

# Versiune anonimată

Traducere

C-522/22 – 1

**Cauza C-522/22**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

4 august 2022

**Instanța de trimitere:**

Landgericht Frankfurt am Main (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

17 iunie 2022

**Reclamant:**

GE

**Pârâtă:**

British Airways Plc

---

Landgericht Frankfurt am Main [*omissis*]

[*omissis*]

**Ordonanță**

**în litigiul dintre**

GE, [*omissis*] Berlin,

- reclamant -

[*omissis*]

și

British Airways Plc [*omissis*], [*omissis*] Frankfurt am Main,

- pârâtă -

[omissis]

Camera a 24-a civilă a Landgericht Frankfurt am Main [Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania] [omissis]

**a dispus:**

**I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 al doilea paragraf din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, astfel cum a fost modificat ultima dată prin articolul 2 din Decizia de modificare 2012/419/UE din 11 iulie 2012 (JO 2012, L 204, p. 131), următoarele întrebări preliminare în vederea interpretării dreptului Uniunii:**

1) **Articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (denumit în continuare „Regulamentul privind drepturile pasagerilor” sau „regulamentul”) trebuie interpretat în sensul că un pasager care a plătit parțial un zbor în mile de fidelitate poate solicita operatorului efectiv de transport aerian, care nu este cocontractantul său, o rambursare în privința acestui zbor (numai) în mile de fidelitate?**

2) **În cazul în care Curtea răspunde afirmativ la prima întrebare:**

**Regulamentul privind drepturile pasagerilor se opune unei dispoziții naționale potrivit căreia, în caz de neîndeplinire a rambursării în mile, contrar obligației corespunzătoare prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, se poate solicita operatorului efectiv de transport aerian o compensație în locul prestației sau pasagerul este ținut de cererea sa inițială de rambursare în mile de fidelitate?**

3) **În cazul în care Curtea răspunde negativ la prima întrebare:**

**Atunci când pasagerul poate solicita sau primește și o rambursare în numerar, articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor trebuie interpretat în sensul că pasagerul primește de la operatorul efectiv de transport aerian, drept cost al biletului [...], la prețul de achiziție, suma în numerar care i-ar permite sau care i-ar fi permis pasagerului să achiziționeze, fără a utiliza mile de fidelitate, redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil**

**sau la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile?**

## **II. Suspendă judecarea cauzei.**

### **Motive:**

#### **I.**

Situația de fapt aflată la originea litigiului este următoarea:

La 27 decembrie 2020, reclamantul a rezervat la operatorul de transport aerian Iberia [omissis], în cadrul unei rezervări unice, zboruri de la Frankfurt am Main via Londra cu destinația Chicago (SUA). Pârâta urma să efectueze atât zborul BA901 de la Frankfurt am Main la Londra, la 4 martie 2021, la clasa business (Business Class), cât și zborul de legătură BA295, în aceeași zi, de la Londra la Chicago, la clasa întâi (First Class).

Pentru plata zborurilor către Iberia, reclamantul a utilizat, din cardul său de fidelitate Iberia, 75 750 de mile de fidelitate prevăzute de programul de bonusuri al Iberia (așa-numitele „avios”) și a efectuat o plată suplimentară în cuantum de 363,90 euro. Milele avios au fost creditate în contul reclamantului pe baza calității sale de membru și a rezervărilor anterioare de zboruri la Iberia, în cadrul programului de fidelizare al societății aeriene. [omissis] Dacă ar fi rezervat zborurile în numerar, ar fi trebuit să plătească 8 677,90 euro. La acest preț erau disponibile zborurile în cauză.

Zborurile au fost anulate de pârâtă la 18 ianuarie 2021. La 18 ianuarie 2021, reclamantul a solicitat pârâtei, prin e-mail, rambursarea milelor utilizate și a plății suplimentare, stabilind ca termen data de 26 ianuarie 2021. [omissis] Pârâta a refuzat o rambursare către reclamant la 26 ianuarie 2021 și l-a direcționat către Iberia. La 28 ianuarie 2021, [omissis] reclamantul a solicitat pârâtei plata unei sume în cuantum de 8 677,90 euro. La rândul ei, pârâta a refuzat să efectueze o astfel de plată la 5 februarie 2021. Ulterior, reclamantul a intentat o acțiune împotriva pârâtei pentru a obține, printre altele, plata sumei de 8 677,90 euro.

#### **II.**

În opinia instanței de trimitere, pentru prezentul litigiu este determinant modul în care trebuie interpretat articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, deoarece reclamantul are, în principiu, împotriva pârâtei un drept în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din acest regulament după ce pârâta, în calitate de operator efectiv de transport aerian, a anulat zborul pentru care reclamantul a efectuat o rezervare unică, care intră în domeniul de aplicare al regulamentului în temeiul articolului 3 litera (a) din acesta.

- 1) Prin urmare, prin intermediul **primei** sale **întrebări**, instanța de trimitere solicită să se stabilească modul în care trebuie interpretat articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor în cazul unei plăți a biletelor (și) cu mile de fidelitate. Acest lucru este necesar pentru a putea clarifica pentru instanța de trimitere dacă reclamantul are un drept, în temeiul Regulamentului privind drepturile pasagerilor, la rambursarea milelor de fidelitate sau în numerar.

Potrivit articolului 8 alineatul (1) din acest regulament, în cazul – precum în speță – al unei anulări în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (a) din regulament de către operatorul efectiv de transport aerian pe un zbor care – precum în speță – intră în domeniul de aplicare al regulamentului în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulament, pasagerii pot alege între redirecționarea spre destinația finală, o întoarcere pe aeroportul de plecare sau, în conformitate cu litera (a) prima liniuță, rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție al biletului [...].

Cu toate acestea, potrivit instanței de trimitere, având în vedere modul de redactare, economia și sensul și obiectivul Regulamentului privind drepturile pasagerilor, nu s-a stabilit până în prezent dacă pasagerul, în speță reclamantul, poate sau chiar trebuie să solicite rambursarea milelor de fidelitate de la operatorul efectiv de transport aerian, care nu este cocontractantul său, în cazul în care a „plătit” un zbor cu acestea.

Modul de redactare a articolului 8 alineatul (1) litera (a) pare să indice, la o primă abordare, că o rambursare a zborurilor rezervate cu utilizarea milelor de fidelitate trebuie să se efectueze întotdeauna în numerar atunci când se vorbește despre costul biletului și despre *prețul* la care a fost achiziționat biletul. În orice caz, Regulamentul privind drepturile pasagerilor pornește, însă, în mod normal, de la premisa unei plăți în numerar a biletelor în sensul articolului 2 litera (f) din acest regulament, astfel cum reiese și din considerentul (13) al regulamentului.

Pe de altă parte, noțiunile de preț și de cost al biletului ar putea fi înțelese de asemenea într-un sens mai larg, ca o contraprestație, mai ales dacă se face referire la bilet ca document în care sunt menționate – în speță – inclusiv [milele] Avios. Mai mult, articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor face trimitere la articolul 7 alineatul (3) din acest regulament, ce reglementează modalitățile de plată a compensației după anularea zborului, întârzierea prelungită la sosire sau refuzul la îmbarcare. Acesta prevede plata compensațiilor, în principiu, în numerar, prin transfer bancar sau prin cec. Cu toate acestea, pasagerul poate solicita rambursarea de asemenea sub formă de bonuri de călătorie și/sau „alte servicii” cu „acordul scris”. În opinia instanței de trimitere, noțiunea de „alte servicii” include de asemenea cu siguranță milele de fidelitate. În opinia instanței, trimiterea la articolul 7 alineatul (3) din regulament pledează, din

perspectivă sistematică, în favoarea posibilității pasagerului sau chiar a obligației (principale) a acestuia, după caz, de a putea solicita o rambursare numai în mile, atunci când zborul a fost „plătit” prin intermediul acestora. Acest lucru ar corespunde obiectivului rambursării, urmărit de articolul 8 alineatul (1) litera (a) din regulament. Mai mult, împrejurarea că, totodată, Regulamentului privind drepturile pasagerilor nu îi sunt necunoscute programele de fidelizare a clientelei în cadrul cărora se acordă mile de fidelitate și că acest regulament se aplică tocmai biletelor achiziționate cu ajutorul acestora, rezultă din a doua teză de la alineatul (3) al articolului 3 din regulament. Și această împrejurare pledează, la rândul său, în favoarea posibilității de rambursare în mile. În sfârșit, considerentele (1) și (4) ale Regulamentului privind drepturile pasagerilor pot fi utilizate, inclusiv în speță, în vederea interpretării. Potrivit acestora, regulamentul menționat urmărește asigurarea unui nivel ridicat de protecție a pasagerilor. Astfel, în cazul în care pasagerul alege – precum în speță – o rambursare în mile, operatorul efectiv de transport aerian ar trebui să se conformeze acestei alegeri.

În cele din urmă, însă, această interpretare nu este lipsită de ambiguitate, întrucât nivelul ridicat de protecție, în coroborare cu modul de redactare a articolului 8 alineatul (1) litera (a) din regulament, ar putea pleda de asemenea în favoarea unei rambursări în numerar, tocmai pentru motivul că există cazuri în care un pasager se adresează operatorului efectiv de transport aerian, cu care, în orice caz, nu are nicio legătură contractuală. Aceasta ar putea însemna că operatorul efectiv de transport aerian trebuie să efectueze întotdeauna o rambursare în numerar (de exemplu, ordonanța dată de OLG Köln [Tribunalul Regional Superior din Köln] la 26 iulie 2017, 17 U 69/15[*omissis*]). OLG Köln, citată anterior, adresase Curții, în cursul anului 2017, prin decizia de trimitere din 26 iulie 2017, o întrebare preliminară radiată din nou din registrul Curții.

- 2) În cazul în care, din interpretarea Curții, rezultă că pasagerul poate, în consecință, primi de la operatorul efectiv de transport aerian o rambursare în mile de fidelitate sau chiar este obligat să solicite o rambursare (numai) în mile de fidelitate în cazul în care a achiziționat biletul de la cocontractantul său prin intermediul acestora, se pune – în opinia instanței de trimitere – **o a doua întrebare**, care este determinantă pentru soluționarea cauzei și care a fost formulată în mod subsecvent din acest motiv, dacă Regulamentul privind drepturile pasagerilor se opune unei dispoziții naționale în temeiul căreia un creditor, în speță un pasager aerian, poate, ca urmare a neîndeplinirii unei obligații care decurge dintr-un raport obligațional contractual sau legal, în speță Regulamentul privind drepturile pasagerilor, să solicite o compensație în locul prestației neîndeplinite [articolul 280 alineatele (1) și (3) coroborat cu articolele 281 și 283 din BGB], indiferent de aspectul dacă îndeplinirea este imposibilă pentru operatorul efectiv de transport aerian, astfel cum susține pârâta, sau dacă operatorul efectiv de

transport aerian nu rambursează milele de fidelitate în pofida unei solicitări în acest sens.

Împotriva unui efect blocant al dreptului național în această privință pledează mai întâi faptul că Regulamentul privind drepturile pasagerilor urmărește să instituie doar drepturi minime care intră în domeniul său de aplicare (Hotărârea Curții din 13 octombrie 2011, Sousa Rodriguez și alții, C-83/10 [*omissis*]) și reprezintă un ansamblu de reglementări propriu, nu exclude reglementările naționale. Și considerentul (22) permite în mod expres, pe lângă desemnarea unei instituții corespunzătoare, proceduri în temeiul dreptului național în vederea punerii în aplicare a drepturilor. Acest obiectiv este vizat și de prima teză a alineatului (1) al articolului 12 din regulamentul, potrivit căreia regulamentul se aplică fără a se aduce atingere dreptului la o compensație suplimentară (a se vedea de asemenea hotărârea BGH [Curtea Federală de Justiție], NJW-RR 2010, 1641).

În cazul în care Regulamentul privind drepturile pasagerilor ar fi inaplicabil, cererea din prezenta cauză ar trebui să fie respinsă. În caz contrar, ar trebui să se evalueze, în conformitate cu dreptul național în materie de reparare a prejudiciilor, care este prejudiciul suferit de pasager în cazul în care nu se obține rambursarea milelor de fidelitate.

- 3) În schimb, în cazul în care Curtea, în răspunsul dat primei întrebări preliminare, interpretează articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor contrar așteptărilor, în sensul că pasagerul poate sau chiar trebuie să solicite întotdeauna costul biletului în numerar de la operatorul efectiv de transport aerian, chiar dacă a „plătit” zborul de la cocontractantul său prin utilizarea (parțială) a milelor de fidelitate, se pune, în opinia instanței de trimitere – în acest caz – **a treia întrebare**, cu privire la modul în care se calculează valoarea milelor de fidelitate și, prin urmare, suma de rambursat. Răspunsul la această întrebare depinde (la rândul său) de modul în care trebuie interpretate noțiunile de cost al biletului și de preț, prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din regulamentul.

- (1) O posibilitate ar fi – potrivit opiniei juridice a pârâtei – să se determine o valoare de piață efectivă a milelor de fidelitate și, în consecință, să se stabilească valoarea costului biletului în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (a) din regulamentul, la care pasagerul ar putea să își procure din nou milele de fidelitate parțial utilizate, în măsura în care există posibilitatea de a cumpăra mile de fidelitate.

Instanța de trimitere consideră că această interpretare este susținută de împrejurarea că, precum în cazul rambursării în numerar a costului biletului în cazul în care pasagerul a plătit zborurile în numerar, acesta ar fi, în definitiv, din punct de vedere patrimonial, în aceeași situație în care se afla înainte de rezervarea zborului (dobândă negativă). După cum s-a explicat,

acesta este sensul și finalitatea articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, tocmai spre deosebire de plățile compensatorii.

Această interpretare ar avea ca rezultat că, în speță, în cazul unei posibile achiziții de Avios de la Iberia, așa cum susține pârâta, la „prețul” unui Avio de aproximativ 0,018 până la 0,0187 euro, reclamantului i s-ar rambursa o sumă în cuantum cuprins între 1 363,50 euro și 1 416,53 euro.

- (2) În plus, în cadrul interpretării, ar fi posibil să se stabilească valoarea milelor de fidelitate prin intermediul unui concept juridic din dreptul (național) în materie de despăgubiri în sensul articolului 249 și următoarele din BGB, astfel cum ar fi fost dacă, fără utilizarea milelor de fidelitate, ar fi rezervat transportul corespunzător sau un alt transport către destinația finală în condiții de transport comparabile, cât mai repede posibil sau la o dată ulterioară, în funcție de alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile (interes pozitiv). Pasagerul ar fi, astfel, plasat, în cadrul rambursării costului biletului, în aceeași situație în care s-ar fi aflat dacă operatorul efectiv de transport aerian nu ar fi anulat zborul.

Totuși, acestei interpretări i se opune împrejurarea că articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor nu prevede niciun drept la compensație în afara rambursării. Sensul și finalitatea articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni este, având în vedere considerentul (13) al acestui regulament, de a garanta că pasagerului i se rambursează prețul biletului. Acest lucru este susținut de asemenea de faptul că pasagerul aerian nu a ales în mod expres o redirectionare în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, așadar nu a mai dorit să fie transportat la destinația finală.

Pe de altă parte, simpla anulare reprezintă o încălcare a drepturilor pasagerului în temeiul regulamentului, iar Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat deja, în cazul încălcării unei obligații care decurge din articolul 9 alineatul (1) din regulament, că pasagerul are dreptul, în cazul nerespectării unui serviciu de asistență, de a solicita operatorului efectiv de transport aerian să îi plătească cu titlu de despăgubire suma pe care a cheltuit-o în locul acestuia (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11 [*omissis*]). În plus, în jurisprudența și în doctrina națională, există o controversă cu privire la aspectul dacă, din articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor [*omissis*], decurge sau nu în mod direct un drept al pasagerului aerian la rambursarea cheltuielilor cu redirectionarea efectuate [*omissis*].

În speță, această interpretare ar conduce la posibilitatea reclamantului de a solicita pârâtei rambursarea sumei de 8 677,90 euro.

- (3) În plus, s-ar putea considera că milele de fidelitate nu au nicio „valoare”. Având în vedere modul de redactare a articolului 8 alineatul (1) litera (a) din regulament, acest lucru s-ar putea justifica prin faptul că pasagerul, în cazul în care a utilizat milele de fidelitate puse la dispoziție și „câștigate” de el numai prin rezervarea prealabilă a zborurilor, nu a plătit niciun preț pentru biletul de zbor și, prin urmare, nu trebuie să i se ramburseze nimic.

Această abordare este, însă, contrazisă de faptul că legiuitorul european – după cum s-a arătat – a extins aplicabilitatea Regulamentului privind drepturile pasagerilor tocmai la cazurile și rezervările, respectiv biletele confirmate, care au fost emise de operatorul efectiv de transport aerian în cadrul unor programe de fidelizare a clienței [articolul 3 alineatul (3) a doua teză din regulament]. Astfel, Regulamentul privind drepturile pasagerilor precizează – în opinia instanței de trimitere – că pasagerul a plătit anterior, în orice caz, o contraprestație cocontractantului său pentru biletele de zbor astfel primite.

Cu toate acestea, această interpretare ar conduce, în speță, la situația în care reclamantului i s-ar rambursa – sau i s-ar acorda prin hotărâre judecătorească – doar suma în cuantum de 363,90 euro.

- (4) O altă posibilitate de calcul al rambursării în numerar a costului biletului, în cazul utilizării anterioare a milelor de fidelitate, ar fi să se ramburseze pasagerului aerian în numerar suma de care ar avea nevoie pentru a primi din nou de la cocontractantului său – în speță, Iberia – numărul de mile de fidelitate prin rezervarea de zboruri. În opinia instanței de trimitere, această interpretare ar conduce, însă, în definitiv, la o supracompensare a pasagerului, care nu mai este acoperită de sensul și finalitatea articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor și de considerentul (13) al acestuia, astfel încât pasagerul ar primi de fapt, prin intermediul rambursării, zboruri gratuite sau chiar zboruri suplimentare pe cheltuiala operatorului efectiv de transport aerian.

[omissis]