

Anonimizuota versija

Vertimas

C-522/22– 1

Byla C-522/22

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2022 m. rugpjūčio 4 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Landgericht Frankfurt am Main (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2022 m. birželio 17 d.

Ieškovas:

GE

Atsakovė:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main <...>

<...>

Nutartis

Byloje

GE, <...> Berlynas,

ieškovas

<...>

prieš

British Airways Plc <...>, <...> Frankfurtas prie Maino,

atsakovę,

<...>

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurto prie Maino apygardos teismas) 24-oji civilinių bylų kolegija <...>

nutarė:

I. Pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo, paskutinį kartą pakeistos 2012 m. liepos 11 d. Europos Vadovų Tarybos sprendimo 2012/419/ES (OL L 204, p. 131) 2 straipsniu, 267 straipsnio antrą pastraipą pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus dėl Sąjungos teisės aiškinimo:

1) Ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, (toliau – Oro keleivių teisių reglamentas) 8 straipsnio 1 dalies a punktas, siejamas su 7 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad keleivis, skrydžio bilietą iš dalies apmokėjęs dažnai skraidančio keleivio sukauptomis myliomis, iš skrydį vykdančio oro vežėjo, kuris nėra jo sutarties partneris, gali reikalauti jam gražinti (tik) dažnai skraidančio keleivio mylias?

2) Jei Teisingumo Teismas į pirmąjį klausimą atsakytų teigiamai:

Ar Oro keleivių teisių reglamentą pažeidžia nacionalinės teisės nuostata, kurioje numatyta, kad, jeigu, pažeidžiant Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkte nustatytą pareigą, dažnai skraidančio keleivio mylios negražinamos, iš skrydį vykdančio oro vežėjo vietoj šios prievolės įvykdymo galima reikalauti žalos atlyginimo, ar keleivis yra saistomas savo pradinio reikalavimo – gražinti jam dažnai skraidančio keleivio mylias?

3) Jei Teisingumo Teismas į pirmąjį klausimą atsakytų neigiamai:

Jeigu keleivis taip pat gali reikalauti piniginės kompensacijos arba ją gauna, ar Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktas, siejamas su 7 straipsnio 3 dalimi, turi būti aiškinamas taip, kad keleivis atgauna už bilietą jį perkant sumokėtą sumą, kai skrydį vykdančio oro vežėjas sumoka jam tokią pinigų sumą, kad jis galėtų arba būtų galėjęs, nenaudodamas dažnai skraidančio keleivio sukauptų mylių, įsigyti kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis arba nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų?

II. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

Motyvai:

I.

Byloje susiklostė toliau nurodytos faktinės aplinkybės:

2020 m. gruodžio 27 d. ieškovas vienu užsakymu rezervavo skrydžius iš Frankfurto prie Maino per Londoną į Čikagą (JAV) iš oro vežėjo *Iberia* <...>. Atsakovė turėjo vykdyti tiek ieškovo skrydį BA901 iš Frankfurto prie Maino į Londoną 2021 m. kovo 4 d. verslo klase, tiek tos pačios dienos tolesnį skrydį BA295 iš Londono į Čikagą pirma klase.

Mokėdamas *Iberia* už bilietus ieškovas panaudojo 75 750 dažnai skraidančio keleivio mylių, sukauptų pagal *Iberia* lojalumo programą (vad. *Avios*), kurios buvo nuskaičiuotos nuo jo *Iberia* dažnai skraidančio keleivio kortelės, ir primokėjo 363,90 EUR sumą. *Avios* į ieškovo dažnai skraidančio keleivio kortelę buvo įskaitytos remiantis ieškovo naryste ir ankstesnėmis skrydžių rezervacijomis iš *Iberia*, naudojantis oro linijų bendrovės dažnai skraidančių keleivių programa. <...> Jeigu už skrydžius jis būtų mokėjęs tik pinigais, bilietai būtų kainavę 8 677,90 EUR. Atitinkamus skrydžius buvo galima rezervuoti už šią kainą.

2021 m. sausio 18 d. atsakovė skrydžius atšaukė. 2021 m. sausio 18 d. elektroniniame laiške ieškovas pareikalavo iš atsakovės iki 2021 m. sausio 26 d. grąžinti jam panaudotas mylias ir priemoką. <...> Atsakovė 2021 m. sausio 26 d. atsisakė grąžinti ieškovui mylias ir priemoką ir nurodė jam kreiptis į *Iberia*. 2021 m. sausio 28 d. ieškovas <...> pareikalavo iš ieškovės sumokėti jam 8 677,90 EUR. 2021 m. vasario 5 d. atsakovė atsisakė tai padaryti. Ieškovas atsakovei pareiškė ieškinį, be kita ko, reikalaudamas sumokėti jam 8 677,90 EUR.

II.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, sprendimui šioje byloje priimti yra reikšminga tai, kaip reikia aiškinti Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktą, siejamą su 7 straipsnio 3 dalimi, nes ieškovas iš esmės turi teisę, remdamasis Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktu, reikšti reikalavimą atsakovei dėl to, kad atsakovė, būdama skrydį vykdančiu oro vežėju, atšaukė ieškovo vienu užsakymu rezervuotą skrydį, kuris pagal Oro keleivių teisių reglamento 3 straipsnio a punktą patenka į Oro keleivių teisių reglamento taikymo sritį.

- 1) **Pirmuoju klausimu** prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas siekia išsiaiškinti, kaip turi būti aiškinamas Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktas, siejamas su 7 straipsnio 3 dalimi, kai už bilietus (iš dalies) buvo sumokėta panaudojant dažnai skraidančio keleivio mylias. Pateikdamas šį klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas siekia sužinoti, ar ieškovas pagal Oro keleivių

teisių reglamentą turi teisę reikalauti gražinti jam dažnai skraidančio keleivio mylias, ar teisę reikalauti sumokėti jam kompensaciją pinigais.

Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad, kai skrydį, kuris (kaip šioje byloje) patenka į Oro keleivių teisių reglamento taikymo sritį, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą, vykdomas oro vežėjas jį (kaip šioje byloje) atšaukia, kaip tai suprantama pagal Oro keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies a punktą, keleiviai gali rinktis arba nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą, arba atgalinį skrydį į išvykimo oro uostą, arba pagal a punkto pirmąją įtrauką per septynias dienas 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą <...>.

Vis dėlto, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, Oro keleivių teisių reglamentas, atsižvelgiant į jo tekstą, struktūrą, prasmę ir tikslą, nėra vienareikšmiškas, ir iki šiol nėra atsakyta į klausimą, ar oro keleivis, šiuo atveju – ieškovas, gali reikalauti iš skrydį vykdančio oro vežėjo, kuris nėra jo sutarties partneris, gražinti jam dažnai skraidančio keleivio mylias, ar netgi privalo tai daryti, jeigu „apmokėjo“ skrydį jomis.

Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad 8 straipsnio 1 dalies a punkto formuluotė reiškia, jog už skrydžius, kuriuos perkant buvo panaudotos dažnai skraidančio keleivio mylios, sumokėta suma visada turi būti gražinama pinigais, nes šioje nuostatoje minimas bilieto *pirkimas* ir jį perkant *sumokėta* suma. Tačiau Oro keleivių teisių reglamente remiamasi tuo, kad už bilietus, kaip jie suprantami pagal Oro keleivių teisių reglamento 2 straipsnio f punktą, paprastai mokama pinigais – tai patvirtina ir reglamento 13 konstatuojamoji dalis. Kita vertus, už bilietą sumokėtos sumos sąvoką galima būtų plačiaja prasme suprasti ir kaip priešpriešinę prievolę – ypač jeigu daroma nuoroda į bilietą, kaip dokumentą, kuriame nurodytos ir *Avios*. Be to, Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkte daroma nuoroda į šio reglamento 7 straipsnio 3 dalį, kurioje reglamentuojama kompensacijų už atšauktus ar atidėtus ilgam laikui skrydžius arba už atsisakymą vežti mokėjimo tvarka. Šioje nuostatoje numatyta, kad kompensacijos iš principo išmokamos grynaisiais pinigais, banko pervedimu ar banko čekiu. Tačiau oro keleivis „savo parašu patvirtin[ęs], kad jis su tuo sutinka“, gali reikalauti ir kompensacijos kelionės čekiais ir (arba) jam gali būti „suteikiamos kitos paslaugos“. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, „kitų paslaugų“ sąvoka apima ir dažnai skraidančio keleivio mylias. Jis mano, kad sisteminiu požiūriu nuoroda į Oro keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 3 dalį patvirtina oro keleivio galimybę ar netgi, jeigu taikoma, (pirminę) pareigą galėti reikalauti gražinimo tik myliomis, jeigu skrydis buvo apmokėtas jomis. Tai atitiktų gražinimo tikslą, kurio siekiama Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktu. Tai, kad Oro keleivių teisių reglamente pripažįstamos klientų lojalumo programos, kurias taikant suteikiamos dažnai skraidančių keleivių mylios, ir tai, kad šis reglamentas yra taikomas tokiu būdu

įsigytiems bilietams, taip pat išplaukia iš Oro keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalies antro sakinio. Tai taip pat rodo, kad gražinimas gali būti vykdomas ir myliomis. Galiausiai nagrinėjamu atveju galima remtis ir Oro keleivių teisių reglamento 1 bei 4 konstatuojamosiomis dalimis. Pagal jas Oro keleivių teisių reglamento tikslas yra aukštas oro keleivių apsaugos lygis. Atitinkamai, jeigu oro keleivis – kaip antai šiuo atveju – pasirenka gražinimą myliomis, skrydį vykdančias oro vežėjas turėtų šį pasirinkimą pripažinti.

Galiausiai toks aiškinimas vis dėlto nėra vienareikšmis, nes aukštas apsaugos lygis, siejamas su Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktu, gali būti ir pagrindas manyti, kad gražinimas turi būti vykdomas pinigais, bent jau tuomet, kai oro keleivis kreipiasi į skrydį vykdančią oro vežėją, su kuriuo jis nebuvo sudaręs sutarties. Tai galėtų liudyti, kad skrydį vykdančias oro vežėjas gražinimą visada privalo vykdyti pinigais (žr., pavyzdžiui, 2017 m. liepos 26 d. *OLG Köln* (Kelno aukštesnysis apygardos teismas) nutartis byloje Nr. 17 U 69/15 <...>). 2017 m. *OLG Köln* 2017 m. liepos 26 d. nutartimi dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą buvo pateiktas Teisingumo Teismui prejudicinį klausimą, vėliau tas prašymas buvo išbrauktas iš Teisingumo Teismo bylų registro.

- 2) Jeigu po Teisingumo Teismo išaiškinimo paaiškėtų, kad oro keleivis iš skrydį vykdančio oro vežėjo gali atgauti dažnai skraidančio keleivio mylias ar netgi privalo reikalauti gražinimo (tik) dažnai skraidančio keleivio myliomis, jeigu įsigydamas bilietą iš sutarties partnerio jį jomis apmokėjo, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, kyla sprendimui pagrindinėje byloje priimti svarbus ir dėl šios priežasties pateikiamas **antrasis klausimas**, ar Oro keleivių teisių reglamentą pažeidžia nacionalinės teisės nuostata, kurioje nustatyta, kad kreditorius, šiuo atveju oro keleivis, remdamasis tuo, kad nebuvo įvykdyta iš sutarties arba įstatymo, šiuo atveju – iš Oro keleivių teisių reglamento, kylanti prievolė, gali reikalauti ne ją įvykdyti, o atlyginti patirtą žalą (BGB [*Bürgerliches Gesetzbuch* (Civilinis kodeksas), toliau – BGB] 280 straipsnio 1 ir 3 dalys, siejamos su 281 ir 283 straipsniais), nesvarbu, ar toks įvykdymas skrydį vykdančiam oro vežėjui yra neįmanomas, kaip tvirtina atsakovė, arba skrydį vykdančias oro vežėjas, nepaisydamas gauto prašymo, neįvykdo gražinimo dažnai skraidančio keleivio myliomis.

Pirmiausia tai, kad šiuo atžvilgiu negali būti ribojamas nacionalinės teisės taikymas, patvirtina aplinkybė, jog Oro keleivių teisių reglamentu siekiama reglamentuoti tik minimalias keleivių teises, patenkančias į jo taikymo sritį (2011 m. spalio 13 d. Teisingumo Teismo Sprendimas *Aurora Sousa Rodriguez ir kt. / Air France SA* (C-83/10, <...>)), jame nustatytos atskiros taisyklės ir juo nedraudžiama taikyti nacionalinių normų. Ir 22 konstatuojamojoje dalyje aiškiai leidžiama kreiptis ne tik į atskirą teisių įgyvendinimo įstaigą, bet ir į nacionalinius teismus. Toks tikslas numatytas

Oro keleivių teisių reglamento 12 straipsnio 1 dalies pirmame sakinyje, kuriame nustatyta, kad šis reglamentas taikomas nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją (žr. ir BGH [*Bundesgerichtshof* (Federalinis Aukščiausiasis Teismas), toliau – BGH], NJW-RR 2010, 1641).

Jeigu Oro keleivių teisių reglamentas turėtų draudžiamąjį pobūdį, ieškinį šioje byloje reikėtų atmesti. Kitu atveju pagal nacionalinės teisės aktus, reglamentuojančius žalos atlyginimą, reikėtų įvertinti, kokią žalą oro keleivis patyrė dėl to, kad jam nebuvo grąžintos dažnai skraidančio keleivio mylios.

- 3) Tačiau, jeigu (kitaip nei tikimasi) atsakydamas į pirmąjį prejudicinį klausimą Teisingumo Teismas aiškintų Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktą, siejamą su 7 straipsnio 3 dalimi, taip, kad oro keleivis iš skrydį vykdančio oro vežėjo visada gali arba net privalo reikalauti grąžinti jam už bilietą sumokėtą sumą pinigais, taip pat tada, kai savo sutarties partnerio skrydį (iš dalies) apmokėjo sukauptomis dažnai skraidančio keleivio myliomis, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, kyla **trečiasis klausimas**, kaip apskaičiuoti dažnai skraidančio keleivio mylių vertę, taigi, kompensacijos dydį. Atsakymas į šį klausimą (vėl) priklauso nuo to, kaip reikia aiškinti už bilietą sumokėtos sumos sąvoką, vartojamą Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkte.
- (1) Viena galimybė (tokią teisinę poziciją išdėstė ir atsakovė) – apskaičiuoti faktinę dažnai skraidančio keleivio mylių rinkos vertę ir atitinkamai ją laikyti už bilietą sumokėta suma, kaip tai suprantama pagal Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktą, už kurią oro keleivis galėtų vėl įsigyti iš dalies panaudotas dažnai skraidančio keleivio mylias, jeigu yra galimybė jas įsigyti pirkimo būdu.

Tokį aiškinimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, patvirtina tai, kad oro keleivis, panašiai kaip ir grąžinant už bilietą sumokėtą sumą pinigais, jeigu už bilietą jis mokėjo pinigais, galiausiai turtiniu atžvilgiu atsiduria tokioje padėtyje, kurioje buvo prieš rezervuodamas skrydį (negatyvusis interesas). Kaip jau minėta, tai yra Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkto prasmė ir tikslas būtent apibrėžiant kompensacijas.

Taikant tokį aiškinimą, nagrinėjamu atveju ieškovas, pirkdamas *Avios* iš *Iberia* už 0,018–0,0187 EUR už vieną *Avios* (atsakovės teigimu, toks pirkimas yra įmanomas), atgautų 1363,50–1416,53 EUR dydžio sumą.

- (2) Be to, taikant tokį aiškinimą, dažnai skraidančio keleivio mylių vertę pagal žalos atlyginimą reglamentuojančių (nacionalinės) teisės aktų teisinę koncepciją BGB 249 ir paskesnių straipsnių prasme būtų galima nustatyti tokią, kokia ji būtų, jeigu oro keleivis, nenaudodamas dažnai skraidančio

keleivio sukauptų mylių, būtų įsigijęs kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis arba nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu patogiu laiku, jeigu būtų vietų (pozityvus interesus).

Atgaudamas už bilietą sumokėtą sumą, keleivis tokiu atveju atsidurtų padėtyje, tarsi skrydį vykdantis oro vežėjas nebūtų skrydžio atšaukęs.

Tiesa, tokį aiškinimą paneigia tai, kad Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkte nereglamentuojamas reikalavimas atlyginti kompensaciją viršijančią žalą. Atsižvelgiant į Oro keleivių teisių reglamento 13 konstatuojamąją dalį, jo 8 straipsnio 1 dalies a punkto prasmė ir tikslas yra tai, kad oro keleivis atgautų už bilietą sumokėtą sumą. Tai patvirtina ir tai, kad oro keleivis aiškiai nepasirinko kito nukreipimo, kaip jis suprantamas pagal Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punktą, taigi, nebenori būti nukraidintas į paskirties vietą.

Kita vertus, pats skrydžio atšaukimas yra iš Oro keleivių teisių reglamento kylančių oro keleivio teisių pažeidimas, o Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad Oro keleivių teisių reglamento 9 straipsnio 1 dalyje nustatytų pareigų pažeidimo atveju, jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas atsisako oro keleiviu pasirūpinti, pastarasis turi teisę iš skrydį vykdančio oro vežėjo reikalauti grąžinti jam sumą, kurią jis išleido vietoj skrydį vykdančio oro vežėjo (2013 m. sausio 31 d. Teisingumo Teismo Sprendimas *Denise McDonagh/ Ryanair Ltd.* (C-12/11 <...>)). Be to, nacionalinėje jurisprudencijoje ir teisinėje literatūroje vyksta kontroversiška diskusija, ar oro keleivio teisė į už pakaitinį vežimą sumokėtos sumos grąžinimą kyla tiesiogiai iš Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkto, ar ne <...>.

Toks aiškinimas nagrinėjamu atveju reikštų, kad ieškovas gali reikalauti iš atsakovės grąžinti jam 8 677,90 EUR sumą.

- (3) Taip pat būtų galima laikyti nuomonės, kad dažnai skraidančio keleivio mylios apskritai neturi jokios vertės. Atsižvelgiant į Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkto formuluotę, tai būtų galima pagrįsti teiginiu, kad oro keleivis, panaudojęs jam suteiktas ir vien tik ankstesnėmis skrydžių rezervacijomis „uždirbtas“ dažnai skraidančio keleivio mylias, už bilietą nieko nesumokėjo ir atitinkamai jam nieko nereikia grąžinti.

Tačiau tokį požiūrį paneigia tai, kad Europos teisės aktų leidėjas – kaip jau minėta – išplėtė galimybę taikyti Oro keleivių teisių reglamentą ir tomis aplinkybėmis, toms rezervacijoms ir tiems bilietams, kuriuos skrydį vykdantis oro vežėjas išdavė taikydamas klientų lojalumo programas (Oro keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 3 dalies antras sakinys). Taigi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, Oro

keleivių teisių reglamente aiškiai nustatyta, kad oro keleivis už tokiu būdu gautus bilietus bet kuriuo atveju savo sutarties partnerio atžvilgiu įvykdė priešpriešinę prievolę.

Vis dėlto toks aiškinimas reikštų, kad ieškovas nagrinėjamu atveju atgautų arba jam teismo sprendimu būtų priteista tik 363,90 EUR dydžio suma.

- (4) Dar viena galimybė apskaičiuoti grąžintiną už bilietą sumokėtą sumą grynaisiais pinigais tuo atveju, kai buvo panaudotos dažnai skraidančio keleivio mylios, būtų grąžinti oro keleiviui tokią sumą pinigais, kurios jam reiktų tam, kad iš savo sutarties partnerio, šiuo atveju – iš *Iberia*, rezervuodamas skrydžius surinktų atitinkamą dažnai skraidančio keleivio mylių skaičių. Tačiau toks aiškinimas, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo manymu, nebeatitiktų Oro keleivių teisių reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punkto prasmės ir tikslo ir šio reglamento 13 konstatuojamosios dalies, nes reikštų pernelyg didelę kompensaciją oro keleiviui, kuris faktiškai nieko nesumokėtų arba netgi gautų daugiau skrydžių skrydį vykdančio oro vežėjo sąskaita.

<...>