

Anonymiserad version

Översättning

C-172/21 – 1

Mål C-172/21

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

19 mars 2021

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln, Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

15 mars 2021

Kärande i första instans, klagande i andra instans:

EF

Svarande i första instans, motpart i andra instans:

Deutsche Lufthansa AG

[utelämnas]

Landgericht Köln

Beslut

I målet

EF, [utelämnas] Berlin,

Kärande och klagande,

[utelämnas]

mot

Deutsche Lufthansa AG, [utelämnas] Köln,

Svarande och motpart,

[utelämnas]

Förfarandet förklaras vilande.

Följande frågor rörande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol enligt artikel 267 FEUF:

1. Utgör en företagsbiljett som är billigare än en standardbiljett (i förevarande fall är priset 152,00 euro i stället för 169,00 euro), som grundas på ett ramavtal mellan ett lufttrafikföretag och ett **[Orig. s. 2]** annat företag och som endast kan bokas av det berörda företags anställda för affärsresor, en biljett till ett reducerat biljettpris, i den mening som avses i artikel 3.3 första meningen i förordning (EG) nr 261/2004, vilken varken direkt eller indirekt är tillgänglig för allmänheten?

2. Om fråga 1 besvaras jakande: Ska en sådan företagsbiljett inte heller anses vara en biljett som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdar genom bonussystem eller annat kommersiellt program, i den mening som avses i artikel 3.3 andra meningen i förordning (EG) nr 261/2004?

S k ä l :

I.

1.

Klaganden, EF, har begärt ersättning om på 250,00 euro av motparten, Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat Deutsche Lufthansa), som är ett lufttrafikföretag, med stöd av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (nedan kallad förordning nr 261/2004).

De faktiska omständigheterna i målet är följande:

EF hade en bekräftad platsreservation på flygningen LH 191 från Berlin-Tegel till Frankfurt som skulle genomföras av Deutsche Lufthansa med den anslutande flygförbindelsen EN 8858 från Frankfurt till Florens den 15 juni 2019. Den första flygningen LH 191 skulle starta klockan 14:45 och landa klockan 15:55. Den anslutande flygningens avgångstid var klockan 16:50 och ankomsttiden var klockan 18:20. Den första flygningen försenades emellertid och nådde bestämmelseorten först klockan 16:53. Till följd av förseningen missade EF den anslutande flygförbindelsen. EF nådde sin slutliga bestämmelseort klockan 23:43 med den erbjudna ersättningstransporten.

Avståndet mellan Berlin-Tegel och Florens är mindre än 1 500 kilometer.

2

Flygningarna hade bokats genom EF:s arbetsgivare, Borderstep Institut GmbH, på grundval av ett avtal om företagsrabatt som hade ingåtts mellan Deutsche Lufthansa och nämnda företag. Därigenom reducerades biljettpriset i förhållande till det normala biljettpriset från 169,00 euro till 152,00 euro. En biljett till detta reducerade pris kan endast bokas för anställda hos Borderstep Institut GmbH för affärsresor. **[Orig. s. 3]**

EF vände sig inledningsvis till bolaget EUClaim Deutschland GmbH som genom ett skriftligt meddelande av den 8 augusti 2019 begärde ersättning på 250,00 euro från Deutsche Lufthansa i EF:s namn. Genom en skrivelse av den 9 september 2019 begärde EF på nytt genom sina ombud att Deutsche Lufthansa skulle utge ersättning. Deutsche Lufthansa betalade inte ut någon ersättning.

2.

Amtsgericht ogillade talan. Amtsgericht ansåg att det följer av artikel 3.3 första meningen i förordning nr 261/2004 att förordningen inte är tillämplig. Den aktuella biljetten bokades till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Ett biljettpris är tillgängligt för allmänheten om i princip var och en kan boka en biljett till detta pris. Det gäller även om den bokande personen måste uppfylla vissa krav avseende sina personliga egenskaper för att komma i åtnjutande av ett visst biljettpris, som till exempel är fallet med pensionärsbiljetter och biljetter för barn. Det är dock inte ett villkor för att boka en företagsbiljett att ett visst krav avseende personliga egenskaper är uppfyllt, utan att ett avtal ingåtts mellan arbetsgivaren och det berörda lufttrafikföretaget med individuella avtalade villkor för utnyttjande av företagspriset, såsom ett krav på minsta omsättning och egna tariffvillkor. Därmed definieras personkretsen som kan boka biljetter till detta pris så konkret att priset inte längre kan anses vara tillgängligt för var och en, varken direkt eller indirekt.

3.

EF har inkommit med ett överklagande av domen som meddelades av Amtsgericht, i vilket hon vidhåller sina ursprungliga yrkanden.

EF anser att företagsbiljetter inte omfattas av artikel 3.3 första meningen i förordning 261/2004 och att förordningen därför är tillämplig. Bestämmelsen omfattar endast specialpriser som erbjuds anställda (i aktiv tjänst eller tidigare anställda) hos lufttrafikföretag eller researrangörer (så kallade "Industry Discounts" eller "Agent Discounts"). I sådana fall är det utförande lufttrafikföretagets intresse av att genomföra transporten inte rent ekonomiskt, vilket är anledningen till att unionslagstiftaren inte hade för avsikt att sådana fall skulle omfattas av förordningen. Anledningen till att stora företag erbjuds ett mer fördelaktigt pris är för att de ska boka så många flyg som möjligt hos lufttrafikföretaget. Unionslagstiftaren har inte haft för avsikt att undanta passagerare som bokar en sådan företagsbiljett till ett reducerat pris, men som ändå betalar nästan det normala biljettpriset, och som inte har någon annan nära

anknytning till lufttrafikföretaget som utför flygningen, från möjligheten att begära ersättning enligt förordningen. Det skulle strida mot den konsumentvänliga grundtanken med förordningen. Biljettpriset är även tillgängligt för allmänheten. Allmänheten ska i detta sammanhang [**Orig. s. 4**] anses vara alla personer som står utanför flygbolagets verksamhet.

EF har dessutom gjort gällande att även det undantag från undantaget som föreskrivs i artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004 är relevant, eftersom ramavtal om företagspriser ska anses utgöra bonussystem. Ingåendet av ett sådant ramavtal medför åtminstone i praktiken att ett företag är bundet som kund till ett lufttrafikföretag under avtalets giltighetstid.

Deutsche Lufthansa har yrkat att överklagandet ska ogillas.

II.

Det krävs ett förhandsavgörande med svar på tolkningsfrågorna från Europeiska unionens domstol för att avgöra tvisten i målet om överklagande.

1.

Frågan är avgörande för utgången i målet. Om företagsbiljetter omfattas av artikel 3.3 första meningen i förordning nr 261/2004 och undantaget från undantaget enligt artikel 3.3 andra meningen i förordningen inte är tillämpligt ska överklagandet ogillas. Om så däremot inte är fallet, ska överklagandet bifallas, eftersom EF i sådana fall har rätt till den ersättning som hon har begärt. EF nådde sin slutliga bestämmelseort med en försening på 5 timmar och 23 minuter. Deutsche Lufthansa har inte gjort gällande att det förelåg några extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

2.

Huruvida företagsbiljetter av det slag som är fråga i målet vid den nationella domstolen utgör biljetter till ett reducerat pris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten i den mening som avses i artikel 3.3 första meningen i förordning nr 261/2004, och huruvida företagsbiljetter inte ska anses vara biljetter som utfärdats genom bonussystem eller annat kommersiellt program som tillhandahålls av ett lufttrafikföretag eller en researrangör i den mening som avses i artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004, är en fråga rörande tolkningen av artikel 3.3 i nämnda förordning som i tveksamma fall endast Europeiska unionens domstol har behörighet att avgöra.

3.

Den hänskjutande domstolen har i sin tidigare rättspraxis ansett att ett reducerat pris på företagsbiljetter som grundas på ett ramavtal mellan ett lufttrafikföretag och ett annat företag och som endast kan bokas för det berörda företagens anställda och endast för affärsresor, utgör ett reducerat biljettpris som varken direkt eller

4

indirekt [**Orig. s. 5**] är tillgängligt för allmänheten i den mening som avses i artikel 3.3 första meningen i förordning nr 261/2004 (LG Köln, dom av den 17.03.2020, 11 S 33/19, juris; LG Köln, dom av den 17.11.2020, 11 S 373/19, sistnämnda ej publicerad).

a)

Frågan huruvida biljettpriser som endast gäller för ett företag efter att ett avtal ingåtts med lufttrafikföretaget ska anses vara ett biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten är ytterst omstridd i rättspraxis och doktrin.

I doktrinen förespråkas till övervägande del den rättsliga uppfattning som EF har gjort gällande, nämligen att artikel 3.3 första meningen andra alternativet i förordning nr 261/2004 endast omfattar rabatter som inte återfinns på den fria marknaden och som beviljas personalen på flygbolag eller samarbetande researrangörer eller resebyråer, såsom Industry Discount (ID), Agent Discount (AD) och Personal Education Program-tariffen (PEP) [utelämnas]. I enlighet med denna uppfattning kan allmänheten endast anses vara alla personer som inte ingår i flygbolagets verksamhet, men däremot inte anställda hos flygbolaget eller samarbetande turistföretag [utelämnas]. Det är i detta sammanhang tillräckligt att biljettpriset endast är tillgängligt för en del av allmänheten (barn, skolungdomar, studenter, pensionärer), genom att det ställs krav på kundernas individuella egenskaper [utelämnas]. Även företagsbiljetter är, i vart fall indirekt, tillgängliga för en del av allmänheten om man definierar begreppet del av allmänheten på detta sätt [utelämnas]. Detta följer under alla omständigheter av syftet med undantaget från undantaget i artikel 3.3 andra meningen i förordningen [utelämnas]. [**Orig. s. 6**]

Det finns ingen etablerad rättspraxis på området och den är i de delar som offentliggjorts – som synes – inte enhetlig. AG Hamburg uteslöt till exempel inte att förordningen kan tillämpas på reducerade företagspriser (AG Hamburg, dom av den 01.11.2019, 23a C 83/19), medan vissa avdelningar vid AG Köln (AG Köln, dom av den 04.11.2016, 136 C 155/15), AG Bremen (AG Bremen, dom av den 16.01.2020, 16 C 313/19) och AG Frankfurt am Main (AG Frankfurt am Main, dom av den 4.4.2019 – 32 C 1964/18) fann att förordningen inte är tillämplig på reducerade biljettpriser för företag. LG Frankfurt am Main fann att till och med en rabatt som beviljats en hel yrkesgrupp – journalister – inte kan anses vara direkt eller indirekt tillgänglig för allmänheten (LG Frankfurt, dom av den 06.06.2014 – 24 S207/134s, citerat från Schmid, *NJW* 2015, 513, fotnot 5).

b)

Den hänskjutande domstolen anser att en företagsbiljett av det slag som är fråga i målet vid den nationella domstolen inte ska anses vara ”tillgänglig för allmänheten”. I motsats till den uppfattning som framförts i doktrinen anser den hänskjutande domstolen inte att det finns några hållbara argument för att artikel 3.3 första meningen andra alternativet i förordning 261/2004 endast ska gälla

rabatter som beviljas personalen på flygbolag och turistföretag. Denna typ av reducerade biljettpriser omnämns visserligen i kommissionens riktlinjer för tolkningen av förordningen. I dessa riktlinjer anges följande rörande artikel 3.3 första meningen: ”*Specialpriser som lufttrafikföretag erbjuder sin personal omfattas av denna bestämmelse.*” Härav är det dock – oberoende av att dessa riktlinjer inte är bindande – inte möjligt att dra slutsatsen att endast sådana priser omfattas av bestämmelsen. Mot en sådan tolkning talar redan undantaget från undantaget i artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004, enligt vilken bonussystem undantas från bestämmelsen i första meningen. Om den första meningen i bestämmelsen redan från början endast skulle gälla biljettpriser som beviljas den egna personalen eller samarbetande företags personal, skulle undantaget från undantaget vara helt onödigt, eftersom sådana priser i vilket fall som helst inte är hänförliga till bonussystem. Unionslagstiftaren hade således kunnat utelämna den andra meningen helt och hållet om dess avsikt varit att bestämmelsen ska ha denna betydelse. Den hänskjutande domstolen anser att det med nödvändighet följer av den omständigheten att unionslagstiftaren inte har utlämnat den andra meningen, att den första meningen inte endast gäller rabatter för den egna personalen och personalen hos turistföretag. De delar av doktrinen som företräder den motsatta uppfattningen har inte heller kunnat visa hur en sådan tolkning ska kunna förenas med den andra meningen i bestämmelsen. Det är endast på ett enda ställe i doktrinen som ett argument om detta har framförts. Detta argument är att den andra meningen är en rent deklaratorisk bestämmelse, då den första meningen hur som helst inte omfattar bonussystem – det rör sig således om en ”klargörande bestämmelse” (*Servicenorm*) från unionslagstiftarens sida [utelämnas] [**Orig. s. 7**] [utelämnas]. Den hänskjutande domstolen kan inte godta detta argument. Den hänskjutande domstolen anser att det är fråga om ett rent cirkelresonemang.

Omvänt förefaller det – utan att den hänskjutande domstolen behöver avgöra denna fråga – emellertid inte vara nödvändigt att ett biljettpris är tillgängligt för hela allmänheten, utan begränsning. I detta avseende kan det vara tillräckligt för att rekvisitet som avser allmänheten ska vara uppfyllt att ett biljettpris endast är tillgängligt för en del av allmänheten som definieras utifrån vissa objektiva personliga kriterier, vilket exempelvis är fallet med specialpriser för barn och pensionärer (detta konstaterade till exempel AG Bremen, dom av den 16.01.2020, 16 C 313/19). Då uppkommer emellertid frågan om vilken slags kriterier som ska användas för att definiera personkretsen för att ett visst biljettpris fortfarande ska anses vara ett pris som är tillgängligt för en del av allmänheten i den mening som avses i bestämmelsen. Den hänskjutande domstolen anser att det endast kan vara fråga om en sådan del av allmänheten om personkretsen bestäms med hjälp av objektiva personliga egenskaper hos personerna, som till exempel passagerarens ålder eller i tillämpliga fall att denne är en skolungdom eller student. För en företagsbiljett är det avgörande kriteriet för att vara en del av den berörda personkretsen emellertid inte en personlig egenskap hos passageraren, utan ett avtalsförhållande mellan passagerarens arbetsgivare och lufttrafikföretaget. För att utnyttja det reducerade biljettpriset räcker det emellertid inte att en passagerare är anställd hos ett företag av viss storlek. Detta företag måste sedan tidigare ha ingått

ett motsvarande ramavtal. Beviljandet av det reducerade biljettpriset är alltså knutet till ett kriterium mellan parterna (*inter partes*) som överenskommit av dem genom ramavtalet (AG Bremen, dom av den 16.01.2020, 16 C 313/19).

Även om man skulle anse att tillhörigheten till en viss krets i den mening som avses i artikel 3.3 första meningen i förordning nr 261/2004 kan grundas på att en kund är anställd hos ett visst företag som har ingått ett avtal med lufttrafikföretaget, kan rekvisitet att biljettpriset måste vara fritt tillgängligt för denna "del av allmänheten" hur som helst inte anses vara uppfyllt – ens indirekt – med avseende på det biljettpris som är fråga i det aktuella målet. Det är nämligen inte ens för personalen vid det aktuella företaget som ingått ramavtalet om reducerat biljettpris möjligt att utnyttja detta pris fritt. Tvärtom är det ostridigt mellan parterna att biljettpriset som det är fråga om endast kan tillämpas för affärsresor inom ramen för anställningsförhållandet, men däremot inte för de anställdas privata resor. Denna klart definierade ändamålsbegränsning innebär i alla händelser att det reducerade biljettpriset inte är beroende enbart av flygpassagerarens personliga egenskaper och det kan således inte längre anses vara fråga om ett biljettpris som är tillgängligt för allmänheten (detta konstaterade även AG Köln, dom av den 04.11.2016, 136 C 155/15) [utelämnas] [Orig. s 8] [utelämnas]. Detta är även en avgörande skillnad i förhållande till andra tänkbara biljettpriser som gäller för en del av allmänheten. Reducerade biljettpriser för barn eller pensionärer gäller till exempel för dessa oberoende av resans ändamål. I regel torde det inte heller vara ett krav för tillgång till specialpriser för skolungdomar och studenter att flygningen har ett samband med skolan eller studierna.

4.

Den hänskjutande domstolen anser att ett biljettpris av det slag som är i fråga i det nationella målet inte heller omfattas av undantaget från undantaget enligt artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004, enligt vilken förordningen utan hinder av den första meningen ska tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program (LG Köln, dom av den 17.03.2020, 11 S 33/19, juris; LG Köln, dom av den 17.11.2020, 11 S 373/19, ej publicerad).

Den mer eller mindre förhärskande uppfattningen i rättspraxis och doktrin är att denna bestämmelse i vart fall omfattar bonusprogram för personer som flyger ofta och bonusprogram baserade på flygsträcka. Emellertid finns också uppfattningen att även företagsbiljetter i slutändan är hänförliga till bonussystem eller andra kommersiella program och att undantaget från undantaget enligt den andra meningen följaktligen även gäller för sådana biljetter [utelämnas]. Den hänskjutande domstolen anser dock att begreppen bonussystem och kommersiellt program i den mening som avses i artikel 3.3 andra meningen i förordningen inte kan ges en så extensiv tolkning. I slutändan utgör nämligen alla reducerade priser en form av bonussystem. Om man däremot anser att själva prisnedsättningen är tillräcklig för att undantaget från undantaget i den andra meningen ska bli

tillämpligt skulle det leda till samma resultat som beskrivits ovan: I slutändan skulle det inte finnas ett enda reducerat biljettpris som beviljas personer som står utanför ett företags verksamhet (de som är en del av verksamheten är ju inte kunder i egentlig mening) som omfattas av artikel 3.3 första meningen andra alternativet i förordning nr 261/2004, vilket skulle innebära att bestämmelsen i andra meningen är helt överflödigt. Bestämmelsen i första meningen skulle i sådana fall endast gälla för rabatter till personal. Om det emellertid hade varit unionslagstiftarens avsikt skulle det ha varit enklare att uttryckligen ange detta i den första meningen och helt utelämnat den onödiga andra meningen. Just detta har unionslagstiftaren emellertid inte gjort. Det är inte heller troligt att unionslagstiftaren, genom att ta en omständlig omväg i form av undantaget från undantaget i andra meningen, endast ville undanta reducerade biljettpriser för personal från förordningens tillämpningsområde. Mot bakgrund av det ovan anförda anser den hänskjutande domstolen att den andra meningen i den aktuella bestämmelsen inte omfattar företagsbiljetter, utan endast gäller för passagerare som reser med biljetter som utfärdats som en premie inom ramen för ett bonussystem eller **[Orig. s. 9]** annat kommersiellt program, i synnerhet bonusprogram baserade på flygsträcka (detta konstaterade även AG Köln, dom av den 04.11.2016, 136 C 155/15).

[utelämnas]

[avslutande kommentarer, namnteckningar]