

Anonymiseret version

Oversættelse

C-49/22 – 1

Sag C-49/22

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

24. januar 2022

Forelæggende ret:

Landesgericht Korneuburg (Østrig)

Afgørelse af:

4. januar 2022

Appellant, oprindelige sagsøgte:

Austrian Airlines AG

Appelindstævnt, oprindelige sagsøger:

TW

[Udelades]

Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) har som appeldomstol [udelades] i sagen mellem sagsøgeren, **TW** [udelades], mod sagsøgte, **Austrian Airlines AG**, [udelades] lufthavnen i Wien, [udelades] om et krav om betaling af **1 000 EUR** [udelades] efter sagsøgtes appel af dom afsagt af Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) den 13. april 2021, 26 C 276/20p-12, [udelades] afsagt følgende kendelse:

[I] Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende **præjudicielle spørgsmål**:

[1] Skal artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (herefter »forordning nr. 261/2004«) fortolkes

således, at den omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted, som det transporterende luftfartsselskab skal tilbyde, hvis en flyafgang aflyses, også kan udgøres af en repatrieringsflyvning, der udføres som en statslig myndighedsudøvelse, når det transporterende luftfartsselskab ganske vist ikke kan gøre noget retligt krav på at skulle transportere passageren, men ville kunne tilmelde og betale flyvningen for luftfartspassageren og på grundlag af en kontraktlig aftale med staten i sidste ende udfører flyvningen med det samme fly og med de samme afgangs- og ankomsttidspunkter som den oprindelige, men aflyste flyvning?

[2] Skal artikel 8, stk. 1, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at en passager, som selv tilmelder sig en repatrieringsflyvning som den i det første præjudicielle spørgsmål omtalte og i den anledning betaler et obligatorisk bidrag til statens omkostninger i den anledning, har et direkte af forordning nr. 261/2004 følgende krav mod luftfartsselskabet på refusion af sine udgifter, også når udgifterne ikke udelukkende udgøres af omkostninger til selve flyvningen?

[II] [Udelades] [Sagens udsættelse]

PRÆMISSER:

A. Faktiske omstændigheder

Sagsøgte er et østrigsk luftfartsselskab. Sagsøgeren og dennes hustru havde bekræftede reservationer til de af den sagsøgte udførte flyvninger OS 17 den 7. marts 2020 fra Wien (VIE) til Mauritius (MRU) og OS 18 den 20. marts 2020 fra Mauritius (MRU) til Wien (VIE). Begge flyvninger var for sagsøgeren en del af et pakkerejsetilbud.

Medens flyvningen OS 17 blev udført som planlagt, aflyste sagsøgte den 18. marts 2020 flyvningen OS 18 som følge af covid-19-pandemien og de forholdsregler, som den østrigske forbundsregering i denne forbindelse havde truffet. Til trods for, at sagsøgte var i besiddelse af kontaktdata på sagsøgeren og dennes hustru, kontaktede sagsøgte dem ikke og informerede dem således heller ikke om deres rettigheder i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. Først den 19. marts 2020 modtog sagsøgeren og dennes hustru et telefonopkald fra rejsearrangøren, som informerede dem om aflysningen og om en repatrieringsflyvning den 20. marts 2020, som det østrigske udenrigsministerium havde planlagt. Der blev på dette tidspunkt ikke længere udført andre ruteflyvninger.

Sagsøgeren og dennes hustru tilmeldte sig denne flyvning online på Udenrigsministeriets websted. De betalte begge herfor et obligatorisk bidrag til Udenrigsministeriets omkostninger på 500 EUR. Flyvningen blev udført af sagsøgte under koden OS 1024 med de samme afgangs- og ankomsttidspunkter som den oprindeligt planlagte flyvning OS 18. Sagsøgte havde ikke mulighed for

selv at ændre passagerernes flybilletter til denne repatrieringsflyvning, men kunne dog have tilmeldt passagererne denne flyvning på Udenrigsministeriets websted og kunne endvidere have refunderet udgifterne. Af de 500 EUR, som hver af passagererne måtte betale, modtog sagsøgte en andel, hvis størrelse ikke har kunnet opgøres.

Sagsøgerens hustru har overdraget sine krav som følge af aflysningen af flyvning OS 18 til sagsøgeren.

B. Parternes anbringender og påstande

Sagsøgeren nedlagde med sit søgsmål af 14. september 2020 først påstand om at måtte modtage 900 EUR samt renter heraf. Sagsøgeren gjorde gældende, at flyvningen OS 18 ganske vist blev udført af sagsøgte, men mod »dobbelt betaling« med et beløb på 900 EUR. Med forberedende processkrift af 27. januar 2021 udvidede sagsøgeren sin påstand til 1 000 EUR samt renter heraf og gjorde nu gældende, at sagsøgte ganske vist havde aflyst flyvningen OS 18, men derefter havde udført flyvningen »forklædt som regeringsfly«, og at passagererne hver især havde måttet betale 500 EUR for flyvningen. Flyvningen blev således udført, men mod »dobbelt betaling med et beløb på 500 EUR«. I strid med forordning nr. 261/2004s artikel 8, stk. 1, litra b), havde sagsøgte ikke bare undladt at tilbyde eller organisere en omlægning af rejsen, men endda beregnet sig betaling af omkostninger for en rejse, som sagsøgeren selv havde tilmeldt sig. Da sagsøgte havde tilsidesat de pligter, som er fastsat i EU-retten, måtte sagsøgte være ansvarlig for skade, som sagsøgeren af denne årsag havde pådraget sig, da sagsøgeren for egen regning måtte sørge for erstatningsflyvning og afhjælpende foranstaltninger.

Sagsøgte påstod frifindelse, var uenig med sagsøgeren og gjorde i det væsentligste gældende, at flyvningen OS 18 havde måttet aflyses på grund af covid-19-pandemien. Sagsøgeren var nået frem til sit endelige bestemmelsessted i kraft af Udenrigsministeriets hjembringelsesaktion; sagsøgte havde ikke beregnet sig nogen betaling fra sagsøgeren herfor. Bestillingen af flyvningen OS 18 var sket som en del af en pakkerejse; sagsøgeren havde ikke dokumenteret billetprisen herfor, hvorfor sagsøgerens påstand var forbundet med usikkerhed. Rejsearrangøren havde ikke givet sagsøgte nogen kontaktdata på sagsøgeren. Repatrieringsflyvningen var ikke nogen erstatningstransport som omhandlet i forordning nr. 261/2004s artikel 3, stk. 3, eftersom der ikke var tale om offentligt tilgængelige billetpriser. Der havde ikke været andre ruteflyvninger tilgængelige. Afgørelsen om, hvem der kunne rejse med repatrieringsflyvningen, var alene Udenrigsministeriets; sagsøgte havde således ikke selv kunnet ændre sagsøgerens reservationer til denne flyvning.

C. Retsforhandlingerne i hovedsagen

Sagsøgeren fik i det væsentligste fuldt ud medhold i **retten i første instans**; en yderligere påstand om betaling af et mindre rentebeløb blev dog forkastet. Retten i første instans fastslog de ovenfor i komprimeret form gengivne faktiske omstændigheder og konkluderede i retlig henseende, at sagsøgte havde aflyst flyvningen OS 18 og i henhold til forordning nr. 261/2004s artikel 5, stk. 1, litra a), havde været forpligtet til at tilbyde bistand som omhandlet i forordning nr. 261/2004s artikel 8. Ved tilsidesættelse af denne forpligtelse kunne passagerer gøre en ret til refusion gældende, som fulgte direkte af EU-retten. Eftersom sagsøgte ikke havde informeret passagererne om aflysningen og de valgmuligheder, som i henhold til artikel 8 i forordning nr. 261/2004 stod til rådighed for dem, havde sagsøgte tilsidesat sine forpligtelser og var ansvarlig for skaden i form af betalingerne på 500 EUR. Overdragelseserklæringen udgør grundlaget for, at sagsøgeren kan gøre kravene gældende på vegne af sin hustru. Selv hvis en culpøs adfærd fra sagsøgtes side måtte vise sig at være en betingelse for at kunne gøre retten til refusion gældende, er betingelserne for at ifalde ansvar opfyldt, eftersom sagsøgte ikke selv har tilmeldt passagererne på Udenrigsministeriets websted og ikke har afholdt omkostningerne til repatrieringsflyvningen.

Sagsøgtes **appel** retter sig herimod med påstanden om ændring af den appellerede dom til frifindelse; subsidiært påstås den appellerede dom ophævet. I det omfang, det måtte være relevant for den præjudicielle afgørelse, gør appellantens gældende, at appellant ikke kan tillægges ansvar for nogen culpøs adfærd, som har kausal sammenhæng med passagerernes tab. Sagsøgte havde ikke mulighed for at ændre passagerernes reservationer. Der var ikke længere nogen rutefly tilgængelige, og repatrieringsflyvningen var ikke nogen erstatningstransport som omhandlet i forordning nr. 261/2004s artikel 8, eftersom sagsøgte ikke kunne foretage nogen ændringer af passagerernes reservationer til denne flyvning. Den pågældende flyvning udgjorde snarere en statslig myndighedsudøvelse med henblik på at hente statsborgere hjem. Der er tale om en overdrivelse af et luftfartsselskabs forpligtelse til omhu og agtpågivenhed, når det kræves, at luftfartsselskabet skal tilmelde passagerer til en sådan flyvning. De 500 EUR pr. passager er heller ikke et regulært befodringsvederlag, men derimod et bidrag til omkostningerne, som Republikken Østrig har opkrævet. Også selv om sagsøgte havde henvist passagererne til Udenrigsministeriets repatrieringsflyvning, ville passagererne skulle have betalt bidraget til omkostningerne. Selv hvis denne betaling alligevel måtte skulle betragtes som en skade, var det aflysningen af flyvningen OS 18, der var den skadevoldende begivenhed. Denne aflysning var endvidere nødvendig på grund af covid-19-pandemien, og appellant kan derfor ikke drages til ansvar for aflysningen.

Sagsøgeren har i sit **appelsvarskrift** nedlagt påstand om, at der ikke gives medhold i appellen. Til støtte herfor lægger sagsøgeren især vægt på, at den opfattelse af sagen, som retten i første instans har givet udtryk for, er korrekt.

Som **appellinstans** er det den forelæggende rets opgave at tage stilling til sagsøgerens påstande som anden og sidste instans. I henhold til bestemmelser, som er veletableret i den østrigske procesret, skal den forelæggende ret i denne forbindelse alene tage stilling til juridiske spørgsmål.

D. Retsforskrifter

Luftfartsselskabets forpligtelse til at yde bistand fremgår af følgende bestemmelser i forordning nr. 261/2004:

Artikel 5 – Aflysning

1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer

[...]

a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8

Artikel 8 – Ret til refusion eller omlægning af rejsen

1. Når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren valget mellem:
[...]

b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed

E. Begrundelse for forelæggelsen

Det første præjudicielle spørgsmål

Indledningsvis skal det slås fast, at bistanden til assistance og hjemtransport i nødsituationer er en del af den konsulære beskyttelse, som indgår i Republikken Østrigs konsulære opgaver (jf. § 3, stk. 2, punkt 5, i lov om varetagelse af konsulære opgaver). Varetagelsen af disse opgaver er en myndighedsopgave for staten (jf. RIS-Justiz RS0132961). Det sagsøgte luftfartsselskab har medvirket hertil som Republikken Østrigs aftalepartner, men har ikke haft nogen indflydelse på de beslutninger, som staten har truffet.

Sagens afgørelse afhænger således af den korrekte fortolkning af ordet »tilbydes« i forordning nr. 261/2004s artikel 5, stk. 1, litra b), og ordene »omlægning af rejsen« i samme forordnings artikel 8, stk. 1, litra b).

Ordet »tilbydes« i forordning nr. 261/2004s artikel 5, stk. 1, litra b), kan forstås således, at det transporterende luftfartsselskab ganske vist ikke er forpligtet til selv at udføre erstatningstransporten, men dog må tilvejebringe en ret til at blive transporteret, som passageren kan gøre gældende mod et andet luftfartsselskab.

Dette er i overensstemmelse med et synspunkt, som ses repræsenteret i dele af den juridiske litteratur, nemlig at luftfartsselskabet skal tilvejebringe billetter til erstatningstransporten og udlevere disse til passagererne [udelades]. Artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004 definerer en billet som et gyldigt dokument, der giver ret til transport, og som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent [...].

Dette er det væsentlige i appellantens anbringende, da appellantens gør gældende, at appellant i det foreliggende tilfælde ikke havde mulighed for at tilvejebringe en sådan ret for passagererne.

Hvis det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse går ud på at tilvejebringe den pågældende ret, men luftfartsselskabet ikke har haft mulighed for at tilvejebringe en sådan ret, kunne der argumenteres for, at undladelsen af at iværksætte andre foranstaltninger som f.eks. i den foreliggende sag tilmelding af passagerer til en repatrieringsflyvning, ikke udgør en misligholdelse af forpligtelserne til at yde bistand i henhold til artikel 8 i forordning nr. 261/2004, og at der derfor heller ikke foreligger noget holdepunkt for en ret til refusion som omhandlet i EU-Domstolens dom C-83/10, Rodriguez mod Air France.

Den forelæggende ret er af ganske vist af den opfattelse, at der også foreligger argumenter, der taler for, at forpligtelsen i henhold til forordning nr. 261/2004s artikel 8, stk. 1, litra b), ikke er begrænset til situationer, i hvilke luftfartsselskabet har haft mulighed for at tilvejebringe et sådant retskrav.

På den ene side har EU-Domstolen om artikel 9, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 udtalt, at denne bestemmelse ikke definerer reglerne for de kontraktforhold, der kan følge af opfyldelsen af denne forpligtelse (C-530/19, NM mod ON [præmis 28]). I konklusionen afviste EU-Domstolen dermed en EU-retlig forpligtelse for luftfartsselskabet til at sørge for hotelindkvartering. På grund af de to bestemmelsers ensartede formål er det muligt at overføre denne konklusion på den foreliggende sag. Dermed forekommer det korrekt, at luftfartsselskabets forpligtelser ikke er indskrænket til at tilvejebringe et direkte retskrav mod en tredjemand til fordel for den enkelte passager.

På den anden side har EU-Domstolen i forbindelse med fortolkningen af forordning nr. 261/2004 allerede gentagne gange henvist til formålet, som er nævnt i første betragtning til forordningen, om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (C-74/19, TAP (præmis 54 og 58); C-826/19, WZ mod Austrian Airlines AG (præmis 26 f.)). Forpligtelsen til at tilvejebringe erstatningstransport ved først givne lejlighed omfatter således ikke bare forpligtelsen til at tilbyde en sådan, men også en forpligtelse til at afholde udgifterne til den. Den enkelte passager er ganske vist ikke forpligtet til at bidrage aktivt til søgningen efter en passende erstatningstransport (C-354/18, Rusu (præmis 55)). Såfremt passageren imidlertid alligevel bidrager, og såfremt det lykkes passageren at tilvejebringe en erstatningstransport under sammenlignelige rejsebetingelser, som luftfartsselskabet ikke selv har kunnet tilvejebringe, ville det være i modstrid med

formålet om et højt beskyttelsesniveau, hvis luftfartsselskabets forpligtelse til også at afholde udgifterne til erstatningstransporten alene af denne grund skulle bortfalde.

Endelig afhænger afgørelsen dog også af, om en repatrieringsflyvning, som er udført af en stat, skal betragtes som en »omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser« som omhandlet i forordning nr. 261/2004s artikel 8, stk. 1, litra b).

Den forelæggende ret finder, at kriteriet »sammenlignelige transportbetingelser« primært relaterer sig til rejsens faktiske omstændigheder som f.eks. det benyttede transportmiddel, det planlagte afrejse- og ankomsttidspunkt samt rejseruten. Den forelæggende ret er derfor ikke i tvivl om, at den flyvning, som skal bedømmes i den foreliggende sag, blev udført under sammenlignelige transportbetingelser.

Appellanten mener ganske vist, at der ikke har været tale om en omlægning af rejsen som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 eftersom repatrieringsflyvningen blev udført til en billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden, og som derfor i henhold til artikel 3, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke er omfattet af denne forordning.

Den forelæggende ret finder heller ikke dette argument velbegrunder. Det bemærkes i denne forbindelse, at artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 alene omtaler en »omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted«. Det kan ikke udledes af bestemmelsen, at alene flyvninger, som er omfattet af forordningen, kommer på tale som erstatningstransport. EU-Domstolen har ganske vist givet udtryk for, at også en flyvning, som i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 tilbydes passagerer som erstatningstransport, og som accepteres af passagererne, er omfattet af forordningens anvendelsesområde (jf. C-832/18, Finnair). Denne udtalelse stammer imidlertid fra en sag, i hvilken passagererne rent faktisk blev overført til en anden flyafgang med rutefly. Udtalelsen kan derfor ikke entydigt forstås således, at en erstatningstransport i det mindste skal udføres i form af en flyvning, som er omfattet af forordningen.

Det andet præjudicielle spørgsmål

EU-Domstolen har allerede fastslået, at passagerer i forbindelse med, at et luftfartsselskab ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004, kan gøre en ret til refusion gældende, som ikke er baseret på nationale regler om erstatning for skade, men på pågældende artikler i forordningen (jf. C-83/10, Sousa Rodriguez (jf. Air France (præmis 43 ff.)). Om artikel 9, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 har EU-Domstolen endvidere allerede givet udtryk for, at en passagers refusionskrav skal fastsættes, således at kravet lever op til kriterierne om at være nødvendigt, passende og rimeligt (jf. C-12/11, (præmis 66) McDonagh mod Ryanair, C-530/19 NM mod ON (præmis 36)).

Den forelæggende ret lægger til grund, at de samme kriterier også finder anvendelse i forbindelse med retten til refusion på grund af manglende opfyldelse af forpligtelsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004. I en sag som den foreliggende vil luftfartsselskabet herefter skulle refundere disse udgifter fuldt ud, også selv om de ikke udelukkende vedrører transporten som sådan.

Den forelæggende ret finder denne fortolkning plausibel, idet den er bedst egnet til at bidrage til en opfyldelse af formålet i artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, som går ud på, at den enkelte passager hurtigst muligt når frem til sit bestemmelsessted [udelades]. I modsat fald ville passagerer, som uanset årsagen måtte kunne organisere en passende erstatningstransport, som et luftfartsselskab rent faktisk ikke har kunnet organisere, risikere at befinde sig i en situation, hvor de ikke kan gøre brug af denne transport, fordi de selv skal afholde udgifterne hertil.

F. Processuelle forhold

[Udelades] [Processuelle bemærkninger]

[OMISSIS] [Udsættelse af sagen]

Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) [udelades]

Korneuburg den 4. januar 2022

[Udelades]