

Anonymiserad version

Översättning

C-522/22 – 1

Mål C-522/22

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

4 augusti 2022

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

17 juni 2022

Klagande:

GE

Motpart:

British Airways Plc

Landgericht Frankfurt am Main [utelämnas]

[utelämnas]

Beslut

I målet

GE, [utelämnas] Berlin,

klagande

[utelämnas]

mot

British Airways Plc [utelämnas], [utelämnas] Frankfurt am Main,

SV

motpart

[utlämnas]

har 24:e avdelningen för tvistemål vid Landgericht Frankfurt am Main
[utlämnas]

fattat följande beslut:

I. Följande frågor rörande unionsrättens tolkning hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 stycke 2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, senast ändrad genom artikel 2 i beslut 2012/419/EU av den 11 juli 2012 (EUT L 204, 2012, s. 131):

1) Ska artikel 8.1 a jämförd med 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 förordning nr 261/2004) tolkas så, att en passagerare som delvis betalat en flygning med flygbonuspoäng kan kräva att lufttrafikföretaget som utför flygningen, som inte är passagerarens avtalspartner, ska göra återbetalningen (enbart) med flygbonuspoäng?

2) Om EU-domstolen besvarar den första frågan jakande:

Utgör förordning nr 261/2004 hinder för nationell lagstiftning, enligt vilken en passagerare, i en situation där återbetalning med flygbonuspoäng inte skett i strid med skyldigheten enligt artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004, har rätt att kräva skadestånd i stället för den uteblivna prestationen av det utförande lufttrafikföretaget, eller är passageraren bunden av sitt ursprungliga krav på återbetalning med flygbonuspoäng?

3) Om EU-domstolen besvarar den första frågan nekande:

Ska artikel 8.1 a jämförd med artikel 7.3 i förordning nr 261/2004, för det fall att passageraren även har rätt att begära eller erhåller återbetalning i pengar, tolkas så, att ersättningsbeloppet som motsvarar inköpspriset för biljetten och som ska betalas ut i pengar av det utförande lufttrafikföretaget till passageraren ska göra det möjligt eller hade gjort det möjligt för passageraren att, utan användning av flygbonuspoäng, boka en flygning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt eller vid ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång?

II. Målet förklaras vilande.

Skäl:

I.

Bakgrunden till målet är följande:

Klaganden, GE, bokade den 27 december 2020 inom ramen för en enda bokning flygningar från Frankfurt am Main via London till Chicago (USA) hos lufttrafikföretaget Iberia [utelämnas]. Motparten, British Airways Plc (nedan kallat British Airways), skulle genomföra dels flygningen BA901 från Frankfurt am Main till London den 4 mars 2021 i Business Class, dels den anslutande flygförbindelsen BA295 samma dag från London till Chicago i första klass.

GE använde sitt Iberia-bonuskort när han betalade Iberia för flygningarna och erlade 75 750 flygbonuspoäng som tilldelats genom Iberias bonusprogram (så kallade Avios), och betalade därtill ett belopp på 363,90 euro. GE hade erhållit Avios-poängen i samband med att han tidigare gjort bokningar hos Iberia genom flygbolagets bonusprogram till följd av sitt medlemskap i bonusprogrammet. [utelämnas] Om GE istället betalat biljetterna kontant hade det kostat 8 677,90 euro. De aktuella flygningarna var tillgängliga till detta pris.

British Airways ställde in flygningarna den 18 januari 2021. Genom ett e-postmeddelande den 18 januari 2021 begärde GE att flygbolaget skulle återbetala kontantbeloppet och de bonuspoäng som han använt vid bokningen senast den 26 januari 2021. [utelämnas] British Airways bestred GE:s återbetalningskrav den 26 januari 2021 och hänvisade honom till Iberia. Den 28 januari 2021 riktade [utelämnas] GE i stället ett betalningskrav på 8 677,90 euro mot British Airways. Den 5 februari 2021 bestred British Airways återigen betalningsansvar. GE väckte därpå talan mot British Airways med yrkande om bland annat betalning av 8 677,90 euro.

II.

Den hänskjutande domstolen anser att det är avgörande för utgången i målet hur artikel 8.1 a jämförd med artikel 7.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas, eftersom GE har ett välgrundat anspråk mot British Airways enligt artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 till följd av att British Airways i egenskap av det lufttrafikföretag som utför flygningen ställde in flygningarna som GE bokat inom ramen för en enda bokning, och flygresan omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004 enligt artikel 3[.1] a i samma förordning.

- 1) Mot denna bakgrund har den hänskjutande domstolen ställt sin **första fråga** för att få ett klagande av hur artikel 8.1 a jämförd med artikel 7.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas i en situation där biljetterna (delvis) betalats med flygbonuspoäng. Det är nödvändigt för att den hänskjutande

domstolen ska kunna avgöra huruvida GE har rätt till återbetalning av flygbonuspoängen eller återbetalning i pengar enligt förordning nr 261/2004.

Enligt artikel 8.1 i förordning nr 261/2004 kan passagerare i en situation – såsom i det aktuella målet – där lufttrafikföretaget som utför flygningen ställer in flygningen i den mening som avses i artikel 5.1 a i förordning nr 261/2004 och denna flygning – såsom i det aktuella målet – omfattas av förordningens tillämpningsområde enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 välja mellan ombokning till den slutliga bestämmelseorten, en returflygning till den första avgångsorten, eller – enligt [artikel 8.1] a första strecksatsen – återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten.

Den hänskjutande domstolen anser emellertid att förordning nr 261/2004, med hänsyn till förordningens lydelse, systematik och ändamål inte är entydig. Det har hittills inte prövats huruvida en passagerare – i det aktuella målet GE – kan eller till och med måste kräva att lufttrafikföretaget som utför flygningen, och som inte är passagerarens avtalspartner, gör återbetalningen med flygbonuspoäng när han eller hon ”betalat” en flygning med sådana poäng.

Lydelsen av artikel 8.1 a tycks vid första påseendet peka på att återbetalning av flygningar som bokats med flygbonuspoäng alltid ska ske i pengar, eftersom det i bestämmelsen är fråga om *inköpspriset* för biljetten. Under alla omständigheter är huvudregeln i förordning nr 261/2004 att biljetter i den mening som avses i artikel 2 f i förordning nr 261/2004 betalas med pengar, vilket även framgår av skäl 13 i förordningen. Å andra sidan kan begreppet inköpspris för biljetten även tolkas i en vidare bemärkelse än vederlag, i synnerhet när det är fråga om biljetten som en handling i vilken även Avios-poängen anges, vilket är fallet i det aktuella målet. Artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 hänvisar dessutom till artikel 7.3 i förordningen som reglerar villkoren för betalning eller kompensation vid inställda flygningar, kraftiga förseningar eller nekad ombordstigning. I nämnda bestämmelse föreskrivs att kompensationen kan betalas kontant, med banköverföring eller check. Med passagerarens ”skriftliga samtycke” kan kompensationen även betalas med resevouchers och/eller ”andra tjänster”. Den hänskjutande domstolen anser mot bakgrund av det ovan anförda att ”andra tjänster” även inbegriper flygbonuspoäng. Den hänskjutande domstolen anser att hänvisningen till artikel 7.3 i förordning nr 261/2004 ur ett systematiskt perspektiv talar för att passageraren har en möjlighet eller eventuellt till och med en (primär) skyldighet att endast begära återbetalning i form av flygbonuspoäng om den aktuella flygningen ”betalades” med sådana. Det skulle även vara i linje med syftet med återbetalningen som regleras i artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004. Dessutom framgår det av artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004 att förordningen inte är främmande för bonusprogram där flygbonuspoäng delas ut och att förordningen även är tillämplig just på biljetter som förvärvats med sådana bonuspoäng. Även

denna omständighet talar för att det är möjligt ett begära återbetalning i bonuspoäng. Slutligen kan även skälen 1 och 4 i förordning nr 261/2004 vara relevanta för tolkningen. Enligt nämnda skäl syftar förordningen till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Om en passagerare – såsom i förevarande mål – väljer återbetalning i flygbonuspoäng, bör lufttrafikföretaget som utför flygningen med hänsyn till ovannämnda syfte vara skyldig att godta detta val.

I slutändan är ovannämnda tolkning emellertid inte entydig, eftersom det långtgående skyddet i förening med lydelsen av artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 även kan tala för att återbetalningen ska ske i pengar, i synnerhet i en situation där en passagerare vänder sig till det utförande lufttrafikföretaget, med vilket han eller hon inte har ingått något avtal. Det kan tala för att lufttrafikföretaget som utför flygningen alltid är skyldig att göra återbetalningen i pengar (se bland annat Oberlandesgericht Köln (regional domstol i första instans i Köln), beslut av den 26 juli 2017, 17 U 69/15[utelämnas]. År 2017 hänsköt Oberlandesgericht Köln en tolkningsfråga till EU-domstolen genom beslut av den 26 juli 2017. Målet ströks emellertid senare ur EU-domstolens register.

- 2) Om det av EU-domstolens tolkning framgår att passageraren har rätt att begära återbetalning från lufttrafikföretaget som utför flygningen i form av flygbonuspoäng, eller till och med är skyldig att kräva återbetalning (enbart) i flygbonuspoäng om han eller hon har förvärvat biljetten från sin avtalspartner med sådana poäng, anser den hänskjutande domstolen att det blir nödvändigt att besvara en följdfråga som är avgörande för utgången i målet och som ställts av denna anledning, nämligen **den andra frågan**, som avser huruvida förordning nr 261/2004 utgör hinder för nationell lagstiftning, enligt vilken en fordringsägare, i detta fall en passagerare, till följd av att förpliktelser som följer av avtal eller förpliktelser av obligationsrättslig karaktär som föreskrivs i lag – i det aktuella målet förordning nr 261/2004 – inte har fullgjorts, har rätt att kräva skadestånd i stället för den uteblivna prestationen (280 § stycke 1 och 3 jämförd med 281 och 283 §§ BGB) oberoende av om det skulle vara omöjligt för lufttrafikföretaget som utför flygningen att fullgöra prestationen – vilket British Airways också har gjort gällande – eller lufttrafikföretaget som utför flygningen inte gör återbetalningen i flygbonuspoäng trots att passageraren begärt det.

Inledningsvis är en omständighet som talar mot att [förordning nr 261/2004] utgör hinder för den aktuella nationella lagstiftningen att nämnda förordning endast fastställer minimirätter inom ramen för dess tillämpningsområde (EU-domstolen, dom av den 13 oktober 2011 – C-83/10 [utelämnas] – Aurora Sousa Rodriguez m.fl./Air France SA) och utgör ett eget regelverk som inte utesluter nationella bestämmelser. Dessutom tillåter skäl 22 i förordningen uttryckligen förfaranden enligt nationell rätt och föreskriver att ett lämpligt organ ska utses för att kontrollera förordningens efterlevnad. För

detta talar även artikel 12.1 första meningen i förordning nr 261/2004, enligt vilken tillämpningen av denna förordning inte påverkar en passagerares rätt till ytterligare kompensation (detta fastslogs även i domen Bundesgerichtshof (Högsta domstolen i Tyskland) NJW-RR 2010, 1641).

Om förordning nr 261/2004 utgör hinder [för tillämpningen av den nationella lagstiftningen] ska talan ogillas. I annat fall ska det fastställas vilken skada passageraren lidit till följd av att återbetalningen inte skett med flygbonuspoäng i enlighet med den nationella skadeståndsrätten.

- 3) Om EU-domstolen däremot – mot förmodan – inom ramen för den första frågan tolkar artikel 8.1 a jämförd med artikel 7.3 i förordning nr 261/2004 så, att en passagerare alltid kan eller till och med måste begära återbetalning av priset för biljetten i pengar från lufttrafikföretaget som utför flygningen, även om han eller hon (delvis) ”betalade” flygningen med flygbonuspoäng i förhållande till sin avtalspartner, anser den hänskjutande domstolen att det – i förevarande mål – blir nödvändigt att ställa **den tredje frågan** som avser flygbonuspoängens värde och således beräkningen av beloppet som ska återbetalas. Svaret på denna fråga är (återigen) beroende av hur begreppet inköpspris för biljetten i artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 ska tolkas.
- (1) En möjlighet vore att godta British Airways rättsliga uppfattning och utreda flygbonuspoängens faktiska marknadsvärde och utifrån detta värde fastställa det inköpspris – i den mening som avses i artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 – till vilket passageraren på nytt skulle kunna anskaffa de flygbonuspoäng som delvis använts som betalning, under förutsättning att flygbonuspoäng finns till försäljning på marknaden.

Den hänskjutande domstolen anser att den omständigheten att en passagerare, på samma sätt som att inköpspriset för biljetten ska återbetalas i pengar om han eller hon betalade flygningen med pengar, i slutändan ska försättas i samma ekonomiska läge som innan flygbokningen (negativt kontraktstintresse) talar för ovanstående tolkning. Som angetts ovan är just detta syftet med artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004, i motsats till bestämmelserna om kompensation.

Denna tolkning skulle innebära att GE, om han i den aktuella situationen – såsom British Airways har gjort gällande är möjligt – skulle köpa Aviospoäng från Iberia till ett ”pris” på cirka 0,018–0,0187 euro per Avios, skulle erhålla en återbetalning till ett belopp på mellan 1 363,50 euro och 1 416,53 euro.

- (2) Vidare vore det inom ramen för tolkningen möjligt att beräkna värdet på flygbonuspoängen utifrån en rättsprincip i (den nationella) skadeståndsrätten som kommer till uttryck i 249 och följande §§ BGB, nämligen att passageraren ska försättas i samma ekonomiska läge som passageraren hade befunnit sig i om han eller hon bokade samma flygning utan att använda

flygbonuspoängen, eller en annan flygning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt eller till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor (positivt kontraktsintresse).

Härigenom skulle passageraren genom återbetalningen av inköpspriset för biljetten försättas i samma läge som om lufttrafikföretaget som utför flygningen inte hade ställt in den aktuella flygningen.

Mot ovannämnda tolkning talar emellertid att artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 utöver föreskriften om återbetalningsskyldighet inte innehåller någon bestämmelse som rör skadeståndsanspråk. Det framgår av skäl 13 i förordning nr 261/2004 att syftet med artikel 8.1 a i förordningen är att passageraren ska få ersättning för biljetten. För detta talar även att passageraren uttryckligen inte valt en ombokning till den slutliga bestämmelseorten i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 och således inte längre vill bli transporterad till den slutliga bestämmelseorten.

Å andra sidan innebär redan den omständigheten att en flygning blir inställd att passagerarens rättigheter enligt förordning nr 261/2004 åsidosätts. EU-domstolen har redan klargjort att när ett lufttrafikföretag inte uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 9.1 i förordningen, så har passageraren, om lufttrafikföretaget som utför flygningen inte fullgör skyldigheten att erbjuda service, rätt att få ersättning från lufttrafikföretaget som utför flygningen för de kostnader som passageraren har haft och som lufttrafikföretaget som utför flygningen egentligen ska stå för (EU-domstolen, dom av den 31 januari 2013 – C-12/11 [utelämnas] – Denise McDonagh/Ryanair Ltd.). Dessutom är det en omstridd fråga i nationell rättspraxis och doktrin huruvida passagerarens rätt till ersättning för de kostnader som uppstår för ersättningstransport följer direkt av artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 eller inte [utelämnas].

Denna tolkning skulle i det aktuella målet leda till att GE har rätt till återbetalning av ett belopp på 8 677,90 euro från British Airways.

- (3) Vidare skulle det kunna hävdas att flygbonuspoäng över huvud taget inte har något ”värde”. Med hänsyn till lydelsen av artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 kan detta synsätt motiveras med att passageraren endast har ”intjänat” de flygbonuspoäng som han eller hon använder [för att boka flygbiljetter] genom att de tillhandahållits i samband med tidigare bokningar av flyg och att passageraren över huvud taget inte har betalat ett inköpspris för biljetten, och följaktligen inte heller har rätt till någon ersättning.

Mot detta talar dock att unionslagstiftaren – såsom framgått – uttryckligen har avsett att förordning nr 261/2004 ska vara tillämplig på situationer där det är fråga om bekräftade platsreservationer och biljetter som

lufttrafikföretaget som utför flygningen utfärdat genom ett bonussystem (artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004). Den hänskjutande domstolen anser således att det tydligt framgår av förordning nr 261/2004 att passageraren under alla omständigheter har betalat ett vederlag till sin avtalspartner.

Trots detta skulle ovannämnda tolkning innebära att GE i det aktuella målet endast har rätt till återbetalning av beloppet på 363,90 euro, vilket i tillämpliga fall även skulle utdömas.

- (4) En ytterligare möjlighet vid beräkningen av en kontant återbetalning av inköpspriset för biljetten när flygbonuspoäng använts vid köpet vore att passageraren erhåller det belopp i pengar som han eller hon skulle behöva för att på nytt kunna tjäna in samma antal flygbonuspoäng från sin avtalspartner – i det aktuella målet Iberia – genom nya flygbokningar. Den hänskjutande domstolen anser emellertid att en sådan tolkning i praktiken skulle leda till att passageraren överkompenseras på ett sätt som avviker från syftet med artikel 8.1 a och skäl 13 i förordning nr 261/2004, då passageraren genom ersättningen faktiskt skulle flyga gratis eller till och med få fler flygningar än ursprungligen på bekostnad av lufttrafikföretaget som utför flygningen.

[utelämnas]