

Анонимизиран текст

Превод

C-522/22 - 1

Дело C-522/22

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

4 август 2022 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

17 юни 2022 г.

Ищец:

GE

Отвeтник:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main [...]

[...]

Определение

По дело със страни

GE, [...] Берлин,

ищец

[...]

срещу

British Airways Plc [...], [...] Франкфурт на Майн,

ОТВЕТНИК

[...]

24 граждански състав на Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн) [...]

определи:

I. На основание член 267, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, последно изменен с член 2 от Решение 2012/419/ЕС от 11 юли 2012 г. (ОВ L 204, 2012 г., стр.131), отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси относно тълкуването на правото на Съюза:

1) Трябва ли член 8, параграф 1, буква а) във връзка с член 7, параграф 3 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския съвет и на Парламента от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (наричан по-нататък „Регламентът за правата на пътниците“) да се тълкува в смисъл, че пътник, който е платил за полет частично с мили по програма за редовни пътници, може да поиска от опериращия въздушен превозвач, който не е негов съдоговорител, възстановяване на стойността на билета (само) в мили по програма за редовни пътници?

2) В случай че Съдът отговори утвърдително на първия въпрос:

Допуска ли Регламентът за правата на пътниците национална правна уредба, съгласно която ако в нарушение на задължението си по член 8, параграф 1, буква а) от този регламент опериращият въздушен превозвач не възстанови стойността на билета в мили, пътникът може да поиска обезщетение вместо изпълнение, или пътникът е обвързан с първоначалното си искане за възстановяване в мили по програма за редовни пътници?

3) В случай че Съдът отговори отрицателно на първия въпрос:

Трябва ли член 8, параграф 1, буква а) във връзка с член 7, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците да се тълкува в смисъл, че ако пътникът може да поиска или да получи възстановяване и в пари, опериращият въздушен превозвач трябва да му възстанови — като пълна стойност на билета на цената, на която е купен — сумата, която е можела или би могла да му позволи, без да използва мили по програма за редовни пътници, да получи премаршрутиране при сравними транспортни условия до

крайния пункт на пристигане при първа възможност или на по-късна дата, удобна за него, в зависимост от наличността на свободни места?

II. Спира производството по делото.

Мотиви:

I.

Фактите и обстоятелствата по делото са следните:

На 27 декември 2020 г. ищецът резервира при въздушния превозвач Iberia [...] полети от Франкфурт на Майн през Лондон до Чикаго (САЩ) в рамките на единна резервация. Резервираните полети — BA901 от Франкфурт на Майн до Лондон на 4 март 2021 г. в бизнес класа и следващият BA295 от Лондон до Чикаго в първа класа на същата дата — е трябвало да бъдат извършени обаче от ответника.

За да плати на Iberia полетите, ищецът е използвал 75 750 мили (т.нар. мили Avio), натрупани в картата му за редовни пътници на Iberia в рамките на бонусната програма на авиокомпанията, като е доплатил още 363,90 EUR. Ищецът е натрупал тези мили Avio въз основа на членството си в програмата на Iberia за редовни пътници и предишни резервации на полети с авиокомпанията. [...] Ако беше резервирал полетите срещу пари, щеше да плати 8 677,90 EUR. Това е била цената, на която са се предлагали съответните полети.

Полетите са отменени от ответника на 18 януари 2021 г. На същата дата ищецът отправя искане до ответника по електронната поща да му възстанови използваните мили и доплащането към тях, като му определя срок до 26 януари 2021 г. [...] На тази дата ответникът отказва да възстанови сумата на ищеца и го насочва да се обърне към Iberia. На 28 януари 2021 г. [...] ищецът отправя до ответника искане за плащане вече на сумата от 8 677,90 EUR. На 5 февруари 2021 г. ответникът отново отказва плащане. Ищецът от своя страна предявява иск срещу ответника, който се отнася, *inter alia*, до плащане на сумата от 8 677,90 EUR.

II.

Според запитващата юрисдикция от значение за решението на настоящия правен спор е как трябва да се тълкува член 8, параграф 1, буква а) във връзка с член 7, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците, тъй като съгласно член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците по същество ищецът има право да получи обезщетение от ответника, след като ответникът, в качеството си на опериращ въздушен превозвач, е отменил резервирания от ищеца полет, който съгласно член 3, буква а) от

Регламента за правата на пътниците попада в приложното поле на този регламент.

- 1) С **първия си въпрос** запитващата юрисдикция иска съответно да разбере как трябва да се тълкува член 8, параграф 1, буква а) във връзка с член 7, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците в случай на (частично) заплащане на билетите с мили по програма за редовни пътници. Това е необходимо, за да може запитващата юрисдикция да изясни дали съгласно Регламента за правата на пътниците ищецът има право на възстановяване на милите по програма за редовни пътници или на парична сума.

Съгласно член 8, параграф 1 от Регламента за правата на пътниците в случай като настоящия — отмяна на полет от опериращ въздушен превозвач по смисъла на член 5, параграф 1, буква а) от същия регламент, която съгласно член 3, параграф 1, буква а) от този регламент попада в приложното му поле — пътниците могат да избират между премаршрутиране до крайния пункт на пристигане, връщане до летището на заминаване или, както предвижда буква а), първо тире, възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен [...].

Според запитващата юрисдикция обаче, като се вземат предвид текстът, систематиката, както и смисълът и целта на Регламента за правата на пътниците, не е ясно и все още няма съдебна практика дали пътник като ищеца може или дори трябва да иска от опериращия въздушен превозвач, който не е негов съдоговорител, възстановяване в мили по програма за редовни пътници, ако с тях „е платил“ полет.

На пръв поглед от текста на член 8, параграф 1, буква а) изглежда следва, че в случай на полет, резервиран с използване на мили по програма за редовни клиенти, възстановяването трябва да е винаги в пари, след като се говори за пълната стойност на билета и за *цената*, на която е *купен*. Така или иначе обаче Регламентът за правата на пътниците урежда общия случай по смисъла на член 2, буква е), при който билетът се плаща в пари, като това е видно и от съображение 13 от регламента. От друга страна, понятието за цена и пълна стойност на билета може да се разбира и в по-широк смисъл като насрещно изпълнение, особено ако билетът се разглежда като документ, в който като в случая са посочени и милите Avio. Освен това член 8, параграф 1 буква а) от Регламента за правата на пътниците се позовава на член 7, параграф 3 от същия регламент, който урежда условията за изплащане на обезщетение при отмяна на полет, голямо закъснение на пристигане или отказан достъп на борда. В него се предвижда, че обезщетението по правило се изплаща в брой, чрез електронен банков превод или с банкови чекове. Пътникът обаче може „с подписано съгласие“ да

поиска възстановяване и под формата на пътнически ваучери и/или „други услуги“. Ето защо според запитващата юрисдикция терминът „други услуги“ със сигурност включва и мили по програма за редовни пътници. Запитващата юрисдикция счита, че видно от структурата на Регламента за правата на пътниците, позоваването на член 7, параграф 3 от същия е аргумент в подкрепа на възможността или дори евентуално (основното) задължение пътникът да може да иска възстановяване само в мили по програма за редовни пътници, ако полетът е бил „платен“ с тях. Това би било в съответствие с целта за възстановяване, която си поставя член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците. Обстоятелството, че Регламентът за правата на пътниците същевременно не е чужд на програмите за формиране на редовни клиенти, в рамките на които тези клиенти трупат мили, и че Регламентът за правата на пътниците се прилага именно за билети, закупени срещу такива мили, произтича и от член 3, параграф 3, второ изречение от този регламент. Това също е аргумент в подкрепа на възможността за възстановяване на разходите в мили. И накрая, първото и четвъртото съображение от Регламента за правата на пътниците също могат да послужат за тълкуване в посочения смисъл. Съгласно тези съображения Регламентът за правата на пътниците има за цел да осигури високо равнище на защита на пътниците. Съответно, ако пътникът избере — както е в случая — възстановяване в мили, опериращият въздушен превозвач трябва да се съобрази с този избор.

Това тълкуване обаче в крайна сметка не е еднозначно, тъй като високото равнище на защита, разглеждано във връзка с текста на член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците, би могло да е аргумент в подкрепа и на възстановяването в пари, особено когато пътникът се обръща към опериращ въздушен превозвач, с когото във всеки случай не е в договорни отношения. Това би могло да е в подкрепа на тезата, че опериращият въздушен превозвач трябва да възстановява винаги пари (вж. напр. решение на Oberlandesgericht Köln (Върховен областен съд Кьолн) от 26 юли 2017 г., 17 U 69/15[...]). През 2017 г. с акт за преюдициално запитване от 26 юли 2017 г. посоченият съд е отправил запитване до Съда, което впоследствие е заличено от регистъра на Съда.

- 2) В случай че тълкуването на Съда покаже, че пътникът може съответно да получи от опериращия въздушен превозвач възстановяване в мили по програма за редовни пътници или че дори е длъжен да иска възстановяване (само) в мили по програма за редовни пътници, ако е придобил билета с тях от своя съдоговорител, тогава според запитващата юрисдикция възниква релевантният за решението и поради това формулиран **втори въпрос** дали Регламентът за правата на пътниците допуска национална правна уредба, съгласно която кредитор, какъвто в случая е пътникът, може поради неизпълнение на произтичащо от договор или от закона — в случая от Регламента за

правата на пътниците — задължение да иска обезщетение вместо изпълнение (член 280, параграфи 1 и 3 във връзка с членове 281 и 283 от Bürgerliches Gesetzbuch (Граждански кодекс, наричан по-нататък „BGB“), независимо от това дали изпълнението е невъзможно за опериращия въздушен превозвач, както твърди ответникът, или дали въпреки искането за възстановяване опериращият въздушен превозвач не извърши възстановяване в мили по програма за редовни пътници.

В това отношение аргумент срещу блокиращия ефект [на Регламента за правата на пътниците] спрямо националното право най-напред е целта на този регламент да уреди минимални права само в рамките на съответното му приложно поле (вж. решение на Съда от 13 октомври 2011 г. — C-83/10 [...], Aurora Sousa Rodriguez и др./Air France SA) и обстоятелството, че представлява отделна уредба, която не изключва националната уредба. Съображение 22 също изрично допуска процедури по националното право наред с определянето на подходящ орган за гарантирането на правата. Това се подкрепя и от член 12, параграф 1, първо изречение от Регламента за правата на пътниците, съгласно който този регламент се прилага, без да се засягат правата за допълнително обезщетяване (вж. също решение на Bundesgerichtshof (BGH, Федерален върховен съд) NJW-RR 2010, 1641).

Ако се приеме, че Регламентът за правата на пътниците има блокиращ ефект, в настоящия случай искът би трябвало да бъде отхвърлен. В противен случай ще трябва да се извърши преценка съгласно националното право в областта на отговорността за вреди каква вреда е претърпял пътникът от неизпълнение на възстановяването в мили по програма за редовни пътници.

- 3) Ако по първия преюдициален въпрос обаче Съдът — обратно на очакванията — тълкува член 8, параграф 1, буква а) във връзка с член 7, параграф 3 от Регламента за правата на пътниците в смисъл, че пътникът винаги може или дори трябва да иска от опериращия въздушен превозвач стойността на билета в пари, дори ако е „платил“ (част от) цената на полета на своя съдоговорител с мили по програма за редовни пътници, според запитващата юрисдикция в случая възниква **третият въпрос** за това как се изчислява стойността на тези мили и съответно какъв е размерът на възстановяването. Отговорът на този въпрос зависи (отново) от това как трябва да се тълкуват понятията „пълна стойност на билета“ и „цена“ в член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците.
- (1) Една от възможностите е — в съответствие с правното становище на ответника — да се определи действителната пазарна стойност на милите по програма за редовни пътници и да се приеме, че това е съответната пълна стойност на билета по смисъла на член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците, на която

пътникът би бил в състояние да си възстанови частта от използваните за плащане мили по програма за редовни пътници, доколкото съществува възможност такива мили да бъдат закупени.

Според запитващата юрисдикция в подкрепа на това тълкуване е доводът, че в крайна сметка пътникът — както при възстановяването на пълната стойност на билет в пари, когато е платил цената в пари — ще се намира в същото имуществено положение, в което е бил преди резервирането на полета (негативен интерес). Както беше посочено, смисълът и целта на член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците е да направи именно това разграничаване от плащането на обезщетения.

Резултатът от такова тълкуване би бил, че в настоящия случай ищецът би получил възстановяване в размер от 1 363,50 до 1 416,53 EUR, при положение че, като твърди ответникът, е възможно от Iberia да бъдат закупени мили Avio на „цена“ от приблизително 0,018 до 0,0187 EUR едната.

- (2) Освен това, като се използва концепцията от приложимото (национално) право в областта на обезщетяването за вреди по смисъла на член 249 и следващите от BGB, тълкуването би позволило да се приеме, че стойността на милите по програма за редовни пътници е такава, каквато би била — без използването на такива мили — за резервирането на съответния полет или премаршрутиране при сравними условия до крайния пункт на пристигане при първа възможност или на по-късна дата, удобна за пътника, при наличие на свободни места (позитивен интерес). По този начин по отношение на пълната стойност на билета пътникът ще бъде поставен в същото положение, както ако опериращият въздушен превозвач не беше отменил полета.

Аргумент против това тълкуване обаче е обстоятелството, че член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците не урежда никакво друго обезщетяване, освен възстановяването на стойността на билета. Смисъл и цел на член 8, параграф 1, буква а) в светлината на съображение 13 от Регламента за правата на пътниците е пътникът да получи възстановяване на стойността на билета. Това се потвърждава и от обстоятелството, че пътникът не е поискал изрично премаршрутиране по смисъла на член 8, параграф 1, буква б) от Регламента за правата на пътниците, т. е. че той вече не желае да бъде превозен до крайния пункт на пристигане.

От друга страна, анулирането вече е нарушение на правата на пътника съгласно Регламента за правата на пътниците, а във връзка с нарушение на задължение, произтичащо от член 9, параграф 1 от този регламент Съдът вече е постановил, че в случай на непредоставяне на

грижа пътникът има право да поиска да му бъде възстановена сумата, която той е заплатил вместо оперирания въздушен превозвач (решение на Съда от 31 януари 2013 г. — C-12/11 [...] — Denise McDonagh/Ryanair Ltd.). Освен това в националната съдебна практика и доктрина се излагат напълно противоречиви мнения дали от член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците пряко произтича или не право на пътника да получи възстановяване на заплатените разходи за заместващ превоз [...].

В настоящия случай това тълкуване би довело до възможността ищецът да поиска от ответника възстановяване на сумата от 8 677,90 EUR.

- (3) Напълно възможно е да се застъпи и становището, че милите по програма за редовни пътници нямат никаква „стойност“. Като се има предвид текста на член 8, параграф 1, буква а) от Регламента за правата на пътниците, това становище може да се обоснове с обстоятелството, че когато използва предоставените му и „спечелени“ от него мили по програма за редовни пътници, пътникът не плаща никаква цена за билета и следователно не трябва да му се възстановява нищо.

Аргумент против това становище обаче е обстоятелството, че европейският законодател — както беше посочено — е разширил приложимостта на Регламента за правата на пътниците именно до случаите и потвърдените резервации, респ. билети, издадени от оперирания въздушен превозвач в рамките на програма за формиране на редовни клиенти (член 3, параграф 3, второ изречение от Регламента за правата на пътниците). Това според запитващата юрисдикция означава, че пътникът преди това във всички случаи е изпълнил договореното спрямо своя съдоговорител за така получените билети.

Резултатът от такова тълкуване в случая би бил, че ищецът ще получи, респективно ще му бъде присъдено, възстановяване на сума само от 363,90 EUR.

- (4) Друга възможност в случай на предварително използване на мили по програма за редовни пътници да се изчисли сумата за възстановяване на пълната стойност на билета в брой би била на пътника да се възстанови сумата в пари, която би му била необходима, за да получи чрез резервиране на полети от своя съдоговорител — в случая Iberia — отново същия брой мили по програма за редовни пътници. Според съда обаче това тълкуване би довело до свръхкомпенсиране на пътника, което вече надхвърля смисъла и целта на член 8, параграф 1, буква а) и съображение 13 от Регламента за правата на пътниците, в резултат на което чрез възстановяване пътникът фактически би получил безплатни или дори допълнителни полети за сметка на оперирания въздушен превозвач.

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ