

Anonymiseret version

Oversættelse

C-335/23 – 1

Sag C-335/23

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

26. maj 2023

Forelæggende ret:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Afgørelse af:

23. februar 2023

Sagsøger og appellan:

MN

Sagsøgt og appelindstævnt:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main

[Udelades]

Kendelse

I sagen

MN, [udelades] Gehrden,

sagsøger og appellan

[udelades]

mod

Qatar Airways (Q.C.S.C.) [udelades] Frankfurt am Main,

sagsøgt og appelindstævnt

[udelades]

har Landgericht Frankfurt am Mains (regional appeldomstol)
24. afdeling for civile sager [udelades] afsagt følgende
kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten:

1) Skal Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 fortolkes således, at passageren rejser gratis som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 3, første alternativ, hvis den pågældende kun skal betale gebyrer og luftfartsafgifter for billetten?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende:

Skal Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 fortolkes således, at der ikke er tale om en billetpris, der (indirekte) er til rådighed for offentligheden, som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 3, andet alternativ, såfremt flyvningen blev booket i forbindelse med et luftfartsselskabs tids- og mængdemæssigt begrænsede kampagne, som kun var til rådighed for en bestemt erhvervsgruppe?

3) Såfremt også det andet spørgsmål besvares benægtende, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 finder anvendelse:

a) Skal forordningens artikel 8, stk. 1, litra c), fortolkes således, at der skal foreligge en tidsmæssig sammenhæng mellem den oprindeligt bookedede og aflyste flyvning og den ønskede omlægning af rejsen til et senere tidspunkt?

b) Hvordan skal denne tidsmæssige sammenhæng i givet fald afgrænses?

Præmisser

Sagsøgeren har nedlagt påstand om omlægning af rejsen som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 (herefter »forordning nr. 261/2004«).

Sagsøgeren havde en betalt og bekræftet booking hos sagsøgte som transporterende luftfartsselskab [udelades] på strækningen Frankfurt am Main via Doha til Sydney samt tilsvarende returflyvninger. Udrejsen til Doha skulle ske den

6. august 2021 med tilslutningsflyvning til Sydney den 7. august 2021. Returrejsen fra planlagt til den 22. august 2021 fra Sydney til Doha med tilslutningsflyvning til Frankfurt am Main den 23. august 2021. Sagsøgeren bookede flybilletterne i forbindelse med en tidsmæssigt snævert afgrænset kampagne fra sagsøgte med betegnelsen »Teacher Promo«. Denne kampagne var kun rettet til bestemte erhvervsgrupper (bl.a. lærere og læger) og begrænset til et bestemt antal flybilletter (ca. 20 000). Sagsøgeren betalte ifølge bookingbekræftelsen en billetpris på 197,40 EUR. Den var sammensat af 0,00 EUR Ticket Fare og 197,40 EUR Taxes and Carrier imposed Fees. På grund af virkningerne af coronaepidemien blev de omtvistede flyvninger aflyst af sagsøgte. Sagsøgeren nedlagde derefter i første i første instans påstand om en ny rejsedato den 24./25. juli 2022 henholdsvis returrejse den 13./14. august 2022. Sagsøgeren har nu efter ændring af påstanden i appelinstansen nedlagt påstand om omlægning af rejsen til sommeren 2023. Sagsøgte nægter transporten.

Amtsgericht Frankfurt am Main (byretten i Frankfurt am Main) frifandt sagsøgte ved dom af 18. juli 2022 [udelades]. [Nærmere detaljer vedrørende Amtsgerichts (byrettens) begrundelse, som henviste til den nedenfor anførte praksis fra Oberlandesgerichts Köln (den regionale appeldomstol i Köln)]

Sagsøgeren har iværksat [udelades] appel til prøvelse af Amtsgerichts (byrettens) dom [udelades]. Hun er af den opfattelse, at artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 ikke kræver en tidsmæssig sammenhæng mellem den oprindelige rejse og omlægningen af rejsen. Tværtimod er det alene op til passageren at vælge en alternativ dato. Luftfartsselskabet kan kun afvise dette, hvis der ikke er ledige pladser.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse og gør gældende, at forordning nr. 261/2004 i henhold til samme forordnings artikel 3, stk. 3, slet ikke finder anvendelse. Sagsøgeren bookede flybilletterne i forbindelse med en tidsmæssigt snævert afgrænset kampagne fra sagsøgte med betegnelsen »Teacher Promo«. Hun skulle kun betale gebyrer og luftfartsafgifter og fik dermed flybilletterne gratis.

Afgørelsen af appelsagen afhænger for det første af, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på den foreliggende sag.

Sagsøgeren købte flybilletten i forbindelse med en kampagne fra sagsøgte. Sagsøgeren skulle kun betale luftfartsafgifter og gebyrer, anført i bookingbekræftelsen som »Taxes and Carrier imposed Fees«, hvorimod Ticket Fare udgjorde 0,00 EUR. I denne forbindelse er den forelæggende ret i tvivl om, hvorvidt passageren i et sådant tilfælde rejser »gratis« som omhandlet i artikel 3, stk. 3, første alternativ, i forordning nr. 261/2004.

Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende, og passageren altså ikke rejser gratis, hvis den pågældende kun skal betale afgifter og gebyrer, afhænger

afgørelsen af appelsagen dernæst af, om kampagnen »teacher promo« udgør en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden.

De omtvistede flyvninger blev booket i forbindelse med denne tids- og mængdemæssigt begrænsede kampagne fra sagsøgte, som kun var til rådighed for bestemte erhvervsgrupper.

Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) fastslog i sin dom af 21. september 2021 (X ZR 79/20), at en nedsat billetpris, som et luftfartsselskab yder til forretningsrejser for medarbejderne i en virksomhed, der har indgået en rammeaftale herom, er til rådighed for offentligheden som omhandlet i artikel 3, stk. 3, første punktum, i forordning nr. 261/2004. Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolens) afgørelse er baseret på, at det lægges til grund, at en billetpris er til rådighed for offentligheden, hvis den er rettet mod et ubestemt antal personer, som ikke har en særlig relation til luftfartsselskabet, der går ud over en (potentiel) kunderelation. Der foreligger kun en særlig relation i denne forstand, hvis begunstigelsen ikke kun ydes med henblik på øget salg, reklame eller kundepleje, men i betragtning af en samarbejdsrelation eller anden tilknytningsrelation. Ifølge den almindelige forståelse betegner begrebet »offentlighed« en ubestemt antal personer, som ikke er knyttet til hinanden på en særlig måde. Ud fra disse kriterier er en billetpris også til rådighed for offentligheden, selv om ikke enhver potentiel kunde kan benytte den. Det afgørende er tværtimod, om antallet af personer, som kan komme på tale, kan bestemmes tilstrækkeligt præcist, og om disse personer er knyttet til hinanden på tilstrækkelig vis og kan afgrænses som en lukket kreds over for offentligheden. I tilfældet med virksomhedsbilletprisen fastslog Bundesgerichtshof (forbundsdomstolen), at der ikke foreligger en tilstrækkelig tæt tilknytning mellem de begunstigede personer, hvis tilbuddene ganske vist ikke er til rådighed for enhver, men den begunstigede personkreds kun har det til fælles, at de opfylder de opstillede kriterier.

Sådan forholder det sig også i det foreliggende tilfælde. Kampagnen var ikke åben for enhver, men kun for den af sagsøgte definerede person- eller erhvervsgruppe. Den foreliggende ret er derfor i tvivl om, hvorvidt Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolens) praksis også finder anvendelse på det foreliggende tilfælde, således at der er tale om en billetpris, der er til rådighed for offentligheden, og forordning nr. 261/2004 således finder anvendelse.

Den forelæggende ret lægger i det foreliggende tilfælde til grund, at sagsøgtes kampagne hverken var et bonusprogram eller et andet kommercielt program som omhandlet i artikel 3, stk. 3, andet punktum, i forordning nr. 261/2004.

Såfremt det første og det andet spørgsmål besvares benægtende, og forordning nr. 261/2004 således finder anvendelse, er det endvidere afgørende for afgørelsen af appelsagen, om omlægningen af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal stå i en tidsmæssig sammenhæng med den oprindeligt bookede rejse.

Ifølge praksis fra Oberlandesgericht (OLG) Köln (den regionale appeldomstol i Köln (OLG Köln, dom af 26.2.2021 – 6 U 127720; OLG Köln, dom af 6.5.2022 – 6 U 219/21) kan passageren i henhold til artikel 5, stk. 1, litra a), artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 i tilfælde af, at det transporterende luftfartsselskab aflyser flyvningen, principielt forlange en omlægning af rejsen til den endelige destination under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt [end ved førstgivne lejlighed, jf. artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004] efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser. Fortolkningen af bestemmelsen viser, at omlægningen ganske vist skal udføres gratis, men også stå i en tidsmæssig sammenhæng med den oprindelige rejse. Formuleringen i artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 »omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed« etabler en entydig tidsmæssig reference til passagerens oprindelige rejseplan. Det er derfor nærliggende at antage en tilsvarende fortolkning for artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 »omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser«. Oberlandesgericht Köln (den regionale appeldomstol i Köln) henviste i denne forbindelse til bestemmelsens hensigt og formål og anførte, at forordning nr. 261/2004 i sin opbygning kun sigter mod at beskytte passagererne på den konkrete rejse. Bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 giver ikke passageren en vilkårlig gratis ret til ombooking, som slet ikke har nogen sammenhæng med den planlagte rejse, f.eks. til en flyvning efter den oprindeligt planlagte rejse på et særligt dyrt rejsetidspunkt. Artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 udgør således en slags garantikrav i tilfælde af manglende opfyldelse af aftalen. Artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 giver i sidste ende ex nunc en ret til at træde tilbage fra aftalen, hvis denne endnu ikke er opfyldt eller ikke har opfyldt sit mål. Artikel 8, stk. 1, litra b) og c), i forordning nr. 261/2004 udgør tilsvarende en ret til efterfølgende opfyldelse, som naturligt indholdsmæssigt er bundet til luftbefordringsaftalen. En sådan ret har principielt sammenhæng med den oprindeligt planlagte rejse. Om den nødvendige sammenhæng i denne forbindelse foreligger, retter sig efter omstændighederne i forbindelse med den planlagte rejse, idet befordringskravet efter tysk ret som regel skal kvalificeres som et relativt fixkøb. Ved manglende overholdelse af leveringstidspunktet opstår der ikke umulighed, flybefordringsydelsen kan leveres efterfølgende, men kreditor er berettiget til at hæve købet. Overholdelsen af leveringstiden er trods alt så væsentlig, at handelen bør stå og falde med, at der leveres til tiden. Hvornår en forsinket levering (ankomst) ikke længere giver mening for passageren og ikke længere udgør opfyldelse af aftalen, altså er blevet umulig, afhænger af passagerens oprindelige rejseplan. Der følger heller ikke andet af Kommissionens ikke-bindende fortolkningsvejledning vedrørende forordning nr. 261/2004 (EUT 2016, C 214, s. 5) og tilføjelsen hertil i lyset af covid-19 (EUT 2020, CI 89, s. 1). Kommissionen er ikke af den entydige opfattelse, at retten i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 også kan gøres gældende flere år senere til en helt anden rejse.

En omlægning af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 ville således være udelukket i den foreliggende sag. Sagsøgeren har nu efter ændring af påstanden i appelinstansen nedlagt påstand om omlægning af rejsen til sommeren 2023. De oprindelige flyvninger skulle derimod finde sted i august 2021. Med et så stort tidsinterval kan det på grundlag af praksis fra Oberlandesgericht Köln (den regionale appeldomstol i Köln) ikke længere lægges til grund, at der foreligger en tidsmæssig sammenhæng. Den forelæggende ret anser det imidlertid for tvivlsomt, om bestemmelsens ordlyd kan fortolkes således, at der som uskrevet kriterium skal foreligge en tidsmæssig sammenhæng mellem den oprindelige flyvning og omlægningen af rejsen. Der findes i hvert fald ikke støtte herfor i bestemmelsens ordlyd, hvorfor dette fortolkningsspørgsmål nu forelægges for Domstolen.

[Udelades]