

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-522/22 – 1

Zaak C-522/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

4 augustus 2022

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

17 juni 2022

Verzoeker:

GE

Verweerster:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main [OMISSIS]

[OMISSIS]

Beslissing

In het geding tussen

GE, [OMISSIS] Berlijn,

verzoeker

[OMISSIS]

en

British Airways Plc [OMISSIS], [OMISSIS] Frankfurt am Main,

verweerster

[OMISSIS]

heeft de vierentwintigste civiele kamer van het Landgericht Frankfurt am Main
[OMISSIS]

beslist:

I. Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267, tweede alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, laatstelijk gewijzigd bij artikel 2 van besluit 2012/419/EU van 11 juli 2012 (PB 2012, L 204, blz. 131), verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen met betrekking tot de uitlegging van het Unierecht:

1) Moet artikel 8, lid 1, onder a), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „passagiersrechtenverordening”), gelezen in samenhang met artikel 7, lid 3, van deze verordening, aldus worden uitgelegd dat een passagier die een vlucht deels met „frequent flyer miles” heeft betaald, kan eisen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, die niet zijn medecontractant is, dat hij voor dat gedeelte (uitsluitend) in „frequent flyer miles” wordt terugbetaald?

2) Indien het Hof de eerste prejudiciële vraag bevestigend beantwoordt:

Staat de passagiersrechtenverordening in de weg aan een nationale regeling op grond waarvan, indien in strijd met de overeenkomstige verplichting krachtens artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening geen terugbetaling in de vorm van „frequent flyer miles” wordt verricht, in plaats van uitvoering van de verbintenis schadevergoeding kan worden geëist van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, of is de passagier gebonden aan zijn oorspronkelijk verzoek tot terugbetaling in „frequent flyer miles”?

3) Indien het Hof de eerste prejudiciële vraag ontkennend beantwoordt:

Indien de passagier ook terugbetaling in geld kan eisen of in geld wordt terugbetaald, moet artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening juncto artikel 7, lid 3, van deze verordening dan aldus worden uitgelegd dat, als terugbetaling van het ticket [...] tegen de prijs waarvoor het gekocht was, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, het bedrag in geld aan de

passagier terugbetaalt dat hem in staat zou stellen of in staat zou hebben gesteld om zonder gebruikmaking van „frequent flyer miles” te betalen voor een andere vlucht onder vergelijkbare voorwaarden naar zijn eindbestemming bij de eerste gelegenheid of op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is?

II. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Motivering:

I.

Aan het geding liggen de volgende feiten ten grondslag:

Op 27 december 2020 heeft verzoeker in het kader van een enkele boeking bij de luchtvaartmaatschappij Iberia [OMISSIS] vluchten van Frankfurt am Main via London naar Chicago (VS) geboekt. Verweerster moest zowel vlucht BA901 van Frankfurt am Main naar London op 4 maart 2021, waarvoor verzoeker een „business-class”-ticket had, als vervolgvlucht BA295 op dezelfde dag van London naar Chicago, waarvoor verzoeker een „first-class”-ticket had, uitvoeren.

Verzoeker maakte voor de betaling van de vluchten aan Iberia gebruik van 75 750 „frequent flyer miles” – van het Iberia-bonusprogramma (zogenaamde „Avios”) – op zijn Iberia frequent flyer-kaart en betaalde een extra bedrag van 363,90 EUR. De „Avios” waren aan verzoeker toegekend wegens zijn lidmaatschap van het frequent flyer-programma van Iberia en eerdere boekingen voor vluchten bij deze luchtvaartmaatschappij. [OMISSIS] Indien hij geld had gebruikt om de vluchten te boeken, dan had hij 8 677,90 EUR moeten betalen. De betrokken vluchten waren beschikbaar tegen die prijs.

De vluchten zijn op 18 januari 2021 door verweerster geannuleerd. Verzoeker heeft verweerster per e-mail van 18 januari 2021 verzocht de gebruikte „miles” en de extra betaling uiterlijk op 26 januari 2021 terug te betalen. [OMISSIS] Op 26 januari 2021 heeft verweerster de terugbetaling aan verzoeker geweigerd en heeft zij hem verwezen naar Iberia. Op 28 januari 2021 eiste [OMISSIS] verzoeker van verweerster betaling van 8 677,90 EUR. Op 5 februari 2021 heeft verweerster opnieuw geweigerd te betalen. Daarop heeft verzoeker een rechtsvordering tegen verweerster ingesteld, waarbij hij onder andere betaling van een bedrag van 8 677,90 EUR vorderde.

II.

Volgens de verwijzende rechter is het voor de beslechting van het onderhavige geding van doorslaggevend belang hoe artikel 8, lid 1, onder a), juncto artikel 7, lid 3, van de passagiersrechtenverordening moet worden uitgelegd, omdat verzoeker in beginsel een recht kan doen gelden tegen verweerster krachtens

artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening, nadat verweerster, als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, de door verzoeker als één geheel geboekte vlucht, die overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening binnen de werkingssfeer van deze verordening valt, heeft geannuleerd.

- 1) Met zijn **eerste vraag** wenst de verwijzende rechter dan ook te vernemen hoe artikel 8, lid 1, onder a), juncto artikel 7, lid 3, van de passagiersrechtenverordening moet worden uitgelegd wanneer de vliegtickets (deels) met „frequent flyer miles” worden betaald. Dat is nodig voor de verwijzende rechter om te kunnen uitmaken of verzoeker krachtens de passagiersrechtenverordening recht heeft op terugbetaling van de „frequent flyer miles” of op terugbetaling in geld.

Krachtens artikel 8, lid 1, van de passagiersrechtenverordening kunnen passagiers in geval van – zoals in casu – een annulering in de zin van artikel 5, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, van een vlucht die – zoals in casu – overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening onder deze verordening valt, kiezen tussen een andere vlucht naar hun eindbestemming, een retourvlucht naar de luchthaven van vertrek of, overeenkomstig onder a) – eerste gedachtestreepje – volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was [...].

Volgens de verwijzende rechter is de passagiersrechtenverordening, gelet op de bewoordingen, de opzet, de strekking en het doel ervan, echter niet duidelijk en is er tot nu toe geen uitspraak gedaan over de vraag of de passagier, in casu verzoeker, van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, die niet zijn medecontractant is, kan of zelfs moet verlangen dat hij in „frequent flyer miles” wordt terugbetaald wanneer hij daarmee een vlucht heeft „betaald”.

De bewoordingen van artikel 8, lid 1, onder a), lijken op het eerste gezicht erop te wijzen dat vluchten die met „frequent flyer miles” zijn geboekt, steeds in geld moeten worden terugbetaald, aangezien in deze bepaling sprake is van het ticket en de *prijs* waarvoor het *gekocht* was. De passagiersrechtenverordening gaat echter in ieder geval ervan uit dat in de regel tickets in de zin van artikel 2, onder f), van de passagiersrechtenverordening in geld worden betaald, hetgeen eveneens blijkt uit overweging 13 van deze verordening. Anderzijds zouden de begrippen „prijs” en „ticket” in ruimere zin ook kunnen worden opgevat als tegenprestatie, met name wanneer wordt verwezen naar het ticket als een document, dat in casu ook de „Avios” vermeldt. Artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening verwijst bovendien naar artikel 7, lid 3, van deze verordening, dat bepaalt hoe de compensatie moet worden betaald in geval van annulering van de vlucht, langdurige vertraging of

instapweigering. Daarin is bepaald dat compensatie in beginsel in contant geld, middels een overmaking of per bankcheque wordt uitbetaald. De passagier kan evenwel met zijn of haar „schriftelijke toestemming” ook terugbetaling in de vorm van reisbonnen en/of „andere diensten” verlangen. Naar het oordeel van de verwijzende rechter omvat het begrip „andere diensten” dus ook „frequent flyer miles”. Volgens de verwijzende rechter pleit de verwijzing naar artikel 7, lid 3, van de passagiersrechtenverordening vanuit systematisch oogpunt ervoor dat de passagier de mogelijkheid heeft of zo nodig zelfs de (primaire) plicht heeft te eisen om alleen in „miles” te worden terugbetaald wanneer daarmee de vlucht is „betaald”. Dat zou stroken met het door artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening nagestreefde doel van de terugbetaling. De omstandigheid dat „frequent flyer”-programma’s, op grond waarvan „frequent flyer miles” worden toegekend, tegelijk niet vreemd zijn aan de passagiersrechtenverordening en dat deze verordening juist van toepassing is op daarmee gekochte tickets, blijkt voorts uit artikel 3, lid 3, tweede volzin, van de passagiersrechtenverordening. Dit pleit ook voor de mogelijkheid van terugbetaling in „frequent flyer miles”. Tot slot kunnen in het onderhavige geval bij de uitlegging ook overwegingen 1 en 4 van de passagiersrechtenverordening in aanmerking worden genomen. Volgens deze overwegingen beoogt de passagiersrechtenverordening een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen. Indien de passagier dienovereenkomstig – zoals in casu – ervoor kiest om in „frequent flyer miles” te worden terugbetaald, dan moet de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert deze keuze honoreren.

Ten slotte is die uitlegging echter niet ondubbelzinnig, aangezien het hoge niveau van bescherming, gezien in het licht van de bewoordingen van artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening, ook zou kunnen pleiten voor terugbetaling in geld, met name ook in het geval waarin een passagier zich wendt tot de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, waarmee hij in ieder geval geen contractuele band heeft. Dit zou ervoor kunnen pleiten dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, altijd in geld moet terugbetalen [zie bijvoorbeeld: OLG Köln (Oberlandesgericht Köln; hoogste rechterlijke instantie van de deelstaat Noordrijn-Westfalen, Keulen, Duitsland), beslissing van 26 juli 2017, 17 U 69/15[OMISSIS]]. In 2017 heeft het voornoemde OLG Köln bij beslissing van 26 juli 2017 een verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend bij het Hof, dat vervolgens is doorgehaald in het register van het Hof.

- 2) Indien uit de uitlegging door het Hof blijkt dat de passagier dienovereenkomstig door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, kan worden terugbetaald in „frequent flyer miles” of zelfs dient te eisen (uitsluitend) in „frequent flyer miles” te worden terugbetaald wanneer hij het vliegticket daarmee heeft gekocht van zijn medecontractant, rijst volgens de

verwijzende rechter – vervolgens de voor de beslissing doorslaggevende en om deze reden geformuleerde – **tweede vraag** of de passagiersrechtenverordening in de weg staat aan een nationale regeling op grond waarvan een schuldeiser, in casu een passagier, wegens de niet-nakoming van een verplichting uit hoofde van een contractuele of wettelijke verbintenis, in casu de passagiersrechtenverordening, een schadevergoeding in plaats van de niet-uitgevoerde verbintenis kan eisen [§ 280, lid 1, derde alinea, juncto §§ 281 en 283 BGB (Bürgerliches Gesetzbuch; Duits burgerlijk wetboek)], ongeacht de vraag of die uitvoering onmogelijk is voor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zoals verweerster stelt, dan wel of de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, niet in „frequent flyer miles” terugbetaalt, ondanks aanmaningen daartoe.

Dienaangaande pleit tegen een blokkerende werking [van de passagiersrechtenverordening] ten aanzien van het nationale recht om te beginnen dat de passagiersrechtenverordening enkel minimumrechten beoogt vast te stellen binnen de werkingssfeer ervan (arrest Hof van 13 oktober 2011 – C-83/10 [OMISSIS]- Aurora Sousa Rodriguez e.a./Air France SA) en een afzonderlijke regeling vormt; zij sluit nationale regelingen niet uit. Ook overweging 22 staat procedures naar nationaal recht uitdrukkelijk toe, naast de aanwijzing van een passende instantie voor de handhaving van de rechten. Hiervoor pleit ook artikel 12, lid 1, eerste volzin, van de passagiersrechtenverordening, waarin is bepaald dat de verordening van toepassing is onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie [aldus eveneens BGH (Bundesgerichtshof, hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland), NJW-RR 2010, 1641].

Mocht de passagiersrechtenverordening een blokkerende werking hebben, dan zou in de onderhavige zaak de vordering moeten worden afgewezen. Anders zou overeenkomstig het nationale schaderecht moeten worden beoordeeld welke schade de passagier heeft geleden als gevolg van het feit dat er geen terugbetaling in „frequent flyer miles” is geschied.

3) Mocht het Hof daarentegen, wat de eerste prejudiciële vraag betreft, artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening juncto artikel 7, lid 3, van deze verordening – tegen de verwachting in – aldus uitleggen dat de passagier altijd de ticketkosten in geld kan of zelfs moet verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, ook wanneer hij de vlucht van zijn medecontractant (gedeeltelijk) met „frequent flyer miles” heeft „betaald”, rijst volgens de verwijzende rechter – in dat geval – de **derde vraag** hoe de waarde van de „frequent flyer miles” en derhalve de hoogte van de terugbetaling moet worden berekend. De beantwoording van deze vraag hangt (wederom) af van de uitlegging van de begrippen „ticket” en „prijs” in artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening.

(1) Een mogelijkheid zou zijn om in de lijn van verweersters rechtsopvatting een reële marktwaarde voor „frequent flyer miles” vast te stellen en aan de

hand daarvan de waarde als kosten van het ticket in de zin van artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening te bepalen, tegen welke waarde de passagier de gedeeltelijk gebruikte „frequent flyer miles” opnieuw zou kunnen aanschaffen, voor zover „frequent flyer miles” kunnen worden gekocht.

Volgens de verwijzende rechter pleit voor deze uitlegging dat net als bij de terugbetaling van het ticket in geld wanneer de passagier de vlucht in geld heeft betaald, hij zich uiteindelijk in dezelfde financiële situatie zou bevinden als die welke vóór het boeken van de vlucht bestond (negatief belang). Zoals hiervoor uiteengezet, is dat het doel en de strekking van artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening, precies als verschil ten opzichte van de betaling van compensatie.

Deze uitlegging zou ertoe leiden dat verzoeker in casu – gesteld dat het mogelijk zou zijn, zoals verweerster heeft beweerd, om „Avios” bij Iberia aan te kopen tegen een „prijs” tussen ongeveer 0,018 EUR en 0,0187 EUR – een bedrag tussen 1 363,50 EUR en 1 416,53 EUR zou worden terugbetaald.

- (2) Voorts zou het in het kader van de uitlegging mogelijk zijn om de waarde van de „frequent flyer miles” – op basis van een rechtsfiguur uit het (nationale) schaderecht als bedoeld in §§ 249 e.v. BGB – vast te stellen zoals deze zou zijn geweest indien de passagier zonder gebruikmaking van „frequent flyer miles” dezelfde of een andere vlucht naar de eindbestemming onder vergelijkbare voorwaarden bij de eerste gelegenheid of op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar was, zou hebben geboekt (positief belang). De passagier zou zich hierdoor, in het kader van de terugbetaling van het ticket, in dezelfde situatie bevinden als wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de vlucht niet had geannuleerd.

Tegen deze uitlegging pleit echter dat in artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening, behalve de terugbetaling, juist geen recht op schadevergoeding is vastgesteld. Gelet op overweging 13 van deze verordening, bestaat het doel en de strekking van artikel 8, lid 1, onder a), van die verordening erin dat de passagier zijn reissom terugbetaald krijgt. Hiervoor pleit ook dat de passagier uitdrukkelijk niet heeft gekozen voor een andere vlucht in de zin van artikel 8, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening en dus niet langer wenste te worden vervoerd naar de eindbestemming.

Anderzijds levert de annulering reeds schending van de rechten van de passagier krachtens de passagiersrechtenverordening op en heeft het Hof ten aanzien van de niet-nakoming van een verplichting uit hoofde van artikel 9,

lid 1, van de passagiersrechtenverordening reeds geoordeeld dat de passagier van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die haar verplichting tot verzorging niet is nagekomen, van deze luchtvaartmaatschappij compensatie kan eisen ten belope van het bedrag dat hij heeft betaald in plaats van die luchtvaartmaatschappij (arrest Hof van 31 januari 2013 – C-12/11 [OMISSIS] – Denise McDonagh/Ryanair Ltd.). Verder zijn de meningen in de nationale rechtspraak en literatuur verdeeld over het antwoord op de vraag of er al dan niet een recht van de passagier op terugbetaling van de gemaakte kosten voor vervangend vervoer rechtstreeks voortvloeit uit artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening [OMISSIS].

Deze uitlegging zou er in het onderhavige geval toe leiden dat verzoeker een terugbetaling van 8 677,90 EUR van verweerster kan eisen.

- (3) Verder zou kunnen worden gesteld dat de „frequent flyer miles” hoe dan ook geen „waarde” hebben. Gelet op de bewoordingen van artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening zou deze stelling kunnen worden gegrond op het feit dat een passagier die gebruikmaakt van „frequent flyer miles” die hem ter beschikking zijn gesteld en die hij heeft „verdiend” op de enkele grond dat hij eerder vluchten heeft geboekt, juist helemaal geen prijs voor het ticket heeft betaald, zodat er ook niets hoeft te worden terugbetaald.

Hiertegen pleit echter dat de Europese wetgever – zoals uiteengezet – de toepasselijkheid van de passagiersrechtenverordening heeft uitgebreid tot met name situaties in het kader van frequent flyer-programma’s en bevestigde boekingen of tickets die door een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in het kader van zulke programma’s zijn verstrekt (artikel 3, lid 3, tweede volzin, van de passagiersrechtenverordening). De verwijzende rechter is van oordeel dat de passagiersrechtenverordening daarmee duidelijk maakt dat de passagier in ieder geval vooraf een tegenprestatie voor zijn medecontractant heeft verricht in ruil voor de aldus verkregen tickets.

Deze uitlegging zou echter tot gevolg hebben dat in casu slechts een bedrag van 363,90 EUR aan verzoeker zou worden terugbetaald of aan hem bij rechterlijke beslissing zou worden toegekend.

- (4) Een andere mogelijkheid inzake de berekening van de terugbetaling van de ticketkost in contanten in het geval dat gebruik is gemaakt van „frequent flyer miles”, zou erin bestaan dat aan de passagier het bedrag in geld wordt terugbetaald dat hij nodig heeft om van zijn medecontractant – in casu Iberia – het aantal „frequent flyer miles” terug te krijgen door vluchten te boeken. Deze uitlegging zou volgens de verwijzende rechter echter uiteindelijk leiden tot overcompensatie van de passagier – die niet meer wordt gedekt door het doel en de strekking van artikel 8, lid 1, onder a), van de

passagiersrechtenverordening, noch door overweging 13 van de passagiersrechtenverordening – in die mate dat de passagier ten gevolge van de terugbetaling in feite gratis vluchten of zelfs meer vluchten zou verkrijgen op kosten van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

[OMISSIS]

WERKDOCUMENT