

# Anonymiseret version

Oversættelse

C-516/23 – 1

## Sag C-516/23

### Anmodning om præjudiciel afgørelse

**Indgivet den:**

10. august 2023

**Forelæggende ret:**

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

**Afgørelse af:**

8. august 2023

**Sagsøger:**

NW

YS

**Sagsøgt:**

Qatar Airways

---

**Landgericht Frankfurt am Main**

**24. Zivilkammer**

**[Udelades]**

### Kendelse

I sagen

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

- sagsøgere -

[Udelades]

mod

Qatar Airways [udelades], 60327 Frankfurt am Main

- sagsøgte -

[Udelades]

har Landgericht Frankfurt am Main – 24. afdeling for civile sager – [udelades] den 8. august 2023 afsagt følgende kendelse:

**Sagen udsættes fortsat.**

**Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten:**

**1. Skal Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 fortolkes således, at passageren rejser gratis som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 3, første alternativ, hvis den pågældende kun skal betale gebyrer og luftfartsafgifter for billetten?**

**2. Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende:**

**Skal Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 fortolkes således, at der ikke er tale om en billetpris, der (indirekte) er til rådighed for offentligheden, som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 3, andet alternativ, såfremt flyvningen blev booket i forbindelse med et luftfartsselskabs tids- og mængdemæssigt begrænsede kampagne, som kun var til rådighed for en bestemt erhvervsgruppe?**

**3. Såfremt også det andet spørgsmål besvares benægtende, og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 finder anvendelse:**

**a) Skal forordningens artikel 8, stk. 1, litra c), fortolkes således, at der skal foreligge en tidsmæssig sammenhæng mellem den oprindeligt bookede og aflyste flyvning og den ønskede omlægning af rejsen til et senere tidspunkt?**

**b) Hvordan skal denne tidsmæssige sammenhæng i givet fald afgrænses?**

**Præmisser**

Sagsøgerne har nedlagt påstand om omlægning af rejsen som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra c), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 (herefter »forordning nr. 261/2004«).

Sagsøgerne havde en betalt og bekræftet booking hos sagsøgte som transporterende luftfartsselskab [udelades] på strækningen Frankfurt am Main via Doha til Denpasar samt tilsvarende returflyvninger. Bookingen blev foretaget den 5. august 2020. Sagsøgte aflyste flyvningerne den 13. september 2020. Denpasar blev ikke anfløjet af sagsøgte indtil foråret 2022. Ved e-mail af 8 august 2022 med frist til 18. august 2022 krævede sagsøgerne befordring med sagsøgte på samme rute den 20. oktober 2022 (udrejse) og den 7. november 2022 (returflyvning). Efter fristens resultatløse udløb bookedede sagsøgerne flybilletterne ved hjælp af 140 000 miles i American Airlines-programmet og brugte 394,62 EUR. Markedsprisen på flybilletterne på datoen for bookingen var 4 276,36 EUR.

Sagsøgerne bookedede flybilletterne i forbindelse med en tidsmæssigt snævert afgrænset kampagne fra sagsøgte med betegnelsen »MEDICS«. Denne kampagne var kun henvendt til en bestemt erhvervsgruppe (læger). Sagsøgerne skulle kun betale afgifter og gebyrer for flyvningerne.

Sagsøgte har gjort gældende, at forordning nr. 261/2004 i henhold til samme forordnings artikel 3, stk. 3, slet ikke finder anvendelse. [Sagsøgerne] bookedede flybilletterne i forbindelse med en tidsmæssigt snævert afgrænset kampagne fra sagsøgte med betegnelsen »MEDICS«. De skulle kun betale gebyrer og luftfartsafgifter og fik dermed flybilletterne gratis.

Afgørelsen af søgsmålet afhænger for det første af, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på den foreliggende sag.

Sagsøgerne købte [flybilletterne] i forbindelse med en kampagne fra sagsøgte. Sagsøgerne skulle kun betale luftfartsafgifter og gebyrer. I denne forbindelse er den forelæggende ret i tvivl om, hvorvidt passageren i et sådant tilfælde rejser »gratis« som omhandlet i artikel 3, stk. 3, første alternativ, i forordning nr. 261/2004.

Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende, og passageren altså ikke rejser gratis, hvis den pågældende kun skal betale afgifter og gebyrer, afhænger afgørelsen af [sagen] dernæst af, om kampagnen »MEDICS« udgør en nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden.

De omtvistede flyvninger blev booket i forbindelse med denne tidsmæssigt afgrænsede kampagne fra sagsøgte, som kun var til rådighed for bestemte erhvervsgrupper.

Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) fastslog i sin dom af 21. september 2021 (X ZR 79/20), at en nedsat billetpris, som et luftfartsselskab yder til forretningsrejser for medarbejderne i en virksomhed, der har indgået en rammeaftale herom, er til rådighed for offentligheden som omhandlet i artikel 3,

stk. 3, første punktum, i forordning nr. 261/2004. Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolens) afgørelse er baseret på, at det lægges til grund, at en billetpris er til rådighed for offentligheden, hvis den er rettet mod et ubestemt antal personer, som ikke har en særlig relation til luftfartsselskabet, der går ud over en (potentiel) kunderelation. Der foreligger kun en særlig relation i denne forstand, hvis begunstigelsen ikke kun ydes med henblik på øget salg, reklame eller kundepleje, men i betragtning af en samarbejdsrelation eller anden tilknytningsrelation. Ifølge den almindelige forståelse betegner begrebet »offentlighed« et ubestemt antal personer, som ikke er knyttet til hinanden på en særlig måde. Ud fra disse kriterier er en billetpris også til rådighed for offentligheden, selv om ikke enhver potentiel kunde kan benytte den. Det afgørende er tværtimod, om antallet af personer, som kan komme på tale, kan bestemmes tilstrækkeligt præcist, og om disse personer er knyttet til hinanden på tilstrækkelig vis og kan afgrænses som en lukket kreds over for offentligheden. I tilfældet med virksomhedsbilletprisen fastslog Bundesgerichtshof (forbundsdomstolen), at der ikke foreligger en tilstrækkelig tæt tilknytning mellem de begunstige personer, hvis tilbuddene ganske vist ikke er til rådighed for enhver, men den begunstige personkreds kun har det til fælles, at de opfylder de opstillede kriterier.

Sådan forholder det sig også i det foreliggende tilfælde. Kampagnen var ikke åben for enhver, men kun for den af sagsøgte definerede person- eller erhvervsgruppe. Den forelæggende ret er derfor i tvivl om, hvorvidt Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolens) praksis også finder anvendelse på det foreliggende tilfælde, således at der er tale om en billetpris, der er til rådighed for offentligheden, og forordning nr. 261/2004 således finder anvendelse.

Den forelæggende ret lægger i det foreliggende tilfælde til grund, at sagsøgt kampagne hverken var et bonusprogram eller et andet kommercielt program som omhandlet i artikel 3, stk. 3, andet punktum, i forordning nr. 261/2004.

Såfremt det første og det andet spørgsmål besvares benægtende, og forordning nr. 261/2004 således finder anvendelse, er det endvidere afgørende for afgørelsen af sagen, om omlægningen af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal stå i en tidsmæssig sammenhæng med den oprindeligt bookede rejse.

Ifølge praksis fra Oberlandesgericht (OLG) Köln (den regionale appeldomstol i Köln (OLG Köln, dom af 26.2.2021 - 6 U 127720; OLG Köln, dom af 6.5.2022 - 6 U 219/21) kan passageren i henhold til artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 i tilfælde af, at det transporterende luftfartsselskab aflyser flyvningen, principielt forlange en omlægning af rejsen til den endelige destination under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på et senere tidspunkt [end ved førstgivne lejlighed, jf. artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004] efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser. Fortolkningen af bestemmelsen viser, at omlægningen ganske vist skal udføres gratis, men også stå i en

tidsmæssig sammenhæng med den oprindelige rejse. Formuleringen i artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 »omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed« etablerer en entydig tidsmæssig reference til passagerens oprindelige rejseplan. Det er derfor nærliggende at antage en tilsvarende fortolkning for artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 »omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser«. Oberlandesgericht Köln (den regionale appeldomstol i Köln) henviste i denne forbindelse til bestemmelsens hensigt og formål og anførte, at forordning nr. 261/2004 i sin opbygning kun sigter mod at beskytte passagererne på den konkrete rejse. Bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 giver ikke passageren en vilkårlig gratis ret til ombooking, som slet ikke har nogen sammenhæng med den planlagte rejse, f.eks. til en flyvning efter den oprindeligt planlagte rejse på et særligt dyrt rejsetidspunkt. Artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 udgør således en slags garantikrav i tilfælde af manglende opfyldelse af aftalen. Artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 giver i sidste ende ex nunc en ret til at træde tilbage fra aftalen, hvis denne endnu ikke er opfyldt eller ikke har opfyldt sit mål. Artikel 8, stk. 1, litra b) og c), i forordning nr. 261/2004 udgør tilsvarende en ret til efterfølgende opfyldelse, som naturligt indholdsmæssigt er bundet til luftbefordringsaftalen. En sådan ret har principielt sammenhæng med den oprindeligt planlagte rejse. Om den nødvendige sammenhæng i denne forbindelse foreligger, retter sig efter omstændighederne i forbindelse med den planlagte rejse, idet befordringskravet efter tysk ret som regel skal kvalificeres som et relativt fixkøb. Ved manglende overholdelse af leveringstidspunktet opstår der ikke umulighed, flybefordringsydelsen kan leveres efterfølgende, men kreditor er berettiget til at hæve købet. Overholdelsen af leveringstiden er trods alt så væsentlig, at handelen bør stå og falde med, at der leveres til tiden. Hvornår en forsinket levering (ankomst) ikke længere giver mening for passageren og ikke længere udgør opfyldelse af aftalen, altså er blevet umulig, afhænger af passagerens oprindelige rejseplan. Der følger heller ikke andet af Kommissionens ikke-bindende fortolkningsvejledning vedrørende forordning nr. 261/2004 (EUT 2016, C 214, s. 5) og tilføjelsen hertil i lyset af covid-19 (EUT 2020, CI 89, s. 1). Kommissionen er ikke af den entydige opfattelse, at retten i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 også kan gøres gældende flere år senere til en helt anden rejse.

En ret til kompensation på grund af nægtelsen af omlægning af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 ville således være udelukket i den foreliggende sag. Den forelæggende ret anser det imidlertid for tvivlsomt, om bestemmelsens ordlyd kan fortolkes således, at der som uskrevet kriterium skal foreligge en tidsmæssig sammenhæng mellem den oprindelige flyvning og omlægningen af rejsen. Der findes i hvert fald ikke støtte herfor i bestemmelsens ordlyd, hvorfor dette fortolkningsspørgsmål nu forelægges for Domstolen.

[Udelades]