

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-522/22-1

Sprawa C-522/22

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

4 sierpnia 2022 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

17 czerwca 2022 r.

Strona powodowa:

GE

Strona pozwana:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem) [...]

[...]

Postanowienie

W sprawie

GE, [...] Berlin,

powód

[...]

przeciwko

British Airways Plc [...], [...] Frankfurt and Menem,

strona pozwana

[...]

Landgericht Frankfurt am Main, 24 izba cywilna [...]

postanowił:

I. Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone na podstawie art. 267 akapit drugi Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, ostatnio zmienionego na mocy art. 2 decyzji 2012/419/UE [Rady Europejskiej w sprawie zmiany statusu Majotty względem Unii Europejskiej] z dnia 11 lipca 2012 r. (Dz.U. L 204, s. 131), w drodze postępowania prejudycjalnego następujące pytania dotyczące wykładni prawa Unii:

1) Czy art. 8 ust. 1 lit. a) w związku z art. 7 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (rozporządzenia nr 261/2004), należy interpretować w ten sposób, że pasażer, który zapłacił za lot w części milami lotniczymi, może żądać w tym zakresie od obsługującego przewoźnika lotniczego niebędącego stroną umowy zwrotu należności (jedyne) w milach lotniczych?

2) W razie udzielenia przez Trybunał odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze:

Czy rozporządzenie nr 261/2004 stoi na przeszkodzie uregulowaniu krajowemu, zgodnie z którym w przypadku niedokonania zwrotu należności w postaci mil wbrew odpowiedniemu obowiązkowi wynikającemu z art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, można żądać od obsługującego przewoźnika lotniczego odszkodowania zamiast spełnienia świadczenia, czy też pasażer jest związany swoim pierwotnym żądaniem zwrotu należności w milach lotniczych?

3) W przypadku udzielenia przez Trybunał odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:

Czy w tym przypadku, jeśli pasażer może żądać lub otrzymuje również zwrot należności w pieniądzu, art. 8 ust. 1 lit. a) w związku z art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer otrzymuje od obsługującego przewoźnika lotniczego jako zwrot kosztów biletu [...] po cenie za jaką został kupiony, kwotę pieniężną, która umożliwiałaby lub umożliwiłaby mu zmianę planu podróży do miejsca docelowego bez korzystania z mil lotniczych, na

porównywalnych warunkach, do miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie lub w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc?

II. Postępowanie zostaje zawieszono.

Uzasadnienie:

I.

Podstawę sporu stanowi następujący stan faktyczny:

W dniu 27 grudnia 2020 r. powód dokonał rezerwacji lotów z Frankfurtu nad Menem przez Londyn do Chicago (USA) w linii lotniczej Iberia [...] w ramach jednolitej rezerwacji. Pozwana miała wykonać lot BA901 z Frankfurtu nad Menem do Londynu w dniu 4 marca 2021 r. w klasie biznes, a także lot łączony BA295 tego samego dnia z Londynu do Chicago w pierwszej klasie.

Do zapłaty za loty powód wykorzystał 75 750 mil lotniczych z programu premiewego Iberia (tzw. avios) ze swojej karty mil lotniczych Iberia i dokonał dodatkowej płatności w wysokości 363,90 EUR. Avio zostały przyznane powodowi na podstawie jego członkostwa i wcześniejszych rezerwacji lotów w Iberii w ramach programu mil lotniczych przewoźnika lotniczego. [...] Gdyby dokonał on rezerwacji lotów w pieniądzu, musiałby zapłacić 8677,90 EUR. Odpowiednie loty były dostępne w tej cenie.

Loty zostały odwołane przez pozwaną dnia 18 stycznia 2021 r. W dniu 18 stycznia 2021 r. powód zwrócił się do pozwanej mailem o zwrot wykorzystanych mil i dodatkowej płatności, wyznaczając termin do dnia 26 stycznia 2021 r. [...] W dniu 26 stycznia 2021 r. pozwana odmówiła powodowi dokonania zwrotu i odesłał go do Iberii. W dniu 28 stycznia 2021 r. powód [...] wezwał pozwaną do zapłaty kwoty 8677,90 EUR. W dniu 5 lutego 2021 r. pozwana ponownie odmówiła zapłaty. Powód wytoczył w związku z tym przeciwko pozwanej powództwo między innymi o zapłatę 8677,90 EUR.

II.

W ocenie sądu odsyłającego decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszego sporu ma to jak należy interpretować art. 8 ust. 1 lit. a) w związku z art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ powodowi przysługuje przeciwko pozwanej co do istoty roszczenie na podstawie art. 8 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia, po tym jak pozwana działając w charakterze obsługującego przewoźnika lotniczego odwołała objęty jednolitą rezerwacją dokonaną przez powoda lot, objęty zakresem zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 zgodnie z art. 3 lit. a) tego rozporządzenia.

- 1) **W pytaniu pierwszym** sąd odsyłający dąży w związku z tym do ustalenia, jak należy interpretować art. 8 ust. 1 lit. a) w związku z art. 7 ust. 3

rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku dokonania zapłaty za bilety lotnicze (również) przy pomocy mil lotniczych. Jest to konieczne, aby móc wyjaśnić sądowi odsyłającemu, czy powód ma prawo do zwrotu należności na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 w postaci mil lotniczych czy też w formie pieniężnej.

Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania, tak jak w niniejszej sprawie, przez obsługującego przewoźnika lotniczego lotu w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia wchodzącego, tak jak w niniejszej sprawie, w zakres zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia pasażerowie mają prawo wyboru między zmianą planu podróży do miejsca docelowego, lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu lub zgodnie z lit. a) tiret pierwsze zwrotem w terminie siedmiu dni, na zasadach przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie za jaką został kupiony [...].

Jednak w ocenie sądu odsyłającego, biorąc pod uwagę brzmienie, systematykę oraz *ratio legis* rozporządzenia nr 261/2004 nie jest jasne i nie zostało dotychczas rozstrzygnięte, czy pasażer, w tym przypadku powód, może lub nawet powinien żądać zwrotu mil lotniczych od obsługującego przewoźnika lotniczego, który nie jest jego kontrahentem, jeśli „zapłacił” nimi za lot.

Brzmienie art. 8 ust. 1 lit. a) wydaje się przede wszystkim wskazywać na to, że zwrot kosztów lotu zarezerwowanego z wykorzystaniem mil lotniczych powinien następować zawsze w pieniądzu, jeżeli jest mowa o kosztach biletu i *cenie* za jaką został *kupiony*. W każdy razie rozporządzenie nr 261/2004 zakłada jednak jako regułę zapłatę za bilety w rozumieniu art. 2 lit. f) tego rozporządzenia w pieniądzu, czego dowodzi również 13 motyw rzonego rozporządzenia. Z drugiej strony pojęcie ceny i kosztów biletu można by również interpretować w szerszym znaczeniu jako świadczenie wzajemne właśnie wtedy, gdy ma miejsce odwołanie do biletu jako dokumentu, w którym, jak w niniejszej sprawie, są wymienione również avios. Artykuł 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 odsyła ponadto do art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, który reguluje warunki wypłaty odszkodowania po odwołaniu lotu, dużym opóźnieniu przylotu lub odmowie przyjęcia na pokład. Przepis ten stanowi, że odszkodowanie jest wypłacane zasadniczo w gotówce, [przelewem/przekazem] lub czekiem. „Za pisemną zgodą” pasażer może jednak żądać zwrotu w bonach podróży i/lub w formie „innych usług”. W ocenie sądu odsyłającego pojęcie „innych usług” obejmuje również mile lotnicze. W ocenie sądu odsyłającego odwołanie się do art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przemawia pod względem systemowym za możliwością lub nawet w stosownym przypadku (głównym) obowiązkiem żądania przez pasażera zwrotu tylko w milach, jeżeli dokonano nimi „zapłaty” za lot. Byłoby to zgodne z celem zwrotu należności, który realizuje art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Ponadto z art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że

programy lojalnościowe, w ramach których są przyznawane mile lotnicze, nie są jednocześnie obce rozporządzeniu nr 261/2004 i rozporządzenie to ma zastosowanie właśnie do biletów kupionych przy ich pomocy. Również to przemawia za możliwością dokonania zwrotu w milach. Ostatecznie można również w niniejszej sprawie powołać się dla celów wykładni na motyw pierwszy i czwarty rozporządzenia nr 261/2004. Zgodnie z tymi motywami rozporządzenie nr 261/2004 ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Jeżeli zatem pasażer dokona wyboru – jak w niniejszej sprawie – zwrotu w milach, wówczas obsługujący przewoźnik lotniczy powinien zastosować się do tego wyboru.

Jednak ta interpretacja nie jest definitywnie jednoznaczna, gdyż wysoki poziom ochrony w związku z brzmieniem art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 mógłby przemawiać także za zwrotem w pieniądzu, właśnie również w przypadku gdy pasażer zwraca się do obsługującego przewoźnika lotniczego, z którym nie jest jednak związany umową. To mogłoby przemawiać za tym, że obsługujący przewoźnik lotniczy musi dokonać zwrotu zawsze w pieniądzu (tak na przykład: OLG Köln [wyższy sąd krajowy w Kolonii), postanowienie z dnia 26 lipca 2017 r., 17 U 69/15[...]). W 2017 r. przywołany OLG Köln postanowieniem z dnia 26 lipca 2017 r. skierował pytanie prejudycjalne do Trybunału Sprawiedliwości, które następnie zostało wykreślone z rejestru spraw przed TSUE.

- 2) Jeżeli wykładnia dokonana przez Trybunał Sprawiedliwości miałaby wykazać, że pasażer może otrzymać odpowiedni zwrot od obsługującego przewoźnika lotniczego w milach lotniczych lub jest nawet zobowiązany do żądania zwrotu (tylko) mil lotniczych, jeśli kupił przy ich pomocy bilet od swojego kontrahenta, wówczas w ocenie sądu odsyłającego powstaje mające znaczenie dla rozstrzygnięcia, sformułowane z tego powodu, **pytanie drugie**, czy rozporządzenie nr 261/2004 stoi na przeszkodzie przepisowi krajowemu, zgodnie z którym wierzyciel, w tym przypadku pasażer, z powodu niewykonania obowiązku wynikającego z zobowiązania umownego lub ustawowego, w tym przypadku rozporządzenia nr 261/2004, może żądać odszkodowania zamiast niespełnionego świadczenia (§ 280 ust. 1 ust. 3 w zw. z § 281 i § 283 BGB), niezależnie od kwestii, czy spełnienie świadczenia jest niemożliwe dla obsługującego przewoźnika lotniczego, co utrzymuje pozwana, lub obsługujący przewoźnik lotniczy nie dokonuje zwrotu w milach lotniczych, mimo wezwania do zwrotu należności.

Przeciwko skutkowi blokującemu stosowanie prawa krajowego w tym zakresie przemawia przede wszystkim to, że rozporządzenie nr 261/2004 ma na celu uregulowanie jedynie minimalnych praw w zakresie swojego zastosowania (por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 października 2011 r., C-83/10 [...] Aurora Sousa Rodriguez i in./Air France SA) i przedstawia własny zbiór zasad, nie wyłączając uregulowań krajowych. Również motyw 22 wyraźnie dopuszcza procedury na podstawie

prawa krajowego, oprócz wyznaczenia właściwego organu odpowiedzialnego za egzekwowanie rzeczonych praw. W tym kierunku zmierza również 12 ust.1 pkt 1 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którym rozporządzenie to nie narusza praw do dochodzenia dalszego odszkodowania (tak również BGH NJW-RR 2010, 1641).

Gdyby rozporządzenie nr 261/2004 stało jednak na przeszkodzie stosowaniu prawa krajowego, powództwo musiałyby zostać oddalone w niniejszej sprawie. W przeciwnym razie należałoby ocenić zgodnie z krajowym prawem odszkodowawczym, jaką szkodę poniósł pasażer w przypadku niedokonania zwrotu w milach lotniczych.

- 3) Jeżeli natomiast Trybunał dokonałby wykładni art. 8 ust. 1 lit. a) w związku z art. 7 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w ramach pierwszego pytania prejudycjalnego – wbrew oczekiwaniom – w ten sposób, że pasażer może lub nawet powinien żądać od obsługującego przewoźnika lotniczego zwrotu kosztów biletu zawsze w pieniądzu, nawet jeśli „zapłacił” za lot swojemu kontrahentowi poprzez (częściowe) wykorzystanie mil lotniczych, wówczas w ocenie sądu odsyłającego powstaje – w tym przypadku – **pytanie trzecie**, w jaki sposób obliczana jest wartość mil lotniczych, a tym samym wysokość zwrotu. Odpowiedź na to pytanie zależy (ponownie) od tego, jak należy interpretować pojęcia kosztów biletu i ceny w art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.
- (1) Jedną z możliwości byłoby, zgodnie ze stanowiskiem pozwanej, ustalenie rzeczywistej wartości rynkowej mil lotniczych i odpowiednio do tego przyjęcie jako kosztów biletu w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wartości, która umożliwiłaby pasażerowi odzyskanie częściowo wykorzystanych mil lotniczych, o ile istnieje możliwość nabycia mil lotniczych w drodze zakupu.

W ocenie sądu odsyłającego, za taką wykładnią przemawia fakt, że pasażer – podobnie jak w przypadku zwrotu kosztów biletu w pieniądzu – jeżeli zapłacił za loty w pieniądzu, ostatecznie zostaje postawiony pod względem majątkowym w takiej samej sytuacji, w jakiej znajdował się przed dokonaniem rezerwacji lotu (interes negatywny). Jak wyjaśniono, takie jest właśnie *ratio legis* art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 w odróżnieniu od wypłaty odszkodowań.

Rezultatem takiej wykładni byłoby to, że w przypadku podnoszonego przez pozwaną jakoby możliwego zakupu avios od Iberii po „cenie” avios w wysokości około 0,018 EUR do 0,0187 EUR, powód otrzymałby w niniejszej sprawie zwrot kwoty w wysokości 1363,50 EUR do 1.416,53.

- (2) Ponadto w ramach wykładni byłoby możliwe wyznaczenie wartości mil lotniczych w świetle *ratio legis* (krajowego) prawa odszkodowawczego

w rozumieniu § 249 i nast. BGB, jaką miałyby ona, gdyby pasażer dokonał odpowiedniej lub innej zmiany planu podróży, na porównywalnych warunkach, do miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie lub w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc (interes pozytywny).

W ten sposób pasażer byłby postawiony w ramach zwrotu kosztów biletu w takiej sytuacji, jak gdyby obsługujący przewoźnik lotniczy nie odwołał lotu.

Przeciwko tej wykładni przemawia jednak fakt, że w art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 nie jest uregulowane prawo do odszkodowania wykraczające poza zwrot należności. W świetle motywu 13 rozporządzenia nr 261/2004 *ratio legis* art. 8 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia jest, by pasażer otrzymał zwrot ceny lotu. Przemawia za tym również fakt, że pasażer wyraźnie nie dokonał wyboru zmiany planu podróży w rozumieniu art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, a zatem już nie chce zostać przewieziony do miejsca docelowego.

Z drugiej strony samo odwołanie jest naruszeniem praw pasażera wynikających z rozporządzenia nr 261/2004, a Trybunał Sprawiedliwości orzekł już w przypadku naruszenia obowiązku z art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, że w przypadku niewykonania obowiązku zapewnienia opieki pasażer jest uprawniony do żądania od obsługującego przewoźnika lotniczego zwrotu kwoty, którą zapłacił w miejsce obsługującego przewoźnika lotniczego (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 stycznia 2013 r., C-12/11 [...] Denise McDonagh/Ryanair Ltd.). Ponadto w krajowym orzecznictwie i literaturze toczy się ożywiona debata na temat tego, czy z art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wynika bezpośrednie prawo pasażera do zwrotu poniesionych kosztów przewozu zastępczego [...].

W niniejszej sprawie taka interpretacja skutkowałaby możliwością żądania przez powoda od pozwanej zwrotu kwoty 8677,90 EUR.

- (3) Ponadto możliwe do zaprezentowania byłoby stanowisko, że mile lotnicze nie mają w ogóle żadnej „wartości”. W świetle brzmienia art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 można by to uzasadnić faktem, że w przypadku wykorzystania przekazanych i „zarobionych” przez niego mil lotniczych pasażer w ogóle nie zapłacił ceny za bilet wyłącznie poprzez wcześniejszą rezerwację lotów i w związku z tym niczego nie trzeba mu zwracać.

Przeciwko temu stanowisku przemawia jednak fakt, że prawodawca europejski – jak wyjaśniono – rozszerzył zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004 na przypadki i potwierdzone rezerwacje lub bilety, które zostały wystawione przez obsługującego przewoźnika lotniczego w ramach programów lojalnościowych (art. 3 ust. 3 zdanie drugie rozporządzenia

nr 261/2004). W ocenie sądu odsyłającego, rozporządzenie nr 261/2004 jasno stanowi więc, że w każdym razie za otrzymane w ten sposób bilety pasażer dokonał wcześniej świadczenia wzajemnego na rzecz swojego kontrahenta.

Niemniej jednak taka wykładnia skutkowałaby tym, że w niniejszej sprawie powód otrzymałby lub uzyskałby na mocy wyroku zwrot jedynie kwoty 363,90 EUR.

- (4) Inna możliwość obliczenia zwrotu kosztów biletu w gotówce w przypadku wcześniejszego wykorzystania mil lotniczych polegałaby na zwróceniu pasażerowi kwoty pieniężnej, której potrzebowałby, aby ponownie otrzymać od swojego kontrahenta – w tym przypadku Iberii – liczbę mil lotniczych poprzez rezerwację lotów. W ocenie sądu odsyłającego taka interpretacja doprowadziłaby jednak ostatecznie do nadmiernej rekompensaty pasażera, nieobjętej już *ratio legis* art. 8 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, w taki sposób, że pasażer otrzymałby, poza zwrotem, kolejne loty *de facto* bezpłatnie lub nawet na koszt obsługującego przewoźnika lotniczego.

[...]