

Mål C-650/23 [Hembesler]<sup>i</sup>

## Begäran om förhandsavgörande

## Datum för ingivande:

31 oktober 2023

## Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

## Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

22 augusti 2023

## Klagande i andra instans (svarande i första instans)

E EAD

## Motpart i andra instans (kärande i första instans)

DW

## REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

## LANDESGERICHT KORNEUBURG

## BESLUT

Landesgericht Korneuburg har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i tvisten mellan käranden, **D\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*** [utelämnas], mot svaranden, **E\*\*\*\*\* EAD** [utelämnas], rörande **400 euro** [utelämnas] med anledning av svarandens överklagande av Bezirksgericht Schwechats dom av den 27 mars 2023, 1 C 253/20x-48, efter förhandling inom lykta dörrar, fattat följande beslut:

[I] Följande tolkningsfråga hänskjuts till Europeiska unionens domstol enligt artikel 267 FEUF:

”Ska artiklarna 7.1, 4.3 och 2 j 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

<sup>i</sup> Förevarande mål har getts ett fiktivt namn. Detta namn är inte någon av rättegångsdeltagarnas verkliga namn.

flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (nedan kallad förordning nr 261/2004) tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför flygningen ska betala kompensation till en passagerare som har en bekräftad platsreservation för en tur- och returflygning som ingår i en paketresa från en researrangör när researrangören dagen före den planerade (retur)flygningen underrättat passageraren om att färdplanen har ändrats genom ett byte av flygnummer, flygtid och slutdestination och passageraren därför inte har infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen, men den ursprungligen bokade flygningen faktiskt genomförts som planerat och lufttrafikföretaget även skulle ha transporterat passageraren om vederbörande hade infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen?”

II. Förfarandet förklaras vilande fram till dess att Europeiska unionens domstol har besvarat begäran om förhandsavgörande.

## SKÄL

### Bakgrund:

Käranden (nedan kallad D.W) hade bokat en paketresa hos researrangören T\*\*\*\*\* GmbH, vilken bland annat omfattade en returflygning från Heraklion (HER, Grekland) till Linz (LNZ, Österrike). Researrangören skickade ett bevis till passageraren som bekräftade platsreservationen för den (retur)flygning BUC 8739/H6 8739 som svaranden skulle genomföra den 29 september 2019 från Heraklion till Linz med avgångstid klockan 18:00 och ankomsttid klockan 20:00.

Den 28 september 2019 erhöll passageraren ett meddelande från researrangören att färdplanen för returflygningen hade ändrats och att flygningen från Heraklion inte skulle genomföras såsom angetts i resehandlingarna, utan med flygning A3 7327, med avresa den 29 september 2019 klockan 23:30, med slutdestination Wien-Schwechat (VIE, Österrike). Det finns ingenting som talar för att meddelandet hade sitt ursprung i något handlande från det lufttrafikföretag som utförde flygningen.

Svaranden (nedan kallad lufttrafikföretaget) är en charterarrangör och gör i denna egenskap inte några flygbokningar själv. Lufttrafikföretaget är medlem i IATA. Ungefär 24 timmar före avgång erhöll företaget en passagerarlista med för- och efternamn på alla passagerare som skulle transporteras. Researrangören lämnade inte några ytterligare kontaktuppgifter. D.W. fanns inte med på denna passagerarlista. Lufttrafikföretaget genomförde flygning BUC 8739/H6 8739 i stort sett som planerat den 29 september 2019.

På grund av researrangörens meddelande från den 28 september 2019 checkade passageraren inte in för flygning BUC 8739/H6 8739 följande dag. Om D.W. hade inställt sig i tid för ombordstigning och uppvisat sin platsreservation skulle lufttrafikföretaget i alla fall ha transporterat honom med den aktuella flygningen.

Avståndet mellan Heraklion och Linz överstiger 1 500 km, men inte 3 500 km.

### Förfarandet

**Käranden** yrkade – med hänvisning till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 (förordning nr 261/2004) – kompensation på 400 euro, jämte ränta, och anförde, såvitt av intresse i överklagandeförfarandet, följande: Ändringar från researrangören ska tillskrivas det utförande lufttrafikföretaget. Om researrangören får utfärda en färdbiljett i lufttrafikföretagets namn, måste detsamma gälla för samtliga efterföljande ändringar av bokningen. En passagerare kan inte klandras om denne inte finner sig vid incheckningsdisken för den ursprungligen bokade flygningen efter en underrättelse om att denne ombokats från denna flygning till en annan. Redan genom den ombokning som gjorts i förväg kan passageraren anses ha nekats ombordstigning mot sin vilja. Det är således frågan om en nekad ombordstigning, för vilken det föreligger en skyldighet att utge kompensation.

**Svaranden** bestred yrkandet och yrkade att talan ska ogillas och invände, såvitt av intresse i överklagandeförfarandet, att den aktuella flygningen genomfördes såsom planerat. Researrangören har ombokat D.W. utan samråd med lufttrafikföretaget. Denna ombokning kan inte anses utgöra någon ”nekad ombordstigning” som kan tillskrivas lufttrafikföretaget. Passageraren kan inte heller kräva någon kompensation, eftersom denne inte infunnit sig i tid till incheckningen. D.W. förfogade fortfarande över en bekräftad platsreservation för den ursprungliga flygningen och hade transporterats om han hade infunnit sig i tid för ombordstigning.

Genom den överklagade domen förpliktade domstolen i första instans svaranden att betala 400 euro, jämte ränta, samt ersättning för rättegångskostnaderna till D.W. I rättsligt hänseende fastställde nämnda domstol sammanfattningsvis att det, mot bakgrund av de omständigheter för vilka det har redogjorts för i huvuddrag ovan, vilka delvis är ostridiga och delvis slutgiltigt fastställda enligt nationell processrätt (501 § stycke 1 i Zivilprozessordnung (den österrikiska civilprocesslagen)), saknar det betydelse huruvida lufttrafikföretaget eller researrangören har företagit ombokningen. Ombokningen ska tillskrivas det svarande lufttrafikföretaget och ska anses utgöra en nekad ombordstigning. Eftersom D.W. således informerades av researrangören om de ”ändrade flygtiderna” (i själva verket en ombokning till en annan flygning) och dessa flygändringar ska tillskrivas lufttrafikföretaget, påverkar den omständigheten att han inte har infunnit sig i tid till incheckningen inte hans krav på kompensation på grund av nekad ombordstigning. Lufttrafikföretaget har inte gjort gällande att det förelåg rimliga skäl för att neka ombordstigning i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004. Det är fråga om en nekad ombordstigning enligt artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, eftersom D.W. hade en bekräftad platsreservation på den aktuella flygningen, det inte kunde krävas att han infann sig i tid för incheckningen (på grund av meddelandet om ”ändrade flygtider”), han således nekats transport mot sin vilja samt det inte heller förelåg några rimliga skäl för att

neka ombordstigning. Därvid saknar det betydelse huruvida det förelåg ett direkt avtalsförhållande mellan lufttrafikföretaget och D.W. eller om företaget kunde påverka passagerarlistan, respektive självständigt kunde omboka passagerare eller utfärda flygbiljetter, eftersom det kan begära kompensation från andra personer och även från tredje part, särskilt från researrangören.

Lufttrafikföretaget har **överklagat** denna dom och som grund för överklagandet anført att nämnda domstol har gjort en felaktig rättslig bedömning och yrkat att den överklagade domen ska ändras och talan ogillas. Dessutom begärde lufttrafikföretaget att närmare utformade frågor skulle hänskjutas till Europeiska unionens domstol med begäran om förhandsavgörande för att klargöra huruvida den ombokning som researrangören vidtagit ska tillskrivas lufttrafikföretaget som ”nekad ombordstigning”. Lufttrafikföretaget argumenterar huvudsakligen att rekvisiten för en nekad ombordstigning inte är uppfyllda och att företaget inte ska tillskrivas researrangörens ombokning.

D.W. har yrkat att överklagandet ska ogillas.

Landesgericht Korneuburg ska, i egenskap av appellationsdomstol, pröva D.W:s yrkande i andra och sista instans.

Tolkningsfrågan:

D.W. grundar (ytterst) uttryckligen sitt krav på ”nekad ombordstigning” enligt artikel 4.3 i förordning nr 261/2004. Enligt legaldefinitionen i artikel 2 j i förordning nr 261/2004 avses med ”nekad ombordstigning” vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga. Begreppet ”nekad ombordstigning” ska tolkas så, att det inte enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl (EU-domstolens dom i mål C-22/11).

Rekvisitet ”nekad ombordstigning” omfattar således följande fyra kumulativa rekvisit:

- Passageraren nekas transport mot sin vilja.
- Passageraren har en bekräftad platsreservation för flygningen.
- Passageraren har infunnit sig i tid till incheckningen.
- Det saknas rimliga skäl för att neka ombordstigning [utelämnas].

Om det är frågan om en ”nekad ombordstigning” ska det lufttrafikföretag som utför flygningen kompensera passageraren enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 (artikel 4.3 i nämnda förordning).

Appellationsdomstolen utgår i enlighet med fast rättspraxis från att kravet på att passageraren har infunnit sig i tid för ombordstigning kan bortfalla om passageraren redan innan – oberoende av huruvida detta stämmer eller inte – har informerats om att denne inte kommer att transporteras på den bokade flygningen eller att flygningen inte kommer att genomföras över huvud taget. I sådana fall kan det redan anses föreligga en nekad ombordstigning (om de övriga rekvisiten är uppfyllda, det vill säga att det föreligger en bekräftad platsreservation och saknas rimliga skäl för att neka ombordstigning) ("förväntad nekad ombordstigning", Landesgericht Korneuburg 22 R 332/21 k, 22 R 118/22s, 22 R 120/23m, 22 R 343/21 b, RIS-Justiz RK00000040 [utelämnas]). Detta skulle, å ena sidan, innebära att det är fråga om en meningslös formell handling om passageraren infinner sig till en flygning, när denne redan i förväg underrättats om att tillgång kommer att nekas. Å andra sidan utgör ett infinnande från passageraren (*antagligen åsyftas*: till den ursprungliga flygningen som ligger till grund för kravet) vid en ombokning enligt artikel 3.2 b i förordning nr 261/2004 inte någon förutsättning för en tillämpning av nämnda förordning (se Amtsgericht Bremen, 18 C 73/10 [utelämnas]).

EU-domstolen har i sin dom i de förenade målen C-146/20, C-188/20, C-196/20 och C-270/20 slagit fast att artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att passageraren förfogar över en "bekräftad platsreservation", i den mening som avses i denna bestämmelse, när researrangören översänder ett "annat bevis", i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, till denna passagerare, vilken researrangören ingått ett avtal med, som inbegriper ett löfte att transportera denna passagerare på en specifik flygning, vilken anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, och detta även i sådant fall då denna researrangör inte har erhållit bekräftelse av denna flygnings avgångs- och ankomsttid från det aktuella lufttrafikföretaget. Som motivering hänvisar EU-domstolen bland annat till att det i flera bestämmelser i förordning nr 261/2004 inte görs någon åtskillnad mellan researrangören och lufttrafikföretaget. Det skulle dessutom strida mot det syfte som anges i skäl 1 i förordningen, nämligen att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, att anse att en platsreservation endast kan bekräftas av lufttrafikföretaget och därmed ålägga passageraren att kontrollera den information som researrangören lämnar. Förordning nr 261/2004 syftar nämligen till att lufttrafikföretagen ska stå risken för att researrangörerna lämnar oriktig information till passagerarna inom ramen för deras verksamhet. I detta sammanhang deltar passageraren inte i relationen mellan lufttrafikföretaget och researrangören och det kan inte krävas att passageraren ska inhämta information i detta avseende (EU-domstolen, C-146/20, C-188/20, C-196/20 och C-270/20, punkt 47 och följande punkter).

I förevarande mål uppkommer frågan vilka gränser som är tillämpliga för att förklaringar från researrangören ska tillskrivas lufttrafikföretaget. Om bedömningen, till skillnad från i EU-domstolens mål C-188/20 och C-196/20, inte gäller utfärdandet av bevis för en platsreservation från en researrangör, utan en "förväntad nekad ombordstigning", är det inte uppenbart med en hänvisning till artikel 2 g i förordningen.

Appellationsdomstolen anser att samma överväganden som i punkt 47 och följande punkter i EU-domstolens dom av den 21 december 2021 (EU-domstolen, C-146/20, C-188/20, C-196/20 och C-270/20) talar för att lufttrafikföretag i fall som det förevarande ska hållas ansvariga för handlingar och förklaringar från researrangören, även om lufttrafikföretaget kan styrka att passageraren hade transporterats om denne hade infunnit sig i rätt tid till incheckningen.

En liknande fråga har redan varit föremål för en begäran om förhandsavgörande från Landgericht Düsseldorf av den 20 juli 2020 (EU-domstolen, C-365/20). I nämnda mål var frågan huruvida det föreligger en nekad ombordstigning i den mening som avses i artiklarna 4.3 och 2 j i förordning nr 261/2004, när passagerare från en researrangör, med vilken de ingått ett paketreseavtal, ombokas på en annan flygning ett par dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden, efter det att researrangören bindande bekräftat en specifik flygning, vilken angetts med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer. Denna fråga besvarades emellertid aldrig, eftersom målet avskrevs. Redan i samband med denna begäran om förhandsavgörande fann Landgericht Düsseldorf med rätta att det var osäkert huruvida även en ombokning som görs av den researrangör hos vilken passageraren har bokat paketresan och inte av lufttrafikföretaget, utgör en sådan nekad ombordstigning. Nämnda domstol anförde att det kan tala mot en sådan tolkning att det utförande lufttrafikföretaget i förekommande fall inte har något som helst inflytande på ombokningar från researrangören (exempelvis när researrangören genomför ombokningar för att kunna transportera ett större antal paketresenärer än arrangören har bokat platser hos lufttrafikföretaget). Detta skulle kunna tala mot att lufttrafikföretaget ska hållas ansvarigt för ett agerande från en researrangör som inte är skyldig att följa dess anvisningar. En paketresenär kommer vid en ombokning många gånger emellertid inte kunna undersöka vem som har föranlett ändringen, framför allt när detta inte avslöjas för honom, utan han endast underrättas om att en ombokning kommer att ske. Detta kan tala för att ombokningar av tredje man, såsom researrangörer, inte ska behandlas annorlunda än ombokningar av lufttrafikföretag. Slutligen har lufttrafikföretaget enligt artikel 13 i förordningen möjlighet att begära kompensation från researrangören enligt nationell lagstiftning.

Det krävs en prövning av tolkningsfrågan för att appellationsdomstolen ska kunna fatta ett slutgiltigt beslut om överklagandet. Om EU-domstolen besvarar tolkningsfrågan jakande har D.W. en rätt till kompensation och lufttrafikföretagets överklagande ska ogillas. Om EU-domstolen däremot besvarar tolkningsfrågan nekande har D.W. inte någon sådan rätt. Lufttrafikföretagets överklagande ska således bifallas och domen från första instans ska ändras och talan ogillas.

[utelämnas].

**Landesgericht Korneuburg, avdelning 22**

**Korneuburg, den 22 augusti 2023**

[utlämnas]

ARBETSDOKUMENT