

**Mål C-705/23****Begäran om förhandsavgörande****Datum för ingivande:**

17 november 2023

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

2 november 2023

**Klagande:**

Flightright GmbH

**Motpart:**

Condor Flugdienst GmbH

---

[utelämnas] [referensnummer]

**Landgericht Düsseldorf****Beslut**

I målet Flightright GmbH, [utelämnas] Berlin, kärande och klagande, [utelämnas] mot Condor Flugdienst GmbH, [utelämnas] Neu-Isenburg, svarande och motpart, [utelämnas] har tjugooandra avdelningen för tvistemål vid Landgericht Düsseldorf den 2 november 2023 [utelämnas] **beslutat följande:**

Målet förklaras vilande.

Följande fråga beträffande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267 första stycket b och tredje stycket FEUF:

Ska artikel 4 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att en passagerare även anses nekas ombordstigning av lufttrafikföretaget i form av en förmodad nekad ombordstigning, när en researrangör genom ett meddelande

om ombokning underrättar passageraren om att flygningen har blivit inställd, men lufttrafikföretaget emellertid inte alls har ställt in flygningen utan den faktiskt har genomförts i vederbörlig ordning?

### **S k ä l:**

#### **I.**

Klaganden, Flightright GmbH (nedan kallad Flightright) kräver kompensation för två passagerare på grund av nekad ombordstigning på grund av en överlåtelse av rättigheter.

Passagerarna ... och ... (nedan kallade passagerarna) bokade en paketresa till Fuerteventura via en researrangör mellan den 18 juli 2020 och den 30 juli 2020. Paketresan omfattade lufttransport tur och retur från Düsseldorf till Fuerteventura. Flygningarna skulle genomföras av motparten, Condor Flugdienst GmbH (nedan kallad Condor). Researrangören informerade passagerarna om att flygningen på utresan den 18 juli 2020 (flygnummer DE 1456) hade ställts in. De ombokades i stället på en flygning den 20 juli 2020 (även denna med flygnummer DE 1456). Passagerarna påstår att researrangörer först informerat dem om detta åtta dagar före avresan. Condor har generellt bestritt detta. Det är ostridigt att den ursprungliga flygningen den 18 juli 2020 inte ställdes in, utan genomfördes i vederbörlig ordning. På grund av meddelandet från researrangören inställde sig passagerarna emellertid inte på flygplatsen den 18 juli 2020, utan först den 20 juli 2020.

Passagerarna har överlåtit sina rättigheter till Flightright. Flightright väckte talan vid Amtsgericht Düsseldorf och yrkade att Condor skulle förpliktas betala sammanlagt 800,00 euro i kompensation i enlighet med artikel 4.3 och artikel 7.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 jämförd med 398 § i Bürgerliches Gesetzbuch (den tyska civillagen, nedan kallad BGB).

Flightright gör gällande att Condor ska hållas ansvarig för researrangörens handlande. I detta hänseende ska man utgå från en förmodad nekad ombordstigning från Condors sida, på vilken de krav som har gjorts gällande grundas. Condor anser att det inte är frågan om en nekad ombordstigning i förevarande mål. För en sådan krävs det ett handlande från lufttrafikföretagets sida. I detta fall har underrättelsen emellertid företagits av researrangören. Dessutom genomförde Condor flygningen i vederbörlig ordning.

I förfarandet i första instans vid Amtsgericht Düsseldorf meddelades [utelämnas] en tredsdom, genom vilken talan ogillades. Flightright överklagade denna dom. I dom av den 3 november 2022 fastställde Amtsgericht Düsseldorf tredsdomen genom vilken talan ogillats [utelämnas].

Flightright har överklagat denna dom [utelämnas]. [utelämnas]

#### **II.**

Huruvida överklagandet kan nå framgång beror på ovannämnda fråga, nämligen huruvida en nekad ombordstigning, i den mening som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 261/2004, även kan omfatta en förmodad nekad ombordstigning genom ett ombokningsmeddelande, respektive ett meddelande att flygningen har blivit inställd från researrangören. Denna fråga har hittills varken avgjorts av unionsdomstolarna eller av nationell domstol i högsta instans.

Närmare bestämt:

1.

Om ovannämnda fråga besvaras jakande skulle Flightright i förevarande mål vara berättigad till kompensation på 800,00 euro enligt artiklarna 4.3 och 7.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 på grundval av överlåtna rättigheter. Frågan är således avgörande för utgången i målet.

a)

Condor har inte anfört några skäl för att motivera nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 2 j andra delen av meningen i förordning (EG) nr 261/2004 och det framgår inte heller i övrigt att det skulle föreligga några sådana skäl. Inte heller kan artikel 5.1 c i–iii i förordning (EG) nr 261/2004 tillämpas analogt i samband med krav på grund av nekad ombordstigning enligt artiklarna 4.3 och 7 i förordning (EG) nr 261/2004 (se EU-domstolens dom av den 26 oktober 2023 – C-238/22, [utelämnas] punkt 40 och följande punkter). Följaktligen krävs det inte något klagande av huruvida passagerarna redan informerades om ombokningen mer än åtta dagar innan flygningen.

b)

Frågan huruvida Condor först vid appellationsdomstolen har bestritt att passagerarna hade en bekräftad platsreservation, i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004, torde sakna betydelse. Inledningsvis är ett sådant yrkande [utelämnas] inte tillåtet vid överklagandet. Vidare anser Landgericht Düsseldorf att det vid en sammantagen betraktelse av ”vouchrarna” av den 26 juni 2020 (bilaga K1), resebekräftelsen och fakturan av den 9 juli 2020 (bilaga K2) och meddelandet om ombokningen (bilaga K2) framgår att passagerarna ursprungligen förfogade över en bekräftad platsreservation för flygning DE 1456 den 18 juli 2020.

Såsom EU-domstolen har slagit fast genom dom av den 21 december 2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 i målen AD m.fl./Corendon Airline m.fl. kan en passagerare anses ha en ”bekräftad platsreservation”, i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004, i form av ett ”annat bevis”, i den mening som avses i artikel 2 g andra alternativet i förordning (EG) nr 261/2004, när researrangören översänder ett dokument till denna passagerare, vilken researrangören ingått ett avtal med, som inbegriper ett löfte att transportera denna passagerare på en specifik flygning, vilken anges med avgångsort,

ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, och detta även i sådant fall då denna researrangör inte har erhållit bekräftelse av denna flygnings avgångs- och ankomsttid från den aktuella lufttrafikföretaget. Det ankommer på den nationella domstolen att pröva huruvida researrangörens dokument i det enskilda fallet utgör ett ”annat bevis”, särskilt med beaktande huruvida de angivna flygtiderna betecknats som ”provisoriska” (se EU-domstolen, dom av den 21 december 2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 i målen AD m.fl./Corendon Airline m.fl., [utelämnas] punkterna 43, 50 och 51). ”Vouchrarna” av den 26 juni 202 (bilaga K1) rymmer båda en specificering av flygningen den 18 juli 202 med flygnummer, flygdatum och flygtider. Några begränsningar framgår inte vad gäller dess bindande verkan. Inte heller talar beteckningen ”voucher” mot detta. Denna beteckning motsvarar betydelsen av en ”voucher”. Det krävs inte nödvändigtvis att beviset betecknas som ”bokningsbekräftelse”. Det framgår inte heller om det är frågan om en icke bindande möjlighet eller dylikt. I motsats till vad Condor hävdar framgår det inte av bokningsbekräftelsen och fakturan av den 9 juli 2020 att passagerarna aldrig var bokade på flygning DE 1456 den 18 juli 2020, utan tvärtom att det från början endast förelåg en bokning för flygning DE 1456 den 20 juli 2020. Uppe till höger anges nämligen följande: ”Bokning/ändring av den 9 juli 2020”. Dessutom talar ordalydelsen i ombokningsmeddelandet (”På grund av en annullering kan vi inte längre erbjuda de bokade flygningarna den 18 juli 2020, respektive den 30 juli 2020. Vi förstår att den här nyheten är en besvikelse för er. Vi ber om ursäkt för de olägenheter som detta medför. Som alternativ kan vi till samma pris boka följande flygningar”) för att det förelåg en fast bokning för flygningen den 18 juli 2020.

2.

Frågan huruvida en nekad ombordstigning, i den mening som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 261/2004 även kan omfatta en förmodad nekad ombordstigning genom ombokningsmeddelande, eller meddelande om annullering från researrangören har hittills varken avgjorts av unionsdomstolarna eller av nationell domstol i högsta instans.

a)

Bundesgerichtshof har redan genom beslut av den 7 oktober 2008 hänskjutit ovannämnda fråga till EU-domstolen med begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF (se Bundesgerichtshof, begäran om förhandsavgörande av den 7 oktober 2008 – X ZR 96/06, NJW 2009, s. 285). Målet har emellertid avskrivits från domstolens register på grund av att det saknades anledning att döma i saken.

b)

[utelämnas][nationell rättspraxis]

3.

4

Landgericht Düsseldorf anser att denna fråga ska besvaras jakande.

För detta talar att det, till skillnad från i de aktivt formulerade franska och spanska språkversionerna, där det utförande lufttrafikföretaget uttryckligen anges vara den som nekar passagerare ombordstigning, i ett stort antal språkversioner genom den passiva formuleringen lämnas öppet vem som nekar ombordstigning (exempelvis i de engelska, svenska, nederländska, danska, italienska, portugisiska och tyska språkversionerna) (se Bundesgerichtshof, begäran om förhandsavgörande av den 7 oktober 2008 - X ZR 96/06, NJW 2009, s. 285, 286, punkt 9, dom av den 17 mars 2015 - X ZR 34/14, NJW 2015, s. 2181, 2184, punkt 26).

Lagstiftarens syfte att utsträcka skyddet i förordning nr 261/2004 till att omfatta flygningar som ingår i paketresor kan även tala för att en ombokning av paketresenärer innebär att dessa passagerare nekas ombordstigning i förhållande till den flygning som (ursprungligen) bokats. Det ska vidare beaktas att, ur passagerarens synvinkel som inte godtagit ombokningen, kan en ombokning likställas med en vägran att transportera honom på den flygning som ursprungligen avsågs. Ombokningen kan följaktligen delas upp i en vägran att utföra den transport som avsågs och bokning till ny flygning. Det kan därför vara nödvändigt att inkludera ombokningen i kriteriet ”nekad ombordstigning” för att skydda paketresenären mot att berövas det skydd som ges denne enligt förordning nr 261/2004, genom att passageraren, till skillnad från en passagerare på regelbundna flygningar, inte avvisas vid utgången till flygplanet utan redan dessförinnan ombokas till en annan flygning, eftersom det vid flygningar som ingår i paketresor oftare än vid regelbundna flygningar i förväg kan fastställas om det kommer att finnas tillräckligt med platser för de passagerare som förväntas vid utgången till flygplanet eller inte (se Bundesgerichtshof, begäran om förhandsavgörande av den 7 oktober 2008 - X ZR 96/06, NJW 2009, s. 285, 286, punkterna 10 och 11).

Som ytterligare argument kan artikel 3.2 b i förordning (EG) nr 261/2004 åberopas. Enligt denna bestämmelse är förordningen även tillämplig om passagerare har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning. Eftersom förordningen således även ska vara tillämplig när researrangören ”flyttar över” passageraren till en annan flygning och detta oavsett anledning, skulle detta kunna tala för att passageraren i detta fall har rätt till kompensation för nekad ombordstigning. Det är möjligt att det i fall av ”överflyttning” till en annan flygning, det vill säga ombokning, varken föreligger en inställd eller kraftigt försenad flygning. I sådana fall kan det enbart vara frågan om en nekad ombordstigning. Det skulle emellertid vara ologiskt att unionslagstiftaren först uttryckligen föreskriver att förordningen är tillämplig i sådana situationer, men sedan nekar en rätt till kompensation till följd av detta. Dock har EU-domstolen redan fastställt att det framgår av artikel 3.2 b i förordning (EG) nr 261/2004 att ”förordning nr 261/2004 är tillämplig bland annat på en situation där en flygpasagerare har transporterats av lufttrafikföretaget, efter det att den reserverade flygningen ställts in, på en ombokningsflygning till

den slutliga bestämmelseorten.” Domstolen anser alltså således att bestämmelsen även kan vara tillämplig på situationer med inställda flygningar, men endast ”bland annat”.

Slutligen har EU-domstolen slagit fast att det kan föreligga en ”bekräftad platsreservation” i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordning (EG) nr 261/2004 med specificerade flyguppgifter, och detta till och med om researrangören inte har erhållit någon bekräftelse av de aktuella flygtiderna från flygbolaget och det således saknades en så kallad ”täckningsreservation” (se EU-domstolens dom av den 21 december 2021 – C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 AD m.fl./Corendon Airline m.fl., [utelämnas] punkt 51). Som motivering har EU-domstolen anfört att det i flera bestämmelser i förordningen inte görs någon åtskillnad mellan researrangören och lufttrafikföretaget vid tillämpningen av dessa bestämmelser (exempelvis i artikel 3.2 a första strecksatsen och i artikel 3.2 b i förordning (EG) nr 261/2004). Att anse att en platsreservation endast kan bekräftas av lufttrafikföretaget och därmed ålägga passageraren att kontrollera den information som researrangören lämnar skulle dessutom strida mot det syfte som anges i skäl 1 i förordningen, att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna. Förordningen syftar nämligen till att lufttrafikföretagen ska stå risken för att researrangörerna lämnar oriktig information till passagerarna inom ramen för deras verksamhet. I detta sammanhang deltar passageraren inte i relationen mellan lufttrafikföretaget och researrangören och det kan inte krävas att passageraren ska inhämta information i detta avseende (se EU-domstolen, ovannämnda dom punkt 46 och följande punkter).

Detta avgörande skulle kunna tillämpas i förevarande situation med en ombokning av passageraren från researrangören på grund av en ”inställd flygning”. Även i detta hänseende skulle man kunna utgå från en likabehandling av det lufttrafikföretag som utför flygningen och researrangören. Att passageraren inte kan göra gällande en ombokning från researrangören gentemot lufttrafikföretaget skulle sannolikt strida mot det skyddssyfte som förordning (EG) nr 261/2004 har, nämligen att etablera en hög konsumentskyddsnivå. Researrangörens ombokning skulle kunna hänföras till lufttrafikföretagets riskansvar. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen dessutom redan måste åta sig ansvaret för en bokningsbekräftelse som inte omfattas av någon täckningsreservation måste detta i ännu högre drag även gälla för en nekad ombordstigning i form av en ombokning från researrangören. Dessutom kan passageraren inte heller i sådana situationer som i förevarande fall göra en tillförlitlig bedömning av frågan huruvida orsaken för den nekade ombordstigningen härrör från researrangören eller från flygbolaget. En sådan ombokning kan grundas på en överbokning eller på interna bokningsfel från flygbolaget, men den kan lika väl grundas på att researrangören har förvärvat för få platser på flygningen eller har interna problem. Detta kan passagerare som ombokas av researrangören varken bedöma eller påverka.

Eftersom denna fråga ännu inte har klargjorts av EU-domstolen, och frågan inte heller med säkerhet kan besvaras med ledning av hittillsvarande praxis, krävs det

en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 första stycket b och tredje stycket FEUF.

**III.**

[utelämnas] [underskrifter]

[utelämnas]

[översikt över underskrifter]

ARBETSDOKUMENT