

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-522/22 – 1

Predmet C-522/22

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

4. kolovoza 2022.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Frankfurt am Main (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

17. lipnja 2022.

Tužitelj:

GE

Tuženik:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main (Zemaljski sud u Frankfurtu na Majni, Njemačka)
[omissis]

[omissis]

Rješenje

U sporu

GE, [omissis] Berlin,

tužitelj

[omissis]

protiv

British Airways Plc [omissis], [omissis] Frankfurt na Majni,

tuženik

[omissis]

24. građansko vijeće Landgerichta Frankfurt am Main (Zemaljski sud u Frankfurtu na Majni) [omissis]

riješilo je:

I. U skladu s člankom 267. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, kako je zadnje izmijenjen člankom 2. Odluke Europskog vijeća 2012/419/EU od 11. srpnja 2012. o izmjeni statusa prekomorske zemlje Mayotte u odnosu na Europsku uniju (SL 2012., L 204, str. 131.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 19., svezak 12., str. 203.), Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja o tumačenju prava Unije:

1. Treba li članak 8. stavak 1. točku (a) u vezi s člankom 7. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (Uredba o pravima putnika u zračnom prometu) tumačiti na način da putnik koji je let djelomice platio miljama iz programa nagrađivanja putnika od stvarnog zračnog prijevoznika, koji nije njegov suugovaratelj, u tom smislu može zahtijevati nadoknadu (samo) u miljama iz tog programa nagrađivanja putnika?

2. U slučaju da Sud potvrdno odgovori na prvo pitanje:

Protivi li se Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu nacionalna odredba prema kojoj se u slučaju neispunjenja nadoknade u obliku milja iz programa nagrađivanja putnika suprotno odgovarajućoj obvezi iz članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu od stvarnog zračnog prijevoznika umjesto ispunjenja može zahtijevati naknada štete ili je putnik vezan svojim prvotnim zahtjevom za nadoknadu u obliku milja iz programa nagrađivanja putnika?

3. U slučaju da Sud niječno odgovori na prvo pitanje:

Treba li članak 8. stavak 1. točku (a) u vezi s člankom 7. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u slučaju da putnik može zahtijevati i nadoknadu u novcu ili da je primi, tumačiti na način da putnik kao iznos vrijednosti karte po cijeni po kojoj je kupljena od stvarnog zračnog prijevoznika primi iznos nadoknađen u novcu koji bi tom putniku omogućio da bez korištenja milja iz programa nagrađivanja putnika stekne pravo na preusmjeravanje po sukladnim uvjetima prijevoza do svojeg konačnog odredišta prvom mogućom

prilikom ili kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta?

II. Postupak se prekida.

Obrazloženje:

I.

Spor se temelji na sljedećem činjeničnom stanju:

Tužitelj je 27. prosinca 2020. kod zračnog prijevoznika Iberia [omissis] u okviru iste rezervacije rezervirao letove od Frankfurta na Majni preko Londona do Chicaga (SAD). Tuženik je trebao izvesti let BA901 od Frankfurta na Majni do Londona 4. ožujka 2021. u poslovnom razredu i daljnji let BA295 istoga dana od Londona do Chicaga u prvom razredu.

Tužitelj je za plaćanje letova Iberiji iskoristio 75 750 milja iz Iberijina programa nagrađivanja putnika (takozvani Avios) sa svoje kartice tog Iberijinog programa te je doplatio iznos od 363,90 eura. Milje iz programa nagrađivanja putnika Avios bile su pripisane tužitelju na temelju njegova članstva i ranijih rezervacija Iberijinih letova u okviru programa nagrađivanja putnika tog zračnog prijevoznika. [omissis] Da je tužitelj te letove rezervirao u novcu, morao bi platiti 8677,90 eura. Naime, odgovarajući su letovi bili dostupni po toj cijeni.

Tuženik je navedene letove otkazao 18. siječnja 2021. Tužitelj je elektroničkom poštom 18. siječnja 2021. od tužitelja zatražio povrat iskorištenih milja i nadoplate u iznosu od 363,90 eura te mu odredio rok do 26. siječnja 2021. [omissis] Tuženik je tužitelju odbio povrat 26. siječnja 2021. te ga uputio na Iberiju. Potom je 28. siječnja 2021. tužitelj [omissis] od tuženika zatražio isplatu u iznosu od 8677,90 eura. Tuženik je 5. veljače 2021. ponovno odbio plaćanje. Zatim je tužitelj podnio tužbu protiv tuženika kojom, među ostalim, zahtijeva isplatu u iznosu od 8677,90 eura.

II.

Prema shvaćanju suda koji je uputio zahtjev, u predmetnom je sporu za donošenje odluke relevantno pitanje tumačenja članka 8. stavka 1. točke (a) u vezi s člankom 7. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu jer, nakon što je tuženik kao stvarni zračni prijevoznik otkazao let koji je tužitelj rezervirao u okviru iste rezervacije i koji je u skladu s člankom 3. točkom (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu obuhvaćen područjem primjene te uredbe, tužitelj u odnosu na tuženika po toj osnovi ima pravo iz članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika.

- 1) Svojim **prvim pitanjem** Sud koji je uputio zahtjev s tim u skladu želi znati kako treba tumačiti članak 8. stavak 1. točku (a) u vezi s člankom 7. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u slučaju plaćanja

karata (i) miljama iz programa nagrađivanja putnika. To je potrebno kako bi sud koji je uputio zahtjev mogao razjasniti ima li tužitelj pravo na povrat milja iz programa nagrađivanja putnika ili nadoknadu u novcu prema Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu.

U skladu s člankom 8. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu putnicima se u slučaju, poput predmetnog, otkazivanja u smislu članka 5. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu od strane stvarnog zračnog prijevoznika na letu koji je, poput predmetnog, u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) obuhvaćen Uredbom, nudi izbor između preusmjerenja do njihovog konačnog odredišta, povratnog leta u zračnu luku polazišta ili u skladu s točkom (a) prvom alinejom, nadoknade u roku od 7 dana, u skladu s člankom 7. stavkom 3., cjelokupnog iznosa vrijednosti karte po cijeni po kojoj je kupljena [...].

Međutim, prema shvaćanju suda koji je uputio zahtjev, Uredba o pravima putnika u zračnom prometu, uzimajući u obzir tekst, strukturu te smisao i svrhu te uredbe, nije jasna i do sada nije odlučeno može li putnik, u ovom predmetu tužitelj, od stvarnog zračnog prijevoznika, koji nije njegov suugovaratelj, zahtijevati nadoknadu u obliku milja iz programa nagrađivanja putnika, ili to čak mora zatražiti ako je tim miljama „platio” let.

Čini se kako tekst članka 8. stavka 1. točke (a) ponajprije upućuje na to da nadoknada za letove rezervirane korištenjem milja iz programa nagrađivanja putnika uvijek mora biti u novcu ako je riječ o vrijednosti karte i *cijeni* po kojoj je karta *kupljena*. U svakom se slučaju u Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu u pravilu polazi od plaćanja karata u novcu u smislu članka 2. točke (f) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, što je razvidno i iz uvodne izjave 13. Uredbe. S druge strane, pojam cijene i vrijednosti karte mogao bi se razumijevati i u širem smislu kao protučinidba, posebno ako se poziva na kartu kao dokument u kojem su, u predmetnom slučaju, navedene i nagradne milje (Avios). Osim toga, u članku 8. stavku 1. točki (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu upućuje se i na članak 7. stavak 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu kojim se uređuju načini plaćanja odštete nakon otkazivanja leta, dužeg kašnjenja leta u dolasku ili uskraćivanja ukrcaja. Tim je člankom predviđeno da se odštete u načelu plaćaju u gotovini, bankovnim transferom ili bankovnim čekovima. Međutim, putnik može „uz pisanu suglasnost” zahtijevati i odštetu u putnim vaučerima i/ili „drugim uslugama”. Sud koji je uputio zahtjev stoga smatra da su pojmom „drugih usluga” svakako obuhvaćene i milje iz programa nagrađivanja putnika. Prema shvaćanju tog suda, upućivanje na članak 7. stavak 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u pogledu strukture ide u prilog mogućnosti putnika ili čak eventualno (primarne) obveze da odštetu može zahtijevati samo u miljama iz programa nagrađivanja putnika ako je let tim miljama „plaćen”. To bi bilo u skladu s ciljem nadoknade koji se ostvaruje člankom 8. stavkom 1. točkom (a) Uredbe o pravima putnika u

zračnom prometu. Činjenica da Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu istodobno nisu strani programi „frequent flyer”, u okviru kojih se dodjeljuju milje iz programa nagrađivanja putnika te da se Uredba o pravima putnika u zračnom prometu primjenjuje upravo na njima kupljene karte, proizlazi nadalje iz članka 3. stavka 3. druge rečenice Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. To također ide u prilog mogućnosti nadoknade u miljama iz programa nagrađivanja. Naposljetku, i u ovom se predmetu za potrebe tumačenja može pozvati na prvu i četvrtu uvodnu izjavu Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. S tim u skladu je cilj Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Odabere li putnik s tim u skladu, kao u ovom predmetu, nadoknadu u miljama iz programa nagrađivanja, stvarni zračni prijevoznik morao bi taj odabir poštovati.

Međutim, to tumačenje u konačnici nije jasno jer bi visoka razina zaštite u vezi s tekstom članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu mogla biti i argument u prilog nadoknadi u novcu, osobito u slučaju u kojem se putnik obraća stvarnom zračnom prijevozniku s kojim on ni u kojem slučaju nema ugovornu poveznicu. To bi moglo ići u prilog tomu da stvarni zračni prijevoznik nadoknadu uvijek mora isplatiti u novcu (vidjeti primjerice: OLG Köln (Visoki zemaljski sud u Kölnu, Njemačka), rješenje od 26. srpnja 2017., 17 U 69/15 [*omissis*]). Navedeni OLG Köln (Visoki zemaljski sud u Kölnu) uputio je Sudu 2017. odlukom o upućivanju zahtjeva od 26. srpnja 2017. zahtjev za prethodnu odluku koji je potom brisan iz upisnika Suda.

- 2) Ako bi iz tumačenja Suda proizašlo da putnik s tim u skladu od stvarnog zračnog prijevoznika može dobiti nadoknadu u miljama iz programa nagrađivanja putnika ili da je čak obvezan zahtijevati nadoknadu (samo) u miljama iz programa nagrađivanja putnika ako je kartu od svojeg suugovaratelja kupio tim miljama, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev postavlja se sljedeće, **drugo pitanje** relevantno za donošenje odluke o sporu, koje je iz tog razloga formulirano na način da se pita protivi li se Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu nacionalna odredba prema kojoj vjerovnik, u ovom predmetu putnik, u slučaju neispunjenja obveze s osnove ugovornog ili zakonskog obveznog odnosa, u ovom predmetu Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, može zahtijevati naknadu štete umjesto ispunjenja obveze (članak 280. stavak 1. i stavak 3. u vezi s člancima 281. i 283. BGB-a (Građanski zakonik)), bez obzira na pitanje je li ispunjenje za stvarnog zračnog prijevoznika nemoguće, što tvrdi tuženik, ili stvarni zračni prijevoznik unatoč tužiteljevu zahtjevu ne izvršava nadoknadu u miljama iz programa nagrađivanja.

Argument protiv blokirajućeg učinka Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u odnosu na nacionalno pravo u tom je smislu ponajprije činjenica da se Uredbom o pravima putnika u zračnom prometu želi urediti samo minimalna prava u području njezine primjene (presuda Suda od 13. listopada

2011. – C-83/10 [*omissis*]- Aurora Sousa Rodriguez i dr./Air France SA) te da ona predstavlja poseban skup pravila kojima se ne isključuje nacionalna pravila. Isto se tako i uvodnom izjavom 22. izričito dopušta postupak u skladu s nacionalnim pravom uz određivanje odgovarajućeg tijela u svrhu ostvarivanja prava. Tomu u prilog ide i članak 12. stavak 1. prva rečenica Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu prema kojoj se Uredba primjenjuje ne dovodeći u pitanje prava putnika na dodatnu odštetu (tako i BGH (Savezni vrhovni sud) NJW-RR 2010., 1641.).

Ako bi učinak Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu bio blokirajući, tužbu u ovom predmetu trebalo bi odbiti. U suprotnom bi u skladu s nacionalnim odštetnim pravom trebalo ocijeniti koju je štetu pretrpio putnik u slučaju neispunjenja odštete u obliku milja iz programa nagrađivanja.

- 3) Međutim, ako bi Sud članak 8. stavak 1. točku (a) u vezi s člankom 7. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u okviru prvog prethodnog pitanja, suprotno očekivanju, protumačio na način da putnik od stvarnog zračnog prijevoznika uvijek može, ili čak mora, vrijednost karte zahtijevati u novcu, čak i ako je taj let svojeg suugovaratelja „platio” (djelomičnim) korištenjem milja iz programa nagrađivanja putnika, tada se prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev postavlja **treće pitanje**, odnosno pitanje načina izračuna vrijednosti milja iz programa nagrađivanja i time iznosa nadoknade. Odgovor na to pitanje (opet) ovisi o tome kako treba tumačiti pojmove vrijednosti karte i cijene iz članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.
- (1) Jedna bi mogućnost bila, u skladu s tuženikovim pravnim shvaćanjem, utvrditi stvarnu tržišnu vrijednost milja iz programa nagrađivanja i s tim u skladu u smislu članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu odrediti vrijednost karte po kojoj bi putnik mogao djelomice iskorištene milje iz programa nagrađivanja ponovno pribaviti u slučaju da postoji mogućnost stjecanja milja iz programa nagrađivanja kupnjom.

Prema shvaćanju suda koji je uputio zahtjev, u prilog tom tumačenju ide činjenica da se putnik, slično kao u slučaju nadoknade vrijednosti karte u novcu ako je letove platio novcem, naposljetku imovinski dovede u situaciju u kojoj je bio prije rezerviranja leta (negativni interes). Kao što je navedeno, smisao i svrha članka 8. stavka 1. točke a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu upravo je u razlikovanju od odšteta.

To bi tumačenje rezultiralo time da bi u tužitelj ovom predmetu, u slučaju moguće kupnje Aviosa od Iberije koja je pak prema tuženikovim tvrdnjama moguća, po „cijeni” jednog Aviosa u iznosu od oko 0,018 do 0,01877 eura dobio odštetu u iznosu od 1363,50 eura do 1416,53 eura.

- (2) Osim toga, u okviru tog bi tumačenja bilo moguće vrijednost milja iz programa nagrađivanja, na način pravnog shvaćanja iz (nacionalnog) prava u području naknade štete u smislu članka 249. i sljedećih BGB-a (Građanski zakonik), odrediti na način kakva bi ona bila da je putnik bez korištenja milja iz programa nagrađivanja rezervirao odgovarajući let ili preusmjeravanje po sukladnim uvjetima prijevoza do njegova konačnog odredišta prvom mogućom prilikom ili kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta (pozitivni interes).

Putnik bi se na taj način u okviru nadoknade vrijednosti karte doveo u situaciju kao da stvarni zračni prijevoznik nije otkazao let.

Međutim, tom se tumačenju protivi činjenica da u članku 8. stavku 1. točki (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu osim nadoknade upravo nije predviđena nikakva odšteta. Smisao i svrha članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, s obzirom na uvodnu izjavu 13. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, jest da putnik dobije povrat novca vrijednosti karte. U prilog tomu ide i činjenica da putnik upravo nije izričito izabrao preusmjeravanje u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, dakle, više ne želi biti prevezen do konačnog odredišta.

S druge strane, već otkazivanje leta predstavlja povredu prava putnika iz Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu te je Sud u slučaju povrede obveze iz članka 9. stavka 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu već odlučio da putnik od stvarnog zračnog prijevoznika u slučaju neispunjenja njegove obveze na skrb ima pravo zahtijevati da mu stvarni zračni prijevoznik nadoknadi iznos koji je on potrošio umjesto tog stvarnog zračnog prijevoznika (presuda Suda od 31. siječnja 2013. – C-12/11 [omissis] – Denise McDonagh/Ryanair Ltd.). Osim toga, u nacionalnoj sudskoj praksi i literaturi prilično se kontroverzno raspravlja o tome proizlazi li iz članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu izravno pravo putnika na nadoknadu nastalih troškova zamjenskog prijevoza ili ne [omissis].

To bi tumačenje u ovom predmetu dovelo do toga da tužitelj od tuženika može zahtijevati nadoknadu u iznosu od 8677,90 eura.

- (3) Nadalje, moglo bi se zastupati stajalište prema kojem milje iz programa nagrađivanja uopće ne bi imale „vrijednost”. S obzirom na tekst članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu to bi se moglo obrazložiti time da putnik u slučaju korištenja milja iz programa nagrađivanja koje je stavio na raspolaganje i „zaradio” već samim prethodnim rezervacijama letova upravo uopće nije platio cijenu karte te mu se s tim u skladu ništa ne mora nadoknaditi.

No, argument protiv tog stajališta jest taj da je europski zakonodavac, kao što je navedeno, primjenjivost Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu upravo proširio na slučajeve i potvrđene rezervacije, odnosno karte koje je stvarni zračni prijevoznik izdao u sklopu programa „frequent flyer” (članak 3. stavak 3. druga rečenica Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu). Uredbom o pravima putnika u zračnom prometu stoga se prema shvaćanju suda koji je uputio zahtjev pojašnjava da je putnik za tako dobivene karte u svakom slučaju prethodno ispunio protučinidbu svojem suugovaratelju.

To bi tumačenje ipak dovelo do toga da bi tužitelj u ovom predmetu dobio samo nadoknadu iznosa od 363,90 eura, odnosno da bi mu ta naknada bila dosuđena presudom.

- (4) Daljnja mogućnost izračuna nadoknade vrijednosti karte u gotovom novcu u slučaju prethodnog korištenja milja iz programa nagrađivanja putnika sastojala bi se u tome da se putniku nadoknadi iznos u novcu koji bi mu bio potreban da od svojeg suugovaratelja, u ovom predmetu Iberije, ponovno rezerviranjem letova dobije odgovarajući broj milja iz programa nagrađivanja putnika. Međutim, to bi tumačenje prema shvaćanju suda koji je uputio zahtjev u konačnici rezultiralo pretjeranom kompenzacijom putnika koja više ne odgovara smislu i svrsi članka 8. stavka 1. točke (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu i uvodne izjave 13. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u smislu da bi putnik na osnovi te nadoknade faktički besplatno dobio letove, odnosno čak daljnje letove na trošak stvarnog zračnog prijevoznika.

[omissis]