

# Anonymiserad version

Översättning

C-516/23 – 1

Mål C-516/23

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

10 augusti 2023

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

8 augusti 2023

### Klagande:

NW

YS

### Motpart:

Qatar Airways

---

Landgericht Frankfurt am Main

24:e avdelningen för civilmål

[utelämnas]

### Beslut

I målet

1. NW [utelämnas], 30989 Gehrden
2. YS [utelämnas], 30989 Gehrden

- klagande -

[utelämnas]

mot

Qatar Airways [utelämnas] 60327 Frankfurt am Main

- motpart -

[utelämnas]

har 24:e avdelningen för civilmål vid Landgericht Frankfurt (Regiondomstolen i Frankfurt am Main, Tyskland) [utelämnas] den 8 augusti 2023 fattat följande beslut:

**Målet förklaras vilande.**

**Följande frågor angående tolkningen av unionsrätten hänskjuts i enlighet med artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:**

**1. Ska Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 tolkas så, att en passagerare reser gratis i den mening som avses i artikel 3.3 första alternativet [i den första meningen] i förordningen när passageraren endast måste betala avgifter och flygskatter för flygbiljetten?**

**2. För det fall fråga 1 besvaras nekande:**

**Ska Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 tolkas så, att det inte rör sig om ett biljettpris som (indirekt) är tillgängligt för allmänheten i den mening som avses i artikel 3.3 andra alternativet [i den första meningen] i förordningen, när flygningen har bokats inom ramen för ett tids- och volymmässigt begränsad kampanjerbjudande från ett lufttrafikföretag som endast var tillgängligt för en viss yrkesgrupp?**

**3. För det fall även fråga 2 besvaras nekande och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 anses vara tillämplig:**

- a) Ska artikel 8.1 c i den förordningen tolkas så, att det måste finnas ett tidsmässigt samband mellan, å ena sidan, den ursprungligen bokade och inställda flygningen och, å andra sidan, den önskade ombokningen till ett senare datum?**
- b) Hur ska detta tidsmässiga samband i förekommande fall avgränsas?**

**Skäl**

Klagandena har begärt ombokning i den mening som avses i artikel 8.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 (nedan kallad förordning nr 261/2004).

Klagandena förfogade över en betald och bekräftad platsreservation hos motparten som var det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen [utelämnas] mellan Frankfurt am Main, via Doha, och Denpasar, samt motsvarande returflygningar. Bokningen gjordes den 5 augusti 2020. Motparten ställde in flygningarna den 13 september 2020. Fram till våren 2022 flög motparten inte till Denpasar. Genom e-postmeddelande av den 8 augusti 2022 med tidsfrist till den 18 augusti 2022 begärde klagandena att motparten skulle boka om dem på samma sträcka den 20 oktober 2022 (utresa) och den 7 november 2022 (retur). Efter det att tidsfristen hade löpt ut utan resultat bokade klagandena flygresorna med utnyttjande av 140 000 miles i American Airlines-programmet och betalade 394,62 euro. Marknadspriset för flygresorna var 4 276,36 euro på bokningsdagen.

Klagandena bokade flygbiljetterna inom ramen för ett tidsmässigt mycket begränsat kampanjerbjudande från motparten, kallat MEDICS. Detta kampanjerbjudande riktade sig endast till en viss yrkesgrupp (läkare). Klagandena var endast tvungna att betala skatter och avgifter för flygningarna.

Motparten har gjort gällande att enligt artikel 3.3 i förordning nr 261/2004 är denna förordning inte tillämplig. Klagandena bokade flygbiljetterna inom ramen för ett kampanjerbjudande som var mycket begränsad i tiden, kallat MEDICS. Klagandena var endast tvungen att betala avgifter och flygskatter och fick således flygbiljetterna gratis.

För det första beror utgången av överklagandet framför allt på huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig i förevarande fall.

Klagandena förväryade flygbiljetten inom ramen för ett kampanjerbjudande från motparten. Klagandena var endast skyldiga att betala flygskatter och avgifter. I detta sammanhang vill den hänskjutande domstolen för det första få klarhet i huruvida en passagerare i ett sådant fall reser gratis i den mening som avses i artikel 3.3 första alternativet [i den första meningen] i förordning nr 261/2004.

Om svaret på fråga 1 är nekande, det vill säga om passageraren inte reser gratis när han eller hon endast behöver betala skatter och avgifter, är utgången av överklagandet fortfarande beroende av om det vid kampanjerbjudandet MEDICS rör sig om ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten.

De omtvistade flygningarna bokades inom ramen för detta tidsmässigt mycket begränsade kampanjerbjudande från motparten, vilket endast var tillgängligt för vissa yrkeskategorier.

Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) (nedan kallad BGH) slog i sin dom av den 21 september 2021 (X ZR 79/20) fast att ett förmånligare

biljettpris som ett lufttrafikföretag beviljar för affärsresor för personal i ett företag som har ingått ett motsvarande ramavtal är tillgängligt för allmänheten i den mening som avses i artikel 3.3 första meningen i förordning (EG) nr 261/2004. BGH:s avgörande grundar sig i detta avseende på antagandet att ett biljettpris är tillgängligt för allmänheten när det riktar sig till ett obestämt antal personer som inte har något särskilt förhållande till lufttrafikföretaget som går utöver ett (potentiellt) kundförhållande. Ett särskilt förhållande i denna mening föreligger endast om förmånen inte har beviljats enbart i syfte att öka försäljningen, i kommersiellt syfte eller för att binda kunder, utan med hänsyn till ett samarbetsförhållande eller annat nära förhållande. Enligt gängse uppfattning avser begreppet allmänhet ett obestämt antal personer som inte är särskilt knutna till varandra. Enligt dessa kriterier är ett biljettpris tillgängligt för allmänheten även om inte alla potentiella kunder kan komma i åtnjutande av det. Den avgörande omständigheten är snarare om antalet personer som kommer i fråga kan fastställas med tillräcklig precision och om dessa personer är tillräckligt knutna till varandra och kan avgränsas från allmänheten som en sluten krets. Vad gäller företagspriser har BGH slagit fast att det saknas en tillräckligt nära koppling mellan de personer som mottar förmånen när erbjudandena visserligen inte är tillgängliga för alla, men den grupp av personer som mottar förmånen endast har det gemensamt att den uppfyller de angivna kriterierna.

På liknande sätt förhåller det sig även i förevarande fall. Kampanjerbjudandet kunde inte utnyttjas av alla, utan endast av en grupp personer eller en yrkesgrupp som motparten hade definierat. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i huruvida BGH:s praxis även ska tillämpas i förevarande fall, så att det rör sig om ett biljettpris som är tillgängligt för allmänheten, vilket innebär att förordning nr 261/2004 är tillämplig.

I förevarande fall utgår den hänskjutande domstolen från att motpartens kampanjerbjudande varken är ett bonussystem eller ett annat kommersiellt program i den mening som avses i artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004.

Om frågorna 1 och 2 ovan besvaras nekande, det vill säga att förordning nr 261/2004 är tillämplig, är utgången av målet även beroende av om ombokningen enligt artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 måste ha ett tidsmässigt samband med den ursprungligen bokade resan.

Enligt praxis från Oberlandesgericht Köln (Regionala överdomstolen i Köln, Tyskland) (OLG Köln. dom av den 26 februari 2021 – 6 U 127720; OLG Köln, dom av den 6 maj 2022 – 6 U 219/21) kan passageraren, enligt artiklarna 5.1 a och 8.1 c i förordning nr 261/2004, vid inställd flygning i princip kräva att det lufttrafikföretag som utför flygningen bokar om resan till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum (än det snarast möjliga, se artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004) som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång. Av tolkningen av bestämmelsen framgår att ombokningen visserligen ska ske gratis, men att den också måste ha ett

tidsmässigt samband med den ursprungliga resan. Ordalydelsen i artikel 8.1 i förordning nr 261/2004 ”ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor” fastställer ett tydligt tidsmässigt samband med passagerarens ursprungliga resplan. En motsvarande tolkning är därför rimlig för ordalydelsen i artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004, nämligen ”ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång”. OLG Köln har i detta avseende grundat sig på bestämmelsens innebörd och syfte och gjort gällande att regelverket i förordning nr 261/2004 endast syftar till att skydda passagerarna under varje resa. Bestämmelserna i förordning nr 261/2004 ger inte passageraren någon rätt till gratis ombokning som inte har någon koppling till den planerade resan, till exempel på en flygning först efter den ursprungligen planerade resan, under en särskilt dyr reseperiod. När det gäller artikel 8.1 i förordning nr 261/2004 rör det sig i fråga om andemeningen om en sorts garanti för det fall avtalet inte fullgörs. Artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 ger emellertid en rätt (*ex nunc*) att häva avtalet, i den mån avtalet ännu inte har fullgjorts eller dess syfte har förfelats. När det gäller artikel 8.1 punkterna b och c i förordning nr 261/2004 rör det sig således om en rätt till fullgörande i efterhand av avtalet vilken till sin natur är bunden av innehållet i lufttransportavtalet. En sådan rätt är i princip knuten till den ursprungligen planerade resan. Frågan huruvida det nödvändiga sambandet föreligger beror på omständigheterna kring den planerade resan, varvid rätten till transport enligt tysk rätt normalt ska kvalificeras som ett relativt köpeavtal vid vilket en avtalad tjänst ska tillhandahållas vid en exakt fastställd tidpunkt. Om tidsfristen för tillhandahållande av tjänsten inte iakttas är det inte omöjligt att lufttransporttjänsten kan tillhandahållas i efterhand, men borgenären har rätt att säga upp avtalet. Icke desto mindre är iakttagandet av tidsfristen för tillhandahållandet av tjänsten så väsentligt att affärstransaktionen står och faller med att tjänsten tillhandahålls i rätt tid. När ett försenat tillhandahållande av tjänsten (ankomst) inte längre är meningsfullt för passageraren och inte längre utgör ett fullgörande, det vill säga blir omöjligt, beror på passagerarens ursprungliga resplan. Något annat framgår inte heller av kommissionens icke bindande tolkningsriktlinjer till förordning nr 261/2004 (EUT C 214, 2016, s. 5) och deras tillägg, även vad gäller covid-19 (EUT CI 89, 2020 s. 1). Kommissionen anser inte entydigt att den rättighet som följer av artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 även kan åberopas flera år senare för en helt annan resa.

Rätt till skadestånd på grund av nekad ombokning i den mening som avses i artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 skulle således vara utesluten i förevarande fall. Den hänskjutande domstolen vill emellertid få klarhet i huruvida bestämmelsens lydelse kan tolkas så, att det måste finnas ett tidsmässigt samband mellan den ursprungliga flygningen och ombokningen, såsom en oskriven egenskap. Något stöd för detta finns i vart fall inte i bestämmelsens ordalydelse, varför denna tolkningsfråga måste hänskjutas till EU-domstolen.

[utelämnas]