

# Anonymiserad version

Översättning

C-49/22 – 1

Mål C-49/22

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

24 januari 2022

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

4 januari 2022

### Klagande, tillika svarande i första instans:

Austrian Airlines AG

### Motpart, tillika kärende i första instans:

TW

---

[utelämnas]

Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i tvisten mellan kärenden **TW**, [utelämnas] mot svaranden Austrian Airlines AG [utelämnas], Wiens flygplats, [utelämnas] rörande **1 000 euro** [utelämnas] med anledning av svarandens överklagande av Bezirksgericht Schwechats (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) dom av den 13 april 2021, 26 C 276/20p-12 [utelämnas], fattat följande beslut:

[I] Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för **förhandsavgörande** enligt artikel 267 FEUF:

[1] Ska artikel 5.1 a och artikel 8.1 b i 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 (EG) nr 261/2004) tolkas så, att även ett repatrieringsflyg som utförs inom ramen för en stats myndighetsutövning ska anses utgöra en sådan ombokning till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga transportvillkor som det lufttrafikföretag som utför flygningen ska erbjuda om en flygning blir inställd, när det utförande lufttrafikföretaget visserligen inte har någon giltigt rättsligt anspråk på att passageraren ska transporteras, men däremot skulle kunna registrera passageraren för en sådan flygning samt överta kostnaderna för denna, och lufttrafikföretaget i slutändan på grundval av ett avtal med den berörda staten genomför flygningen med samma flygplan och vid samma avgångs- och ankomsttider som gällde för flygningen som ställdes in?

[2] Ska artikel 8.1 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att en passagerare som själv anmäler sig till ett sådant repatrieringsflyg som beskrivs i fråga 1 och betalar ett obligatoriskt kostnadsbidrag för detta flyg har rätt att begära ersättning för dessa utgifter från lufttrafikföretaget direkt med stöd av förordning (EG) nr 261/2004, även om utgifterna inte uteslutande utgörs av rena flygkostnader?

[II] [utelämnas] [förfarandet förklaras vilande]

## SKÄL:

### A. Faktiska omständigheter

Svaranden i första instans, Austrian Airlines AG (nedan kallat Austrian Airlines), är ett österrikiskt lufttrafikföretag. Käranden i första instans, TW, och hans maka hade bekräftade platsreservationer för flygningarna OS 17 den 7 mars 2020 från Wien (VIE) till Mauritius (MRU), och OS 18 den 20 mars 2020 från Mauritius (MRU) till Wien (VIE), vilka utfördes av Austrian Airlines. Båda flygningarna ingick i en paketresa.

Flygningen OS 17 genomfördes enligt tidtabellen, men däremot ställde Austrian Airlines in flygningen OS 18 den 18 mars 2020 till följd av Covid-19-pandemin och de åtgärder som Österrikes federala regering vidtog i samband med pandemin. Trots att Austrian Airlines hade kontaktuppgifter till TW och hans maka underlät bolaget att kontakta dem och informerade dem således inte heller om deras rättigheter enligt artikel 8.1 i förordning (EG) nr 261/2004. Först den 19 mars 2020 ringde researrangören upp dem och informerade dem om att flygningen blivit inställd, samt om att det österrikiska utrikesministeriet planerat ett repatrieringsflyg den 20 mars 2020. Vid denna tidpunkt genomfördes inte längre några andra reguljära flygningar.

TW och hans maka registrerade sig online för repatrieringsflyget på utrikesministeriets webbplats. För flygningen betalade de ett obligatoriskt kostnadsbidrag på 500 euro vardera till utrikesministeriet. Flygningen genomfördes av Austrian Airlines med flygnummer OS 1024 och med samma avgångstid som den tidtabellsenliga avgångstiden för flygningen OS 18. Austrian

Airlines hade inte någon möjlighet att själv omboka passagerare till repatrieringsflyget, men bolaget hade dock kunnat registrera passagerarna på utrikesministeriets flygplats och ersätta de uppkomna kostnaderna. Austrian Airlines erhöll en icke fastställd andel av de 500 euro som varje passagerare var tvungen att betala.

TW:s maka överlät sina rättsliga anspråk till följd av den inställda flygningen OS 18 till TW.

## **B. Parternas grunder och yrkanden**

**TW** väckte talan den 14 september 2020 och yrkade inledningsvis ersättning med 900 euro jämte ränta. Han gjorde gällande att flygningen OS 18 visserligen hade utförts av Austrian Airlines, men att den ”betalats två gånger” till ett belopp om 900 euro. I en förberedande skrivelse som TW ingav den 27 januari 2021 utvidgade han sitt yrkande till 1 000 euro jämte ränta och gjorde nu gällande att Austrian Airlines visserligen ställt in flygningen OS 18, men därefter genomfört den ”kamouflerad till en statlig flygning” för vilken passagerarna var tvungna att betala 500 euro extra per person. RW anser således att flygningen utfördes men att den ”betalades två gånger till ett belopp om 500 euro”. I strid med artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 underlät Austrian Airlines inte enbart att erbjuda eller organisera ombokning, utan tog dessutom betalt för den transport som TW själv organiserat. Eftersom Austrian Airlines åsidosatt sina unionsrättsliga skyldigheter i detta avseende ska bolaget ersätta den skada som TW lidit på grund av att han på egen bekostnad var tvungen att organisera en ersättningstransport.

**Austrian Airlines** yrkade att talan skulle ogillas, bestred TW:s yrkanden och anförde i sitt svaromål i huvudsak följande: Det var nödvändigt att ställa in flygningen OS 18 till följd av Covid-19-pandemin. TW nådde sin slutliga bestämmelseort medelst det repatrieringsflyg som utrikesministeriet organiserat för hemtransport. Austrian Airlines tog inte ut någon ersättning av TW för detta. Bokningen av flygningen OS 18 skedde inom ramen för en paketresa. TW har inte styrkt biljettpriset för resan och talan ska således underkännas i denna del. Researrangören överlämnade inte TW:s kontaktuppgifter till Austrian Airlines. Repatrieringsflyget utgör inte en ombokning i den mening som avses i artikel 3.3 i förordning (EG) nr 261/2004, eftersom det inte är fråga om ett biljettpris som är tillgängligt för allmänheten. Inga andra reguljära flygningar var tillgängliga. Det var endast utrikesministeriet som beslutade vem som skulle transporteras på repatrieringsflyget, Austrian Airlines hade således inte själv möjlighet att omboka TW till repatrieringsflyget.

## **C. Förfarandet**

**Domstolen i första instans** biföll talan vad gäller huvudfordran i sin helhet men ogillade ett ytterligare ränteyrkande avseende ett mindre belopp, vilket inte överklagades. Den fastställde de omständigheter som sammanfattats ovan och

drog i rättsligt hänseende slutsatsen att Austrian Airlines ställde in flygningen OS 18 och enligt artikel 5.1 a i förordning (EG) nr 261/2004 var skyldigt att tillhandahålla assistans i enlighet med artikel 8 i nämnda förordning. Nämnda domstol påpekade att om denna skyldighet inte uppfylls har passagerare en rätt till kompensation direkt med stöd av unionsrätten. Genom att inte ha informerat passagerarna om den inställda flygningen och deras rätt att välja mellan alternativen i artikel 8 i förordning (EG) nr 261/2004, åsidosatte Austrian Airlines sina skyldigheter och ansvarar således för den skada som uppkommit till ett belopp om 500 euro per person. Till följd av att TW:s maka har överlåtit sina anspråk till honom omfattar de anspråk som han gjort gällande även hennes anspråk. Även om det skulle krävas vållande från Austrian Airlines sida för att TW med fog ska kunna göra gällande en rätt till kompensation är detta villkor uppfyllt, eftersom flygbolaget inte själv registrerade passagerarna på utrikesministeriets webbplats och övertog kostnaderna för repatrieringsflyget.

Austrian Airlines har **överklagat** ovannämnda dom och yrkat att denna ska ändras på så sätt att den ursprungliga talan ogillas, alternativt att domen ogiltigförklaras. Såvitt det är relevant för begäran om förhandsavgörande har Austrian Airlines anfört att det inte föreligger ett orsakssamband mellan bolagets agerande och skadan. Austrian Airlines hade ingen möjlighet att omboka passagerarna. Inga reguljära flygningar genomfördes vid den aktuella tidpunkten och repatrieringsflyget utgjorde inte en ombokning i den mening som avses i artikel 8 i förordning (EG) nr 261/2004, eftersom bolaget inte kunde påverka vilka passagerare som ombokades till detta flyg. Flyget var i stället ett led i statens myndighetsutövning för att organisera hemresan för statens medborgare. Omsorgsplikten som åligger lufttrafikföretag ges en för omfattande räckvidd om man kräver att de ska registrera passagerare för sådana flyg. Beloppet på 500 euro per passagerare var inte heller ett reguljärt biljettpris, utan ett kostnadsbidrag som togs ut av Republiken Österrike. Även om Austrian Airlines hade informerat flygpassagerarna om utrikesministeriets repatrieringsflyg hade de varit tvungna att betala kostnadsbidraget. Även om detta belopp ska anses som ha gett upphov till en skada utgörs den relevanta skadevållande händelsen av att flygningen OS 18 ställdes in. Detta var emellertid nödvändigt till följd av Covid-19-pandemin och Austrian Airlines har således inte har vållat skadan.

TW har i sin **svarsskrift** yrkat att överklagandet ska lämnas utan bifall. Han har i huvudsak gjort gällande att domstolen i första instans gjorde en riktig bedömning.

Den hänskjutande domstolen ska i egenskap av **appellationsdomstol** pröva TW:s yrkanden i andra och sista instans. Till följd av bestämmelser i den nationella processrätten ska domstolen begränsa sin prövning till att endast avse rättsfrågorna.

## D. Tillämpliga bestämmelser

Luftrafikföretagets skyldighet att tillhandahålla assistans föreskrivs i följande bestämmelser i förordning (EG) nr 261/2004:

### *Artikel 5 – Inställd flygning*

1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna
  - a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det luftrafikföretag som utför flygningen...

### *Artikel 8 – Rätt till återbetalning eller ombokning*

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan...
  - b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor...

## E. Skälen till att förhandsavgörande begärs

### Fråga 1

Inledningsvis ska det noteras att stöd och hjälp med hemresa i nödsituationer utgör en del av det konsulära skyddet och hör till Republiken Österrikes konsulära uppgifter (3 § stycke 1 punkt 5 Konsulargesetz (KonsG) (lagen om konsulärt skydd)). Fullgörandet av dessa uppgifter hör till statens myndighetsutövning (se RIS-Justiz RS0132961). Austrian Airlines medverkade i Republiken Österrikes fullgörande av dessa uppgifter, dock utan något inflytande över de beslut som staten fattade i detta sammanhang.

Den korrekta tolkningen av begreppet ”erbjuda” i artikel 5.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 och begreppet ”ombokning” i artikel 8.1 b i nämnda förordning är således avgörande för målets utgång.

Begreppet ”erbjuda” i artikel 5.1 b i förordningen kan tolkas på så sätt att det luftrafikföretag som utför flygningen visserligen inte är skyldigt att själv utföra transporten till den slutliga bestämmelseorten, men däremot måste säkerställa att passageraren får ett giltigt anspråk på transport som kan göras gällande mot ett annat luftrafikföretag. Detta överensstämmer med en uppfattning som företräds i en del av doktrinen, nämligen att luftrafikföretaget måste organisera biljetter till ersättningsflygningen och överlämna dessa till passageraren [utelämnas]. I artikel 2 f i förordning (EG) nr 261/2004 definieras en biljett som ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, ... som utfärdats eller godkänts av luftrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent.

Detta utgör själva kärnan i Austrian Airlines argument avseende att bolaget i det aktuella fallet inte var i stånd att säkerställa att passagerarna fick ett sådant rättsligt anspråk.

Om det utförande lufttrafikföretagets skyldighet omfattar att säkerställa att passagerarna får ett rättsligt anspråk men lufttrafikföretaget inte är i stånd att göra detta, skulle man kunna hävda att den omständigheten att företaget inte vidtar andra åtgärder – som att registrera passagerarna för ett repatrieringsflyg, såsom var aktuellt i förevarande mål – inte utgör ett åsidosättande av skyldigheten att tillhandahålla assistans enligt artikel 8 i förordning (EG) nr 261/2004, och att det således inte föreligger någon rätt till kompensation i enlighet med EU-domstolens dom i målet C-83/10, Rodriguez/Air France.

Den hänskjutande domstolen anser emellertid att det även finns argument som talar för att skyldigheten enligt artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 inte endast är begränsad till de fall där lufttrafikföretaget är i stånd att säkerställa att passagerarna får ett giltigt rättsligt krav mot ett annat lufttrafikföretag.

Å ena sidan har EU-domstolen konstaterat att artikel 9.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 inte anger hur de avtalsförhållanden som kan bli följden av fullgörandet av denna skyldighet ska regleras (C-530/19, NM/ON (punkt 28)). EU-domstolen fann således att unionsrätten inte medför någon skyldighet för lufttrafikföretaget att självt sörja för formerna för genomförandet av inkvarteringen som sådana. Eftersom båda bestämmelserna har samma ändamål kan ovanstående slutsats tillämpas även i förevarande mål. Mot bakgrund av ovanstående resonemang förefaller det riktigt att lufttrafikföretagets skyldigheter inte endast är begränsade till att säkerställa att passageraren kan göra gällande ett direkt krav mot tredjeman.

Å andra sidan har EU-domstolen vid tolkningen av förordning (EG) nr 261/2004 flera gånger hänvisat till målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket framgår av skäl 1 i förordningen (C-74/19, TAP (punkterna 54 och 58), C-826/19, WZ/Austrian Airlines AG (punkt 26 och följande punkt)). Skyldigheten att erbjuda ombokning snarast möjligt omfattar således inte endast skyldigheten att erbjuda en alternativ transport, utan även att bära kostnaderna för denna. Passageraren har visserligen inte någon skyldighet att bidra aktivt till att söka efter en lämplig ersättningstransport (C-354/18, Rusu (punkt 55)), men om passageraren ändå gör det och lyckas hitta en ersättningstransport under likvärdiga transportvillkor som lufttrafikföretaget själv inte hade kunnat erbjuda skulle det strida mot syftet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerare om lufttrafikföretagets skyldighet att bära kostnaderna för ombokningen till denna transport upphörde endast av detta skäl.

I slutändan är utgången i målet även beroende av huruvida ett repatrieringsflyg som genomförts av en stat ska anses utgöra en ”ombokning under likvärdiga transportvillkor” i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004.

I detta sammanhang anser den hänskjutande domstolen att rekvisitet ”likvärdiga transportvillkor” i första hand avser de faktiska omständigheterna kring resan, det vill säga transportmedlet, den planerade avrese- och ankomsttiden och resvägen. Den hänskjutande domstolen hyser således inte några tvivel med avseende på att den aktuella flygningen i förevarande mål genomfördes under likvärdiga transportvillkor.

Austrian Airlines har emellertid gjort gällande att det inte är fråga om en ombokning i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004, eftersom ett biljettpreis som varken direkt eller indirekt var tillgängligt för allmänheten gällde för repatrieringsflyget och att denna flygning således faller utanför förordningens tillämpningsområde i enlighet med dess artikel 3.3.

Den hänskjutande domstolen anser att inte heller detta argument är godtagbart. Det ska erinras om att artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 endast nämner ”ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor”. Det är inte möjligt att från denna bestämmelse dra slutsatsen att ombokning endast kan ske till flygningar som omfattas av förordningens tillämpningsområde. EU-domstolen har fastslagit att även en ombokning som erbjuds passagerarna enligt artikel 8.1 i förordning (EG) nr 261/2004 och godtas av dem omfattas av förordningens tillämpningsområde (C-832/18, Finnair). Detta konstaterande avsåg emellertid en situation där passagerarna faktiskt ombokats till ett annat reguljärflyg. Det står följaktligen inte klart att EU-domstolens fastslagit att en ombokning under alla omständigheter måste ske till en flygning som omfattas av förordningen.

## Fråga 2

EU-domstolen har redan fastslagit att när ett lufttrafikföretag inte uppfyller sina skyldigheter enligt artiklarna 8 och 9 i förordning (EG) nr 261/2004, har flygpassagerarna rätt att begära ersättning på grundval av vad som anges i nämnda artiklar, varvid detta ersättningsanspråk inte grundas på nationell skadeståndsrätt (C-83/10 Sousa Rodriguez/Air France (punkt 43 och följande punkter)). När det gäller artikel 9.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 har EU-domstolen dessutom funnit att passagerarnas rätt till ersättning ska bedömas på grundval av huruvida de är nödvändiga, lämpliga och rimliga (C-12/11 (punkt 66) McDonagh/Ryanair, C-530/19 NM/ON (punkt 36)).

Den hänskjutande domstolen anser att ovannämnda kriterier även ska tillämpas för rätten till kompensation om skyldigheten som följer av artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004 har åsidosatts. I enlighet härmed skulle lufttrafikföretaget i en situation som den i förevarande mål vara skyldigt att ersätta alla kostnader i sin helhet, även om de inte enbart hänför sig till transporten som sådan.

Den hänskjutande domstolen anser att denna tolkning är möjlig, eftersom den bidrar mest till att uppnå det eftersträvade syftet med artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004, nämligen att passageraren når sin slutliga bestämmelseort så

snart som möjligt [utelämnas]. I annat fall skulle passagerare som, oavsett anledning, lyckas organisera en lämplig alternativ transport som lufttrafikföretaget inte var i stånd att organisera, hamna i en situation där de inte skulle kunna utnyttja denna transport till följd av att de själva måste bära kostnaderna för den.

**F. Processuella frågor**

[utelämnas] [processuella överväganden]

[utelämnas] [förfarandet förklaras vilande]

**Landesgericht Korneuburg** [utelämnas]

**Korneuburg, den 4 januari 2022**

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT