

# Versión anonimizada

C-522/22 - 1

Asunto C-522/22

## Petición de decisión prejudicial

### Fecha de presentación:

4 de agosto de 2022

### Órgano jurisdiccional remitente:

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno, Alemania)

### Fecha de la resolución de remisión:

17 de junio de 2022

### Parte demandante:

GE

### Parte demandada:

British Airways Plc

---

Landgericht Frankfurt am Main (Tribunal Regional de lo Civil y Penal de Fráncfort del Meno) [omissis]

[omissis]

## Resolución

### En el litigio entre

GE, [omissis] Berlín,

parte demandante,

[omissis]

y

British Airways Plc [*omissis*], [*omissis*] Fráncfort del Meno,

parte demandada,

[*omissis*]

la Sala Vigésimocuarta del Landgericht Frankfurt am Main [*omissis*],

**ha resuelto:**

**I. Plantear al Tribunal de Justicia de la Unión Europea las siguientes cuestiones prejudiciales con arreglo al artículo 267, párrafo segundo, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, modificado por última vez por el artículo 2 de la Decisión 2012/419/UE, de 11 de julio de 2012 (DO 2012, L 204, p. 131), en relación con la interpretación del Derecho de la Unión:**

**1) ¿Debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91 (en lo sucesivo, «Reglamento n.º 261/2004»), en relación con el artículo 7, apartado 3, de ese mismo Reglamento, en el sentido de que un pasajero que ha pagado un vuelo parcialmente con puntos de fidelidad de un programa de viajero frecuente (solo) puede reclamar al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, que no es el transportista aéreo con el que contrató, el reembolso mediante tales puntos?**

**2) En caso de que el Tribunal de Justicia responda afirmativamente a la primera cuestión:**

**¿Se opone el Reglamento n.º 261/2004 a una normativa nacional con arreglo a la cual, en caso de que no se lleve a cabo el reembolso en forma de puntos, en contra de la correspondiente obligación derivada del artículo 8, apartado 1, letra a), del mismo Reglamento, es posible reclamar al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo una indemnización en lugar de la prestación, o se halla vinculado el pasajero por su reclamación inicial de reembolso mediante puntos de fidelidad de un programa de viajero frecuente?**

**3) En caso de que el Tribunal de Justicia responda negativamente a la primera cuestión:**

**Si el pasajero también puede exigir un reembolso en efectivo u obtiene tal reembolso, ¿debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 en relación con el artículo 7, apartado 3, de ese**

**mismo Reglamento en el sentido de que el pasajero ha de percibir del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, como coste íntegro del billete en el precio al que se compró, el importe en efectivo que le permitiría o le hubiera permitido adquirir, en función de los asientos disponibles, un transporte alternativo al destino final en condiciones de transporte comparables, lo más rápidamente posible o en una fecha posterior que convenga al pasajero, sin utilizar puntos de fidelidad de un programa de viajero frecuente?**

## **II. Suspender el procedimiento.**

### **Fundamentos**

#### **I.**

El litigio tiene su origen en los siguientes hechos:

El 27 de diciembre de 2020, el demandante reservó con el transportista aéreo Iberia [*omissis*], mediante una única reserva, vuelos desde Fráncfort del Meno hasta Chicago (Estados Unidos) con escala en Londres. La demandada debía efectuar tanto el vuelo BA901, de Fráncfort del Meno a Londres el 4 de marzo de 2021 en clase *business*, como el vuelo siguiente BA295, el mismo día, de Londres a Chicago en primera clase.

Para pagar los vuelos a Iberia, el demandante utilizó 75 750 puntos de fidelidad del programa de bonificación de Iberia (llamados «Avios») con cargo a su tarjeta de fidelidad de Iberia y pagó un importe adicional de 363,90 euros. Los Avios habían sido abonados al demandante por su adhesión al programa de usuarios habituales de Iberia y por reservas anteriores de vuelos realizadas con esta compañía. [*omissis*] Si hubiese reservado los vuelos pagando en metálico, habría tenido que abonar 8 677,90 euros, precio al cual estaban disponibles los vuelos correspondientes.

Los vuelos fueron cancelados por la demandada el 18 de enero de 2021. Ese mismo día, el demandante reclamó a la demandada por correo electrónico el reembolso de los puntos utilizados y el importe adicional, fijando para ello de plazo hasta el 26 de enero de 2021. [*omissis*] El día que expiraba este plazo, la demandada rechazó el pago al demandante y remitió a este a Iberia. El 28 de enero siguiente, el [*omissis*] demandante reclamó a la demandada, esta vez, el pago de una suma de 8 677,90 euros, y la demandada volvió a negarse a efectuar pago alguno el 5 de febrero de 2021. A continuación, el demandante presentó una demanda contra la demandada en que le reclamaba, entre otras cosas, el pago de 8 677,90 euros.

#### **II.**

A juicio del órgano jurisdiccional remitente, para la resolución del presente litigio es preciso aclarar cómo debe interpretarse el artículo 8, apartado 1, letra a), del

Reglamento n.º 261/2004 en relación con el artículo 7, apartado 3, de ese mismo Reglamento, ya que, en esencia, el demandante tiene derecho a formular una reclamación frente a la demandada en virtud del artículo 8, apartado 1, letra a), de dicho Reglamento, debido a que la demandada, en su condición de transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, canceló el vuelo reservado por el demandante mediante una única reserva, supuesto comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 de conformidad con su artículo 3, letra a).

- 1) Con su **primera cuestión**, el órgano jurisdiccional remitente desea saber, en consecuencia, cómo se ha de interpretar el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 en relación con el artículo 7, apartado 3, de ese mismo Reglamento cuando los billetes han sido abonados (en parte) con puntos de fidelidad. Esta aclaración es necesaria para que el órgano jurisdiccional remitente pueda determinar si el demandante tiene derecho al reembolso en puntos de fidelidad o en efectivo con arreglo al Reglamento n.º 261/2004.

De conformidad con el artículo 8, apartado 1, del Reglamento n.º 261/2004, los pasajeros que, como en el caso de autos, hayan sufrido una cancelación en el sentido del artículo 5, apartado 1, letra a), del mismo Reglamento por parte del transportista aéreo encargado de efectuar un vuelo que, como el aquí controvertido, está comprendido en el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 con arreglo a su artículo 3, apartado 1, letra a), pueden elegir entre un transporte alternativo a su destino final, un vuelo de vuelta al primer punto de partida o, de conformidad con la letra a), primer guion, el reembolso en siete días, según las modalidades del apartado 3 del artículo 7, del coste íntegro del billete en el precio al que se compró.

Sin embargo, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, habida cuenta del tenor literal, la organización sistemática y la finalidad el Reglamento n.º 261/2004 no está claro —y hasta la fecha no se ha resuelto esta cuestión—, si el pasajero (en este caso, el demandante) puede, o incluso debe, reclamar al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, que no es el transportista aéreo con el que contrató, un reembolso en puntos de fidelidad, cuando «pagó» el vuelo con ellos.

En primer lugar, el tenor del artículo 8, apartado 1, letra a), parece indicar que el reembolso de vuelos reservados utilizando puntos de fidelidad ha de llevarse a cabo siempre en metálico, dado que habla del coste del billete y del *precio* al que se *compró*. Sin embargo, en cualquier caso, el Reglamento n.º 261/2004 parte, como regla general, del pago en metálico del billete en el sentido del artículo 2, letra f), del propio Reglamento, tal como refleja también su considerando 13. Por otro lado, los conceptos de «precio» y «coste del billete» también podrían entenderse en un sentido más amplio, como contraprestación, precisamente cuando se hace referencia al billete en cuanto documento, en el que, en el presente caso, también se mencionan los Avios. El artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 se

remite, además, al artículo 7, apartado 3, del mismo Reglamento, donde se regulan las modalidades del pago de la compensación por cancelación del vuelo, gran retraso o denegación del embarque. En dicho artículo se dispone que la compensación se pague, en principio, en metálico, por transferencia o cheque. No obstante, «previo acuerdo firmado por el pasajero», puede reclamarse también el reembolso en forma de bonos de viaje y/o «otros servicios». Al parecer del órgano jurisdiccional remitente, el concepto de «otros servicios» puede perfectamente comprender también los puntos de fidelidad. Desde el punto de vista sistemático, la remisión al artículo 7, apartado 3, del Reglamento n.º 261/2004 aboga, en su opinión, a favor de la posibilidad, o incluso la obligación (en principio), de que el pasajero solo pueda reclamar el reembolso en puntos si «pagó» con ellos el vuelo. Esto sería conforme con el objetivo del reembolso con arreglo al artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004. Por otro lado, del artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento n.º 261/2004 se deduce que este no es ajeno a los programas de usuarios habituales en los cuales se otorgan puntos de fidelidad, y es aplicable precisamente a los billetes de avión adquiridos con ellos. También este hecho aboga a favor de la posibilidad de reembolso en forma de puntos. Por último, en el presente caso cabe recurrir también a los considerandos 1 y 4 del Reglamento n.º 261/2004 a efectos de la interpretación. Según dichos considerandos, el Reglamento n.º 261/2004 tiene como objetivo garantizar un elevado nivel de protección de los pasajeros. En consecuencia, si un pasajero, como aquí sucede, opta por un reembolso mediante puntos, el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo ha de atender a esta elección.

No obstante, esta interpretación no está exenta de dudas, ya que el elevado nivel de protección, en relación con el tenor del artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, podría apuntar también a favor de un reembolso en efectivo, precisamente en el caso de que el pasajero se dirija contra un transportista aéreo con el que no mantiene ningún vínculo contractual. Esto podría ser indicativo de que el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo siempre debe realizar el reembolso en metálico (véase, por ejemplo la sentencia del Oberlandesgericht Köln [Tribunal Superior Regional de lo Civil y Penal de Colonia] de 26 de julio de 2017, 17 U 69/15 [omissis]). El mencionado Oberlandesgericht Köln, mediante resolución de remisión de 26 de julio de 2017, ya planteó al Tribunal de Justicia una cuestión prejudicial que posteriormente se eliminó del registro del Tribunal de Justicia.

- 2) Si de la interpretación que haga el Tribunal de Justicia se desprende que el pasajero puede obtener del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo el reembolso en puntos de fidelidad, o incluso está obligado a exigirle el reembolso (únicamente) en tales puntos, si adquirió el billete de su contraparte contractual sirviéndose de ellos, se plantea, a juicio del órgano jurisdiccional remitente la **segunda cuestión**, también pertinente y por ello asimismo formulada, de si el Reglamento n.º 261/2004 se opone a una

normativa nacional con arreglo a la cual un acreedor (en este caso, un pasajero) puede reclamar, tras el incumplimiento de una obligación de origen contractual o legal (en este caso, con origen en el Reglamento n.º 261/2004), una indemnización en lugar de la prestación incumplida (artículo 280, apartados 1 y 3, del Bürgerliches Gesetzbuch [Código Civil; en lo sucesivo, «BGB»] en relación con los artículos 281 y 283 de ese mismo código), con independencia de si tal cumplimiento es imposible para el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo (como alega la demandada) o de si ese transportista aéreo, pese a haber sido requerido para ello, no realiza la prestación en forma de puntos de fidelidad.

En contra de la inaplicabilidad del Derecho nacional cabe aducir, en primer lugar, que dicho Reglamento solamente pretende regular derechos mínimos en su ámbito de aplicación (véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 13 de octubre de 2011, Sousa Rodríguez y otros, C-83/10, EU:C:2011:652 [omissis]) y constituye un cuerpo normativo propio que no excluye las disposiciones nacionales. El considerando 22 admite también expresamente los procedimientos con arreglo al Derecho nacional, junto a la designación del correspondiente organismo para velar por el respeto de los derechos. En este sentido apunta también el artículo 12, apartado 1, primera frase, del Reglamento n.º 261/2004, con arreglo al cual este se aplicará sin perjuicio del derecho a obtener una compensación suplementaria (véase también BGH NJW-RR 2010, 1641).

Si el Reglamento n.º 261/2004 tuviese efecto excluyente, procedería desestimar la presente demanda. En caso contrario, se habría de juzgar con arreglo al Derecho nacional en materia indemnizatoria qué daños y perjuicios ha sufrido el pasajero por el hecho de no haber procedido al reembolso en forma de puntos de fidelidad.

3) En cambio, si en la primera cuestión prejudicial el Tribunal de Justicia interpretase, en contra de lo esperado, el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 en relación con el artículo 7, apartado 3, de ese mismo Reglamento en el sentido de que el pasajero siempre puede, o incluso debe, exigir al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo el coste del billete en metálico, aunque haya «pagado» el vuelo a su contraparte contractual utilizando (en parte) puntos de fidelidad, a juicio del órgano jurisdiccional remitente (en el presente caso) se plantea la **tercera cuestión**, relativa a cómo se ha de calcular el valor de los puntos de fidelidad y, por ende, el importe del reembolso. La respuesta a esta cuestión depende (una vez más) de cómo se han de interpretar los conceptos de «coste del billete» y «precio» utilizados por el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004.

(1) Una posibilidad sería, de acuerdo con la postura de la demandada, averiguar un valor real de mercado de los puntos de fidelidad y, a continuación, fijar como coste del billete en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra a), del

Reglamento n.º 261/2004 el valor por el cual el pasajero hubiera podido obtener de nuevo los puntos de fidelidad utilizados, en caso de que fuese posible comprar puntos de fidelidad.

A juicio del órgano jurisdiccional remitente, aboga a favor de esta interpretación el hecho de que, del mismo modo que con un reembolso del coste del billete en efectivo si hubiese pagado los vuelos en metálico, el pasajero queda en último término en la misma situación económica en la que estaba antes de efectuar la reserva (interés negativo). Como ya se ha expuesto, esta es precisamente la razón de ser del artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, en contraposición al pago de una compensación.

La consecuencia de esta interpretación es que, en el presente caso, de ser posible la compra de Avios en Iberia a un «precio» de entre 0,018 y 0,0187 euros, como afirma la demandada, el demandante podría haber obtenido una suma de entre 1 363,50 y 1 416,53 euros.

- (2) Por otro lado, sería posible, en el marco de tal interpretación, determinar el valor de los puntos de fidelidad —atendiendo a planteamientos del Derecho (nacional) en materia indemnizatoria, con arreglo a los artículos 249 y siguientes del BGB—, según el que tendría, en función de los asientos disponibles, si se hubiera reservado, sin utilizar los puntos de fidelidad, un transporte equivalente u otro alternativo al destino final en condiciones comparables lo más rápidamente posible o en una fecha posterior que convenga al pasajero (interés positivo).

De este modo, en cuanto al reembolso del coste del billete, el pasajero habría quedado en la misma situación que si el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo no lo hubiese cancelado.

En contra de esta interpretación cabe aducir que en el artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 no regula ningún derecho a indemnización más allá del reembolso. El objeto de esta disposición, en atención al considerando 13 del mismo Reglamento, es que el pasajero obtenga el reembolso del precio del vuelo. En este sentido cabe aducir también que el propio pasajero no optó por un transporte alternativo en el sentido del artículo 8, apartado 1, letra b), del Reglamento n.º 261/2004, de modo que ya no deseaba ser transportado al destino final.

Por otro lado, la cancelación en sí ya constituye una violación de los derechos que asisten al pasajero en virtud del Reglamento n.º 261/2004, y en relación con el incumplimiento de las obligaciones derivadas de su artículo 9, apartado 1, el Tribunal de Justicia ha declarado que, en caso de incumplimiento de la obligación de asistencia, el pasajero tiene derecho a exigir al transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo, como compensación, el importe de los gastos a los que él mismo hubo de hacer

frente en lugar de este (sentencia de 31 de enero de 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43 [omissis]). Por otro lado, en la jurisprudencia y la doctrina nacionales existe una intensa controversia en torno a la cuestión de si del artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004 se deduce directamente un derecho del pasajero al reembolso del coste de un transporte alternativo [omissis].

En el presente caso, esta interpretación implicaría que el demandante pudiese reclamar a la demandada el reembolso de 8 677,90 euros.

- (3) Por otro lado, sería posible sostener que los puntos de fidelidad carecen por completo de «valor». Atendiendo al tenor del artículo 8, apartado 1, letra a), del Reglamento n.º 261/2004, sería posible fundamentar esta postura argumentando que, al utilizar los puntos de fidelidad puestos a su disposición y «obtenidos» por él mediante la reserva de vuelos anteriores, en realidad no pagó precio alguno por el billete y, por tanto, tampoco se le ha de reembolsar nada.

Sin embargo, en contra de esta argumentación cabe aducir que el legislador europeo, como ya se ha expuesto, extendió el ámbito de aplicación del Reglamento n.º 261/2004 precisamente a las reservas confirmadas y a los billetes emitidos por el transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo con arreglo a programas para usuarios habituales (artículo 3, apartado 3, segunda frase, del Reglamento). En consecuencia, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, con ello el Reglamento n.º 261/2004 deja claro que, en cualquier caso, el pasajero ya ha pagado una contraprestación previamente a su contraparte contractual por los billetes así adquiridos.

Sin embargo, esta interpretación daría lugar a que en el presente asunto el demandante obtuviese únicamente el reembolso de 363,90 euros, o que se le concediese este importe en la sentencia.

- (4) Otra posibilidad de cálculo del reembolso del coste del billete en efectivo cuando previamente se han utilizado puntos de fidelidad consistiría en restituir al pasajero en metálico el importe que necesitaría para volver a conseguir de su contraparte contractual (en este caso, Iberia) el mismo número de puntos de fidelidad mediante la reserva de vuelos. Sin embargo, a juicio del órgano jurisdiccional remitente, esta interpretación daría lugar a una sobrecompensación del pasajero no amparada por el objetivo del artículo 8, apartado 1, letra a), ni por el considerando 13 del Reglamento n.º 261/2004, de tal magnitud que, mediante el reembolso, el pasajero conseguiría en la práctica vuelos de forma gratuita, incluso algunos vuelos más, a costa del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo.

[omissis]