak let BA901 z Frankfurtu nad Mohanem do Londýna dne 04.03.2021 v business třídě, tak i následný let BA295 téhož dne z Londýna do Chicaga v první třídě.

Žalobce použil pro platbu letů společnosti Iberia 75.750 mil ve věrnostním bonusovém programu Iberia (tzv. Avios) ze své karty pro míle ve věrnostním programu a k tomu doplatil částku ve výši 363,90 eur. Avios byly připsány žalobci na základě jeho členství a dřívějších rezervací letů u Iberia v programu věrnostních mil letecké společnosti. [omissis] Kdyby si rezervoval lety s platbou v penězích, musel by zaplatit 8.677,90 eur. Za tuto cenu byly příslušné lety k dispozici.

Lety zrušila žalovaná dne 18.01.2021. Žalobce e-mailem dne 18.01.2021 požádal žalovanou o proplacení použitých mil a doplatku ve lhůtě do 26.01.2021. [omissis]. Žalovaná zamítla proplacení výdajů vůči žalobci dne 26.01.2021 a odkázala ho na společnost Iberia. Dne 28.01.2021 požádal [omissis] žalobce žalovanou nyní o platbu ve výši 8.677,90 eur. Žalovaná dne 05.02.2021 opět platbu zamítla. Žalobce pak podal žalobu vůči žalované mimo jiné ohledně platby ve výši 8.677,90 eur.

II.

Pro rozhodnutí projednávaného sporu je podle názoru předkládajícího soudu relevantní, jak je třeba vyložit čl. 8 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 7 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, protože žalobce má v zásadě vůči žalované nárok vyplývající z čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, poté, co žalovaná jakožto provozující letecký dopravce zrušila let, který si zarezervoval žalobce vcelku a který podle čl. 3 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě spadá do oblasti působnosti nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

- 1) Svou **první otázkou** by předkládající soud chtěl tedy vědět, jak je třeba vykládat čl. 8 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 7 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě u platby letenek (rovněž) s použitím mil ve věrnostním programu. To je nezbytné, aby mohlo být předkládajícímu soudu vyjasněno, zda žalobce má podle nařízení o právech cestujících v letecké dopravě nárok na náhradu mil ve věrnostním programu nebo na náhradu ve formě peněz.

Podle čl. 8 odst. 1 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě mohou cestující při zrušení letu – jako zde – ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě ze strany provozujícího leteckého dopravce v případě letu – jako zde – spadajícího pod nařízení o právech cestujících v letecké dopravě v souladu s jeho čl. 3 odst. 1 písm. a) volit mezi přesměrováním na cílové místo určení, zpátečním letem do původního místa odletu nebo podle písm. a) – první odrážky – náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3 [...].

Nařízení o právech cestujících v letecké dopravě ovšem podle názoru soudu s přihlédnutím ke znění, systematické a smyslu a účelu není jednoznačné a dosud není rozhodnuto, zda cestující, zde žalobce, může nebo dokonce musí požadovat od provozujícího leteckého dopravce, který není smluvním partnerem, náhradu v mílech ve věrnostním programu, pokud tímto způsobem „zaplatil“ let.

Zdá se, že znění čl. 8 odst. 1 písm. a) předně míří tím směrem, že náhrada za lety zarezervované pomocí mil ve věrnostním programu se musí realizovat vždy v penězích, je-li tu řeč o *pořizovací ceně* letenky. Nařízení o právech cestujících v letecké dopravě však v každém případě vychází z toho, že se platba letenek ve smyslu čl. 2 písm. f) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě uskutečňuje zpravidla v penězích, což ukazuje rovněž bod 13 odůvodnění nařízení. Na druhou stranu by pojem ceny a pořizovací ceny letenky bylo možno chápat i v širším smyslu jako protiplnění, právě pokud se bere zřetel na letenku jako dokument, ve kterém jsou v projednávaném případě uvedeny i Avios. Článek 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě odkazuje kromě toho na čl. 7 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, který upravuje způsoby platby náhrady škody po zrušení letu, významného zpoždění na přiletu nebo odeření nástupu na palubu. Je v něm stanoveno, že náhrada škody se vyplácí v zásadě hotově, bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky. Cestující však může „v případě dohody podepsané cestujícím“ požadovat rovněž náhradu ve formě cestovních poukazů nebo „jiných služeb“. Pojem „jiné služby“ zahrnuje podle názoru soudu ve výsledku i míle ve věrnostním programu. Odkaz na čl. 7 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě podle názoru soudu systematicky zpochybňuje možnost cestujícího či dokonce popřípadě (primární) povinnost žádat o náhradu pouze v mílech v případě, že s nimi byl let „zaplacen“. To by odpovídalo cíli náhrady, který sleduje čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Z článku 3 odst. 3 druhé věty nařízení o právech cestujících v letecké dopravě dále vyplývá skutečnost, že tomuto nařízení nejsou zároveň cizí programy pro často cestující zákazníky, v jejichž rámci se vydávají míle ve věrnostním programu, a nařízení o právech cestujících v letecké dopravě se použije právě i na takto pořízené letenky. I to hovoří pro možnost náhrady v mílech. V konečném důsledku lze i v projednávaném případě použít pro výklad první a čtvrtý bod odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Podle nich nařízení o

právech cestujících v letecké dopravě usiluje o vysokou úroveň ochrany pro cestující. Zvolí-li si cestující podle toho – jako zde – náhradu v mílich, měl by mít provozující letecký dopravce povinnost této volbě vyhovět.

Tento výklad ovšem není v konečném důsledku jednoznačný, protože vysoká úroveň ochrany by ve spojení se zněním čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě mohla odpovídat rovněž náhradě v penězích, a to právě i v případě, kdy se cestující obrací na provozujícího leteckého dopravce, se kterým každopádně nemá smluvní vztah. To by mohlo hovořit pro to, že provozující letecký dopravce musí vždy uskutečnit náhradu v penězích (takto například: OLG Köln (Oberlandesgericht Köln – *Vrchní zemský soud v Kolíně nad Rýnem*, rozhodnutí ze dne 26.07.2017, 17 U 69/15[*omissis*]). OLG Köln položil v roce 2017 prostřednictvím předkládacího rozhodnutí ze dne 26.07.2017 předběžnou otázku Soudnímu dvoru, která pak byla vyškrtána z rejstříku Soudního dvora.

- 2) Pokud by z výkladu učiněného Soudním dvorem vyplynulo, že cestující může obdržet od provozujícího leteckého dopravce náhradu v mílich ve věrnostním programu nebo dokonce má povinnost požadovat náhradu (pouze) v mílich ve věrnostním programu, pokud si takto pořídil letenku vůči svému smluvnímu partnerovi, vyvstává podle názoru soudu **druhá**, navazující **otázka**, která je formulována na základě tohoto důvodu a která je pak relevantní pro rozhodnutí, a sice zda nařízení o právech cestujících v letecké dopravě brání vnitrostátní právní úpravě, podle které věritel, zde cestující, může na základě nesplnění povinnosti vyplývající ze závazkového vztahu založeného smlouvou či *ex lege*, zde nařízením o právech cestujících v letecké dopravě, požadovat náhradu škody místo nesplněného plnění (§ 280 odst. 1, odst. 3 ve spojení s §§ 281, 283 BGB/Bürgerliches Gesetzbuch – *občanský zákoník*), nehledě na otázku, zda splnění je pro provozujícího leteckého dopravce nemožné, což tvrdí žalovaná, nebo provozující letecký dopravce přes danou žádost náhradu v mílich ve věrnostním programu neposkytne.

Proti blokujícímu účinku vůči vnitrostátním právním předpisům hovoří v tomto ohledu především to, že nařízení o právech cestujících v letecké dopravě má za cíl upravovat ve své oblasti působnosti pouze minimální práva [cestujících] (rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 13.10.2011 – C-83/10 [*omissis*] - *Aurora Sousa Rodriguez a další v. Air France SA*) a představuje vlastní soubor pravidel, přičemž nevyklučuje vnitrostátní právní úpravy. Rovněž bod 22 odůvodnění připouští řízení podle vnitrostátních právních předpisů výslovně vedle pojmenování vhodného orgánu k prosazování práv. V tomto směru argumentuje rovněž čl. 12 odst. 1 první věta nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, podle kterého se nařízení o právech cestujících v letecké dopravě použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady (takto rovněž BGH/Bundesgerichtshof – *Spolkový soudní dvůr*/ NJW-RR 2010, 1641).

Pokud by bylo nařízení o právech cestujících v letecké dopravě mělo blokující účinek, bylo by třeba projednávanou žalobu zamítnout. Jinak by bylo nutno posoudit podle vnitrostátních právních předpisů o náhradě škody, jaká škoda vznikla cestujícímu při nesplnění náhrady v mílech ve věrnostním programu.

- 3) Pokud by Soudní dvůr naproti tomu vyložil čl. 8 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 7 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě – v rozporu s očekáváním – v tom smyslu, že cestující může nebo dokonce musí od provozujícího leteckého dopravce požadovat vždy náklady na pořízení letenky v penězích, i když „zaplatil“ let od svého smluvního partnera za (částečného) použití mil ve věrnostním programu, vyvstává podle názoru soudu – v tomto případě – **třetí otázka**, jak se vypočte hodnota mil ve věrnostním programu a tím výše náhrady. Zodpovězení této otázky (znovu) závisí na tom, jak je třeba vyložit pojem pořizovací cena letenky uvedený v čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.
- (1) Jednou z možností by podle právního názoru žalované bylo určit skutečnou tržní hodnotu mílí ve věrnostním programu a podle toho tuto hodnotu stanovit jako pořizovací cenu letenky ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, za kterou by si cestující mohl znovu opatřit míle ve věrnostním programu, které byly částečně využity, pokud existuje možnost opatřit si míle ve věrnostním programu prostřednictvím nákupu.

Pro tento výklad hovoří podle názoru soudu to, že cestující podobně jako u náhrady pořizovací ceny letenky v penězích, pokud zaplatil lety v penězích, je v konečném důsledku ve stejné finanční situaci, v jaké byl před rezervací letu (negativní zájem). Smysl a účel čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě je, jak bylo uvedeno, právě ve vymezení placení náhrady škody.

Výsledkem tohoto výkladu by bylo to, že v projednávaném případě by žalobce při možné koupi Avios u společnosti Iberia za „cenu“ jedné Avios ve výši cca 0,0187 eur, jak tvrdí žalovaná, získal nahrazenou částku ve výši od 1.363,50 eur do 1.416,53 eur.

- (2) Dále by bylo v rámci výkladu možné stanovit hodnotu mil ve věrnostním programu formou právní hypotézy vyplývající z (vnitrostátních) právních předpisů o náhradě škody ve smyslu §§ 249 a násl. BGB tak, jaká by byla, pokud by si [cestující] rezervoval bez použití mil ve věrnostním programu přepravu odpovídající nebo jinou přepravu (přesměrování) do cílového místa určení za srovnatelných podmínek při nejbližší příležitosti nebo v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupných míst (pozitivní zájem). Cestující by tím v rámci náhrady pořizovací ceny letenky byl v takové situaci, jako by provozující letecký dopravce let nezrušil.

Proti tomuto výkladu hovoří nicméně to, že v čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě není v případě náhrady upraven nárok na náhradu škody. Smyslem a účelem čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě je s ohledem na bod 22 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, že cestující obdrží nahrazenou cenu letu. Pro to hovoří rovněž to, že cestující si výslovně nezvolil přeměrování ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, tudíž již nechtěl být přepraven do cílového místa určení.

Na druhé straně již zrušení letu je porušením práv cestujícího vyplývajících z nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a Soudní dvůr u porušení povinnosti vyplývajících z čl. 9 odst. 1 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě již rozhodl, že cestující má právo při neposkytnutí péče požadovat od provozujícího leteckého dopravce náhradu částky, kterou vynaložil namísto provozujícího leteckého dopravce (rozsudek Soudního dvora Evropské unie ze dne 31.01.2013 – C-12/11 [omissis] – Denise McDonagh v. Ryanair Ltd.). Ve vnitrostátní judikatuře a literatuře se kromě toho vede kontroverzní diskuze, zda přímo z čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě vyplývá nebo nevyplyvá nárok cestujícího na náhradu nákladů vynaložených na náhradní přepravu [omissis].

Tento výklad by vedl v projednávaném případě k tomu, že žalobce může požadovat od žalované náhradu 8.677,90 eur.

- (3) Dále by bylo možné zastávat výklad, že míle ve věrnostním programu nemají vůbec žádnou „hodnotu“. S ohledem na znění čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě je to možné odůvodnit tím, že cestující při použití mil ve věrnostním programu, které má k dispozici a které si „vydělal“ výhradně předchozím rezervováním letů, nezaplatil za letenku vůbec žádnou cenu a v souladu s tím nemusí být ani nic nahrazeno.

Proti tomu však hovoří to, že evropský zákonodárce – jak bylo uvedeno – rozšířil působnost nařízení o právech cestujících v letecké dopravě právě na případy a potvrzené rezervace, respektive letenky, které vydal provozující letecký dopravce v rámci programů pro často cestující zákazníky (čl. 3 odst. 3 druhá věta nařízení o právech cestujících v letecké dopravě). Nařízení o právech cestujících v letecké dopravě tím podle názoru soudu objasňuje, že cestující za takto pořízené letenky v každém případě předem poskytl protiplnění svému smluvnímu partnerovi.

Tento výklad by nicméně vedl k tomu, že žalobce by v projednávaném případě obdržel pouze náhradu částky ve výši 363,90 eur, respektive by mu byla rozsudkem přiznána.

- (4) Další možnost výpočtu náhrady pořizovací ceny letenky v hotovosti při předchozím použití mil ve věrnostním programu by spočívala v tom, že cestujícímu se nahradí v penězích částka, kterou by potřeboval, aby obdržel od svého smluvního partnera – zde společnost Iberia – opět prostřednictvím rezervace letů počet mil ve věrnostním programu. Tento výklad by podle názoru soudu však ve výsledku vedl k nadměrné kompenzaci cestujícího, která již není kryta smyslem a účelem čl. 8 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a bodem 13 odůvodnění tohoto nařízení v takové podobě, že cestující by skutečně obdržel náhradu bezplatně nebo by dokonce obdržel další lety na náklady provozujícího leteckého dopravce.

[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT