

Anonymiserad version

Översättning

C-502/23 – 1

Mål C-502/23

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

7 augusti 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

13 juli 2023

Klagande:

MC

Motpart:

Iberia, Líneas Aéreas de España, SA Operadora Unipersonal

Landgericht Düsseldorf

Beslut

I målet

MC, [utelämnas] Gelsenkirchen,

klagande,

[OMISSIS]

mot

IBERIA, LINEAS AEREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA
OPERADORA UNIPERSONAL, [utelämnas] Frankfurt,

motpart,

[utelämnas]

har tjugooandra tvistemålsavdelningen vid Landgericht Düsseldorf

den 13 juli 2023

[utelämnas]

beslutat:

Förfarandet 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 förordning nr 261/2004 tolkas på så sätt att en passagerare som har förvärvat en biljett för en flygning med ett utförande lufttrafikföretag, vilken passageraren inte har betalat med pengar, utan genom att använda flygbonuspoäng som utfärdats av ett annat lufttrafikföretag inom ramen för ett bonusprogram, kan kräva att lufttrafikföretaget som utför flygningen ska återbetala biljetten i pengar i händelse av att flygningen ställs in?

2.

Om den första frågan besvaras jakande: Ska priset för biljetten i den mening som avses i artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004, vilket passageraren får kräva ska återbetalas i pengar, i dessa fall beräknas på grundval av det biljettpris som var tillgängligt för allmänheten och vilket det utförande lufttrafikföretaget tog ut vid försäljning av biljetter till den berörda 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:

Klaganden, MC, köpte en biljett av British Airways för en flygning som skulle utföras av motparten, Iberia, Líneas Aéreas de España, SA Operadora Unipersonal (nedan kallat Iberia), den 15 mars 2022 från Düsseldorf via Madrid i Spanien till Mexiko City i Mexiko (flightnummer IB 3141 respektive IB 6405). För biljetten betalade MC 57 500 flygbonuspoäng från British Airways bonusprogram och 236,27 euro i skatter och avgifter.

Biljettpriset som var tillgängligt för allmänheten för ovannämnda flygning var 5 342 euro inklusive skatter och avgifter.

Iberia ställde in flygningen.

MC vägrade godta en ombokning som erbjöds och begärde den 16 mars 2023 att Iberia ska återbetala 5 342,00 euro för biljetten och att beloppet ska betalas ut i pengar senast den 24 mars 2023. Iberia betalade inte detta belopp.

MC har i förevarande mål yrkat att

Iberia ska förpliktas betala 5 342,00 euro [utelämnas] [med tillägg för advokatkostnader och dröjsmålsränta] till honom.

Iberia har yrkat att

talans ska ogillas.

Iberia anser att MC endast kan begära att flygbonuspoängen återbetalas, eftersom han betalade flygningen med flygbonuspoäng från flygbolaget British Airways och inte med pengar. Då Iberia inte kan betala ut flygbonuspoäng från British Airways måste MC vända sig till British Airways med sitt ersättningsanspråk.

II.

Utgången i målet vid den nationella domstolen beror på svaret på de frågor som formulerats i beslutdelen.

Detaljmotivering:

1.

MC har rätt att få ersättning på 5 342,00 euro av Iberia enligt artikel 5.1 a jämförd med artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 om han har rätt till återbetalning av biljetten i pengar, trots att han inte betalade flygningen med pengar, utan genom att använda flygbonuspoäng.

Enligt artikel 5.1 a jämförd med artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 har Iberia, till följd av att bolaget ställde in flygningen på vilken MC hade en bekräftad platsreservation, en skyldighet att återbetala hela inköpspriset för biljetten till MC inom sju dagar i den form som han väljer i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3 i samma förordning.

a)

MC betalade endast en del av biljettpriset på 236,27 euro, vilket motsvarade skatter och avgifter, med pengar, och resterande belopp genom att använda 57 500 flygbonuspoäng från British Airways bonusprogram.

Ersättningens belopp och art fastställs i artikel 7.3 i förordning nr 261/2004, 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 MC kan kräva återbetalning av de använda flygbonuspoängens motvärde i euro. Den hänskjutande domstolen anser att så är fallet.

Den omständigheten att MC ursprungligen förvärvade biljetten genom att använda flygbonuspoäng och inte med kontanta medel torde inte utgöra hinder för slutsatsen ovan. Det framgår av den entydiga lydelsen av artikel 7.3 i förordning nr 261/2004 att betalning av ersättning med resevouchers och/eller andra tjänster, vilket även inbegriper återbetalning i form av flygbonuspoäng, endast kan ske med passagerarens skriftliga samtycke. Ett sådant samtycke från MC föreligger inte, vilket innebär att flygbonuspoängens motvärde ska betalas i pengar.

Argumentet att artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004, vilken uttryckligen hänvisar till artikel 7.3 i samma förordning, tar sin utgångspunkt i att biljetten i normalfallet betalas med kontanta medel och att lagstiftaren skulle ha förbiset situationer där biljettpriset ska återbetalas men biljetten betalats med flygbonuspoäng bör inte heller kunna motsäga ovanstående slutsats. I artikel 3.3 andra meningen i förordning nr 261/2004 föreskrivs nämligen uttryckligen att denna förordning även ska tillämpas i situationer där biljetter som ett lufttrafikföretag utfärdat genom bonussystem eller ett annat kommersiellt program förvärvats. Sådana program omfattar även bonusprogram med flygbonuspoäng, såsom British Airways' bonusprogram. Härav kan man dra slutsatsen 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 förordning nr 261/2004 utan begränsningar hänvisa till bestämmelserna om ersättning 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 British Airways' bonusprogram kan nämligen även användas för Iberias 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 lufttrafikföretaget 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 syftet i förordning nr 261/2004, att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna i samband med flygresor. Vad gäller rätten till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 har EU-domstolen dessutom slagit fast att artikel 7.3, i syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, ska ges en extensiv tolkning (se EU-domstolen, dom av den 3 september 2020 – Delfly/Smartwings Poland [utelämnas]: passageraren får kräva att kompensation ska utges i den nationella valutan i stället för i euro).

Dessutom kan det lufttrafikföretag som utför flygningen begära kompensation från det andra lufttrafikföretaget som utfärdat flygbonuspoängen enligt artikel 13 i förordning 261/2004.

b)

MC har begärt betalning av 5 342,00 euro. Det motsvarar biljettpriset som var tillgängligt för allmänheten och för vilket Iberia säljer biljetter till den omtvistade flygningen. Parterna är ense om att MC skulle behöva betala 5 342,00 euro om han i nuläget skulle boka samma flygning med pengar. Den hänskjutande domstolen anser att det är rimligt att flygbonuspoängens värde beräknas utifrån detta hypotetiska biljettpris. Bonuspoängen har visserligen också ett visst (genomsnittligt) värde som också skulle kunna tillämpas. Variationerna i pris för de använda flygbonuspoängen är emellertid inte obetydliga beroende på för vilka flygningar poängen används. Användningen av bonuspoängen kan också framstå som mer förmånlig i vissa fall och mindre förmånlig i andra fall beroende på vilken flygning passageraren bokar. Bonuspoängens värde är i regel högre vid dyrare långdistansflygningar än vid vanliga flygningar på kort- och medeldistans. Den hänskjutande domstolen anser att det i praktiken inte vore möjligt att hantera och att det inte heller kan krävas av passageraren att ett slags ”genomsnittsvärde” ska utredas för flygbonuspoängen, eventuellt på grundval av passagerarens tidigare genomförda resor eller på grundval av en genomsnittlig passagerare som använder flygbonuspoäng. För passageraren är det följaktligen helt omöjligt att avgöra vilket värde flygbonuspoängen kan tänkas ha vid tidpunkten då de utnyttjas. Passageraren har i regel ingen insyn i hur flygbolaget beräknar bonuspoängens värde eller vilka avtal det berörda flygbolaget har med andra flygbolag från samma flygbolagsallians beträffande vilka bonuspoäng som godtas vid bokning.

MC har gjort gällande att han normalt använder flygbonuspoängen för mycket dyra flygningar.

Mot bakgrund av att passageraren använde 57 500 bonuspoäng för bokningen av den berörda flygningen från Düsseldorf via Madrid till Mexiko City den 15 mars 2023 anser den hänskjutande domstolen att värdet för dessa bonuspoäng motsvarar det till för allmänheten gällande biljettpriset på 5 342,00 euro. Den omständigheten att flygningen därefter ställdes in kan inte frånta MC denna fördel. Om lufttrafikföretaget upprättar bonusprogram för att främja kundlojalitet och i marknadsföringssyfte och passageraren använder bonuspoäng från ett sådant

program för att boka en flygning, måste lufttrafikföretaget – om det ställer in den berörda flygningen – godta att värdet beräknas utifrån det för allmänheten tillgängliga biljettpriiset för den aktuella flygningen, i synnerhet som passageraren helt saknar insyn i beräkningarna som ligger bakom bonusprogrammet.

c)

Den riktiga tolkningen av förordning nr 261/2004 med avseende på de ovannämnda frågorna framgår inte med sådan tydlighet av lydelsen av nämnda förordning och EU-domstolens tidigare praxis att det inte lämnas något utrymme för tvivel [utelämnas].

ARBETS-DOKUMENT