

# Anonymiserad version

Översättning

C-663/23 – 1

Mål C-663/23

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

9 november 2023

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

24 oktober 2023

### Kärande:

UW

### Svarande:

Etihad Airways P.J.S.C.

---

Landgericht Düsseldorf

**Beslut**

I målet

UW, [utelämnas] Berlin,

kärande,

[utelämnas]

mot

Etihad Airways P.J.S.C., [utelämnas] Frankfurt,

svarande,

[utelämnas]

har tjuogoandra tvistemålsavdelningen vid Landgericht Düsseldorf (regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland)

den 24 oktober 2023

[utelämnas]

**beslutat:**

Målet förklaras vilande.

Följande frågor rörande unionsrättens tolkning hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 första stycket b och tredje stycket FEUF:

1.

Ska artikel 5.1 a jämförd med artikel 8.1 a och artikel 7.3 i 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 flygpassagerarförordningen) tolkas så, att en flygpassagerare som inte har förvärvat en flygbiljett för en flygning med ett utförande lufttrafikföretag genom att betala i pengar utan genom att använda flygbonuspoäng, vilka utfärdats av ett annat lufttrafikföretag inom ramen för ett bonusprogram, kan kräva att det utförande lufttrafikföretaget ska återbetala flygbiljettpriset i pengar i händelse av att flygningen ställs in?

2.

Om den första frågan besvaras jakande: Ska priset för en flygbiljett i den mening som avses i artikel 8.1 a i flygpassagerarförordningen, för vilken flygpassageraren kan kräva återbetalning i pengar, i dessa fall beräknas på grundval av det biljettpris som var tillgängligt för allmänheten och till vilket det utförande lufttrafikföretaget sålde biljetter till den aktuella, inställda flygningen, eller ska det i stället beräknas utifrån (det genomsnittliga) värdet av de flygbonuspoäng som användes?

**Skäl:**

**I.**

Bakgrunden till begäran om förhandsavgörande är följande:

Käranden (nedan kallad UW) hade en bekräftad bokning för en flygning som skulle utföras av svaranden (nedan kallad Etihad) den 6 och 7 april 2021 från

2

Düsseldorf via Abu Dhabi i Förenade Arabemiraten till Kairo i Egypten (flygnummer: EY 24 och EY 653).

UW:s biljett köptes av UW:s medresenär hos American Airlines. Medresenären betalade för UW:s flygbiljett med 42 500 flygbonuspoäng från American Airlines flygbonusprogram. UW själv betalade skatter och avgifter om 81,60 USD. Det biljettpris som var tillgängligt för allmänheten avseende den ovannämnda flygningen belöpte på 8 009,91 euro inklusive skatter och avgifter.

Etihad ställde in flygningen.

UW vägrade att godta den ombokning som erbjöds och begärde den 6 februari 2021 att Etihad lämna kompensation för de använda flygbonuspoängen och för ytterligare betalda belopp senast den 15 februari 2021. Etihad lämnade ingen kompensation och hänvisade till American Airlines.

Den 22 februari 2021 gav UW sitt ombud i uppdrag att göra en utomrättslig prövning och att göra UW:s anspråk gällande gentemot Etihad. Ombudet fakturerade UW 850,00 euro för utförandet av uppdraget.

Etihad såg till att flygbolaget American Airlines krediterade medresenärens flygbonuspoängkonto med de 85 000 flygbonuspoäng som denne hade använt.

UW yrkar i förevarande mål att

Etihad ska förpliktas att till UW betala 8 009,91 euro jämte ränta [utelämnas] och därutöver 850,00 euro.

Etihad har yrkat

att UW:s talan ska ogillas.

Etihad anser att UW i bästa fall kan begära att flygbonuspoängen återbetalas, eftersom flygningen köptes med flygbonuspoäng från flygbolaget American Airlines och inte med pengar. Eftersom Etihad inte kan betala ut flygbonuspoäng från American Airlines måste UW vända sig till American Airlines med sitt ersättningsanspråk.

## II.

Svaren på de frågor som formulerats i beslutdelen är av avgörande betydelse för utgången i målet vid den nationella domstolen.

Detaljmotivering:

UW har, enligt artikel 5.1 a jämförd med artikel 8.1 a första strecksatsen i flygpassagerarförordningen, rätt att av Etihad få ersättning för inköpspriset av flygbiljetten om 8 009,91 euro, om UW kan kräva återbetalning av kostnaden för

flygbiljetten i pengar trots att flygningen inte köptes med pengar utan genom att använda flygbonuspoäng.

Enligt artikel 5.1 a jämförd med artikel 8.1 a första strecksatsen i flygpasagerarförordningen har Etihad, till följd av att bolaget ställde in flygningen på vilken UW hade en bekräftad bokning, en skyldighet att återbetala hela inköpspriset för biljetten till UW inom sju dagar i den form som denne väljer i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3 i samma förordning.

a)

UW betalade endast den del av biljettpriset i pengar som belöpte på 81,60 USD för skatter och avgifter. För resterande belopp användes 42 500 flygbonuspoäng, vilka medresenären hade intjänat genom American Airlines flygbonusprogram.

Kompensationens art och belopp fastställs i enlighet med artikel 7.3 i flygpasagerarförordningen, till vilken artikel 8.1 a första strecksatsen i samma förordning uttryckligen hänvisar. I artikel 7.3 i förordningen föreskrivs att återbetalningen av biljettpriset ska betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster. Frågan är således om UW kan kräva kompensation i euro för de använda flygbonuspoängens motvärde. Den hänskjutande domstolen anser att så är fallet.

Den omständigheten att UW ursprungligen förvärvade biljetten genom att använda flygbonuspoäng och inte pengar torde inte utgöra hinder för slutsatsen ovan. Det framgår av den entydiga lydelsen av artikel 7.3 i flygpasagerarförordningen att betalning av kompensation med resevouchers och/eller andra tjänster, vilket även inbegriper återbetalning i form av flygbonuspoäng, endast kan ske med passagerarens skriftliga samtycke. Eftersom sådant samtycke från UW inte föreligger ska flygbonuspoängens motvärde återbetalas i pengar.

Argumentet att artikel 8.1 a i flygpasagerarförordningen, som uttryckligen hänvisar till artikel 7.3 i samma förordning, tar sin utgångspunkt i att en biljett i normalfallet betalas med pengar och att lagstiftaren skulle ha förbiset en situation där biljettpriset ska återbetalas men biljetten har betalats med flygbonuspoäng, bör inte heller kunna motsäga ovanstående slutsats. I artikel 3.3 andra meningen i flygpasagerarförordningen föreskrivs nämligen uttryckligen att denna förordning även ska tillämpas i situationer där biljetter har förvärvats av ett lufttrafikföretag inom ramen för ett flygbonussystem eller ett annat kommersiellt program. Sådana program omfattar även bonusprogram med flygbonuspoäng, såsom American Airlines bonusprogram. Härav kan slutsatsen dras att lagstiftaren mycket väl hade den nu aktuella situationen i åtanke, men ändå beslutade sig för att i samband med återbetalningsanspråk enligt artikel 8.1 a första strecksatsen i flygpasagerarförordningen utan begränsningar hänvisa till bestämmelserna om

kompensation i artikel 7.3 i samma förordning för att undvika olägenheter för passagerarna i dessa fall.

I detta sammanhang ska det särskilt beaktas att det är vanligt att flygbonuspoäng inom ramen för bonusprogram även kan användas för att köpa flyg från andra flygbolag som är medlemmar i samma flygbolagsallians. Så är också fallet i förevarande mål. Flygbonuspoängen från American Airlines flygbonusprogram kan nämligen även användas för Etihads flygningar. I dessa fall kan det lufttrafikföretag som utför flygningen och mot vilken talan väckts över huvud taget inte, eller endast med betydande svårigheter, kreditera passagerarens konto hos ett annat lufttrafikföretag med flygbonuspoäng. För att förhindra att det lufttrafikföretag som utför flygningen kan uppmana passageraren att i stället rikta sitt anspråk mot det lufttrafikföretag som upprättat bonusprogrammet i dessa situationer har lagstiftaren således uppenbarligen valt att i dessa fall alltid göra det möjligt för passageraren att kräva återbetalning i pengar.

Detta är även i linje med flygpassagerarförordningens syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna i samband med flygresor. Vad gäller rätten till kompensation enligt artikel 7.1 i flygpassagerarförordningen har EU-domstolen dessutom slagit fast att artikel 7.3 i samma förordning, i syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, ska ges en extensiv tolkning (se EU-domstolens dom av den 3 september 2020, C-356/19, Delfly/Smartwings Poland [*utelämnas*]: passageraren kan kräva att kompensation ska utges i den nationella valutan i stället för i euro).

Även om det enligt de allmänna villkoren i American Airlines bonusprogram var uteslutet att kunna få en återbetalning av bonuspoängens motvärde i pengar och om det endast var möjligt att få en kreditering av bonuspoängen på flygpassagerarens konto, så skulle en sådan bestämmelse vara ogiltig enligt artikel 15 i flygpassagerarförordningen, eftersom UW:s rättigheter enligt artikel 5.1 a, artikel 8.1 a första strecksatsen och artikel 7.3 i flygpassagerarförordningen på så sätt olagligen skulle inskränkas. Dessutom kan det lufttrafikföretag som utför flygningen begära kompensation från det andra lufttrafikföretaget som utfärdat flygbonuspoängen enligt artikel 13 i flygpassagerarförordningen.

b)

UW har begärt betalning av ett belopp om 8 009,91 euro. Det är enligt UW:s obestridda uppgift i målet det biljettpris som UW hade behövt betala om denne hade bokat flygningen på den för allmänheten tillgängliga marknaden. Trots att flygbonuspoäng inte kan överlåtas har de ett värde, eftersom en flygpassagerare kan använda dem inom ramen för ett flygbonusprogram som motprestation för erbjudna varor eller tjänster (se BGH [Bundesgerichtshof, Högsta domstolen i Tyskland], dom av den 1 mars 2023 – IV ZR 112/22, r + s 2023, s. 448 och s. 449, punkt 14). Den hänskjutande domstolen anser att det är rimligt att, i enlighet med vad UW redogjort för i sina grunder, värdera bonuspoängen utifrån ett hypotetiskt inköpspris för biljetten.

Det går inte att tillskriva flygbonuspoängen något slags objektivt värde. Värdet i pengar för de använda flygbonuspoängen varierar emellertid beroende på för vilka flygningar poängen används. Användningen av flygbonuspoängen kan för flygpasageraren utfalla mer förmånlig i vissa fall och mindre förmånlig i andra fall beroende på vilken flygning passageraren bokar med flygbonuspoängen. Bonuspoängens värde är nämligen i regel högre vid dyra långdistansflygningar än vid enkla flygningar på kort- och medeldistans. Det ter sig i praktiken varken genomförbart eller acceptabelt för kunden att utgå från ett slags ”genomsnittsvärde” för bonuspoängen som utreds i förekommande fall på grundval av passagerarens tidigare genomförda resor eller på grundval av en genomsnittlig flygbonuspoängresenärs kundbeteende. Bonuspoängens värde framstår för flygpasageraren, vid den tidpunkt då dessa används, som fullständigt ogenomskinligt. Passageraren har i regel ingen insyn vare sig i flygbolagets kalkyler i detta avseende eller i vilka avtal det aktuella flygbolaget har med andra flygbolag från samma flygbolagsallians beträffande huruvida bonuspoäng godtas vid bokningen av flygningar. UW har obestritt uppgett att vederbörande regelbundet använder flygbonuspoängen för mycket dyra flygningar. Genom att den aktuella flygningen den 6 och 7 april 2021 från Düsseldorf via Abu Dhabi till Kairo bokades med användning av 42 500 bonuspoäng ”konkretiserades” värdet av de använda bonuspoängen till ett hypotetiskt pris för flygningen med det belopp som motsvarande flygning skulle ha kostat på den allmänt tillgängliga marknaden. Den omständigheten att flygningen därefter ställdes in kan inte frånta UW denna förmån. Om lufttrafikföretaget upprättar den här typen av bonusprogram för att främja kundlojalitet och i marknadsföringssyfte och flygpasageraren använder dessa flygbonuspoäng för att boka en flygning, måste lufttrafikföretaget – om det ställer in den aktuella flygningen – godta att flygbonuspoängens värde beräknas utifrån det för allmänheten tillgängliga biljettpriset för den aktuella flygningen, i synnerhet som passageraren helt saknar insyn i kalkylerna som ligger bakom bonusprogrammet.

Etihad's påstående, att bolaget under tiden har krediterat medresenärens bonuspoängkonto med de flygbonuspoäng som användes för flygresan, är irrelevant. Å ena sidan medför krediteringen av medresenärens konto ingen ökning av UW:s tillgångar, å andra sidan kan – som anförts ovan – en återbetalning av priset för flygningen i annan form än i pengar enligt artikel 7.3 i flygpasagerarförordningen endast ske med flygpasagerarens skriftliga samtycke. Ett sådant samtycke finns inte, vilket innebär att flygpasagerarens anspråk inte kan anses vara tillgodosedda genom återbetalningen av flygbonuspoängen. Återbetalningen av flygbonuspoängen har alltså ingen verkan alls i detta hänseende. Etihad kan inte ”skapa fakta” genom att mot UW:s, respektive dennes medresenärs, vilja återbetala de använda flygbonuspoängen.

c)

Den riktiga tolkningen av flygpasagerarförordningen med avseende på de ovannämnda frågorna kan inte på ett uppenbart sätt härledas från vare sig förordningens ordalydelse eller EU-domstolens tidigare praxis. [utelämnas]