



Datum van inontvangstneming : 17/07/2023

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-335/23 – 1

Zaak C-335/23

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

26 mei 2023

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

23 februari 2023

Verzoekster en appellante:

MN

Verweerster en geïntimeerde:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main

[omissis]

Beslissing

In de zaak

MN, [omissis] Gehrden (Duitsland),

verzoekster en appellante,

[omissis]

en

Qatar Airways (Q.C.S.C.), [omissis] Frankfurt am Main (Duitsland),

verweerster en geïntimeerde,

[omissis]

heeft de vierentwintigste civiele kamer van het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main, Duitsland) [omissis] het volgende **beslist**:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de volgende vragen over de uitlegging van het Unierecht voorgelegd:

1) **Moet verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 aldus worden uitgelegd dat de passagier in de zin van artikel 3, lid 3, eerste alternatief, van de verordening gratis reist, wanneer hij voor het ticket enkel heffingen en luchtvaartbelasting hoeft te betalen?**

2) **Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord:**

Moet verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 aldus worden uitgelegd dat er geen sprake is van een tarief dat in de zin van artikel 3, lid 3, tweede alternatief, van de verordening (indirect) voor het publiek toegankelijk is, indien de vlucht is geboekt in het kader van een actie van een luchtvaartmaatschappij die in tijd en hoeveelheid beperkt was en enkel voor een bepaalde beroepsgroep toegankelijk was?

3) **Indien de tweede vraag eveneens ontkennend wordt beantwoord en verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 van toepassing wordt geacht:**

a) **Moet artikel 8, lid 1, onder c), van de verordening aldus worden uitgelegd dat er een tijdsverband moet bestaan tussen de oorspronkelijk geboekte en geannuleerde vlucht en de gewenste andere vlucht op een latere datum?**

b) **Zo ja, hoe moet dit tijdsverband dan worden afgebakend?**

Motivering

Verzoekster vordert een andere vlucht volgens artikel 8, lid 1, onder c), van de verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 (hierna: „passagiersrechtenverordening”).

Verzoekster beschikte over een betaalde en bevestigde boeking bij verweerster als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde [omissis], voor de route Frankfurt

am Main (Duitsland) via Doha (Qatar) naar Sydney (Australië) en de bijbehorende terugvluchten. De heenvlucht naar Doha zou plaatsvinden op 6 augustus 2021 met een aansluitende vlucht naar Sydney op 7 augustus 2021. De terugvlucht was gepland voor 22 augustus 2021 van Sydney naar Doha en de aansluitende vlucht naar Frankfurt am Main voor 23 augustus 2021. Verzoekster heeft de tickets in het kader van een door verweerster onder de naam „Teacher Promo” georganiseerde actie met een strikt beperkte geldigheidsduur geboekt. Deze actie was alleen tot bepaalde beroepsgroepen (onder meer docenten en artsen) gericht en was tot een aantal tickets (ongeveer 20 000) beperkt. Volgens de boekingsbevestiging bedroeg de door verzoekster betaalde ticketprijs 197,40 EUR. Deze bestond uit 0,00 EUR ticketprijs en 197,40 EUR belastingen en door de vervoerder opgelegde heffingen. Als gevolg van de coronapandemie zijn de betrokken vluchten door verweerster geannuleerd. Vervolgens heeft verzoekster in eerste aanleg verzocht om een nieuwe reisdatum: 24 juli/25 juli 2022 voor de heenvluchten en 13 augustus/14 augustus 2022 voor de terugvluchten. Verzoekster vordert nu na de wijziging van de vordering in hoger beroep dat de andere vlucht in de zomer van 2023 wordt uitgevoerd. Verweerster weigert dit.

Het Amtsgericht Frankfurt am Main (rechter in eerste aanleg, Duitsland) heeft het beroep bij vonnis van 18 juli 2022 verworpen [omissis]. [Details over de motivering van de rechter die naar de hieronder beschreven rechtspraak van het Oberlandesgericht Köln (hoogste rechterlijke instantie van de deelstaat Noordrijn-Westfalen, Duitsland; hierna: „OLG Köln”) heeft verwezen]

Verzoekster [omissis] heeft hoger beroep ingesteld tegen het vonnis in eerste aanleg [omissis]. Volgens haar vereist artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening niet dat er een tijdsverband bestaat tussen de oorspronkelijke reis en de andere vlucht. Het is veeleer uitsluitend aan de passagier om de alternatieve datum te bepalen. Het enige bezwaar dat de luchtvaartmaatschappij kan aanvoeren, is dat er te weinig plaatsen beschikbaar zijn.

Verweerster concludeert tot afwijzing van het hoger beroep en voert aan dat de passagiersrechtenverordening reeds op grond van artikel 3, lid 3, van de verordening niet van toepassing is. Verzoekster heeft de tickets in het kader van een door verweerster onder de naam „Teacher Promo” georganiseerde actie met een strikt beperkte geldigheidsduur geboekt. Zij hoefde enkel heffingen en luchtvaartbelasting te betalen en heeft de tickets dus gratis verkregen.

Het slagen van het hoger beroep hangt af van de vraag of de passagiersrechtenverordening in casu van toepassing is.

Verzoekster heeft het vliegticket in het kader van een actie van verweerster gekocht. Verzoekster hoefde alleen de luchtvaartbelasting en de heffingen te betalen die in de boekingsbevestiging zijn omschreven als *Taxes and Carrier imposed Fees*, terwijl het tickettarief 0,00 EUR bedroeg. In dit verband vraagt de verwijzende rechter zich allereerst af of de passagier in dat geval „gratis” als

bedoeld in artikel 3, lid 3, eerste alternatief, van de passagiersrechtenverordening reist.

Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord, dat wil zeggen dat de passagier niet gratis reist wanneer hij enkel de belastingen en heffingen hoeft te betalen, is het voor de beslissing op het hoger beroep voorts van belang of er bij de actie „Teacher Promo” sprake is van een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is.

De betrokken vluchten zijn door verweerster geboekt in het kader van deze actie die in tijd en hoeveelheid beperkt was en enkel voor bepaalde beroepsgroep(en) toegankelijk was.

Het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland; hierna: „BGH”) heeft in zijn arrest van 21 september 2021 (X ZR 79/20) geoordeeld dat een gereduceerd tarief dat door een luchtvaartmaatschappij wordt toegekend voor zakenreizen van medewerkers van een onderneming die een overeenkomstige raamovereenkomst heeft gesloten, in de zin van artikel 3, lid 3, eerste volzin, van de passagiersrechtenverordening voor het publiek toegankelijk is. De beslissing van het BGH berust op de veronderstelling dat een tarief voor het publiek toegankelijk is wanneer het gericht is tot een onbepaald aantal personen die geen bijzondere relatie met de luchtvaartmaatschappij hebben die verder gaat dan een (potentiële) klantenrelatie. Van een dergelijke bijzondere relatie is er alleen sprake indien het voordeel niet uitsluitend met het oog op omzetstijging, reclame of klantenbinding is toegekend, maar met het oog op een samenwerking of een andere verbondenheid. Naar algemene opvatting wordt met het begrip „publiek” een onbepaald aantal personen aangeduid die niet op bijzondere wijze met elkaar zijn verbonden. Volgens deze criteria is een tarief voor het publiek toegankelijk, ook al kan niet iedere potentiële klant er gebruik van maken. Beslissend was veeleer of het aantal in aanmerking komende personen voldoende nauwkeurig kan worden bepaald en of deze personen voldoende met elkaar verbonden zijn en als gesloten kring van het publiek kunnen worden onderscheiden. In het geval van het ondernemingstarief heeft het BGH geoordeeld dat er geen sprake was van een voldoende nauwe band tussen de begunstigde personen, indien de aanbiedingen weliswaar niet voor iedereen toegankelijk zijn, maar de kring van begunstigde personen alleen gemeen heeft dat zij aan de gestelde criteria voldoen.

De situatie is vergelijkbaar met de onderhavige zaak. De actie was niet voor iedereen toegankelijk, maar slechts voor een door verweerster vastgelegde groep van personen of beroepsgroep. De verwijzende rechter vraagt zich dan ook af of de rechtspraak van het BGH ook in casu van toepassing is, zodat er sprake is van een voor het publiek toegankelijk tarief waardoor de passagiersrechtenverordening van toepassing kan zijn.

De verwijzende rechter gaat er in casu van uit dat de actie van verweerster noch een Frequent Flyer-programma noch een ander commercieel programma in de zin van artikel 3, lid 3, tweede volzin, van de passagiersrechtenverordening is.

Indien de eerste en tweede vraag ontkennend worden beantwoord en de passagiersrechtenverordening dus van toepassing is, hangt de beslissing op het hoger beroep voorts van de vraag af of de andere vlucht als bedoeld in artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening qua tijdstip verband moet houden met de oorspronkelijk geboekte reis.

Volgens de rechtspraak van het OLG Köln (arresten van 26 februari 2021 – 6 U 127720, en 6 mei 2022 – 6 U 219/21), kan de passagier volgens artikel 5, lid 1, onder a), en artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening in geval van annulering van een vlucht in beginsel van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde, een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum [dan bij de eerste gelegenheid, zie artikel 8, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening] naar keuze van de passagier eisen, indien er plaats beschikbaar is. Uit de uitlegging van de bepaling volgt dat de omboeking weliswaar gratis moet zijn, maar ook qua tijdstip verband moet houden met de oorspronkelijke reis. De formulering in artikel 8, lid 1, onder b), van de passagiersrechtenverordening – „een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid” – legt een duidelijk tijdsverband met het oorspronkelijke reisplan van de passagier. Derhalve ligt het voor de hand dat artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening – „een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is” – dienovereenkomstig wordt uitgelegd. Het OLG Köln gaat in dit verband van de betekenis en het doel van de bepaling uit en voert aan dat de passagiersrechtenverordening gezien de opzet van haar bepalingen de passagiers slechts tijdens de reis wil beschermen. De passagiersrechtenverordening verleent de passagier geen willekeurig recht op kosteloze omboeking zonder dat deze verband houdt met de geplande reis, bijvoorbeeld naar een vlucht na de oorspronkelijk geplande reis in een bijzonder dure reisperiode. Bij artikel 8, lid 1, van de passagiersrechtenverordening gaat het inhoudelijk om een soort garantieaanspraak voor het geval dat de overeenkomst niet wordt uitgevoerd. Niettemin geeft artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening ex nunc recht tot ontbinding van de overeenkomst, indien deze nog niet is uitgevoerd of haar doel niet heeft bereikt. Bij artikel 8, lid 1, onder b) en c), van de passagiersrechtenverordening gaat het bijgevolg om een recht op nakoming achteraf dat naar zijn aard inhoudelijk gebonden is aan de luchtvervoerovereenkomst. Dit recht houdt in beginsel verband met de oorspronkelijk geplande reis. Of het vereiste verband in acht wordt genomen, hangt af van de omstandigheden van de geplande reis, waarbij het recht op vervoer volgens het Duitse recht regelmatig als een relatieve transactie moet worden aangemerkt die op een precies vastgelegd tijdstip moet worden uitgevoerd. Indien de termijn voor de uitvoering niet in acht wordt genomen, is het niet onmogelijk dat de luchtvervoersdienst alsnog kan worden uitgevoerd,

maar de schuldeiser heeft niettemin het recht de overeenkomst te ontbinden. De naleving van het tijdstip van uitvoering is echter zo essentieel dat de transactie met de tijdige prestatie staat of valt. Wanneer een te late prestatie (aankomst) voor de passagier geen zin meer heeft en geen nakoming meer vormt, dat wil zeggen dat zij onmogelijk wordt, hangt af van het oorspronkelijke reisplan van de passagier. Ook uit de niet-bindende interpretatieve richtsnoeren van de Commissie voor de interpretatie van de passagiersrechtenverordening (PB 2016, C 214, blz. 5) en de aanvulling daarop in de context van COVID-19 (PB 2020, C 89 I, blz. 1) vloeit niets anders voort. De Commissie is niet duidelijk van mening dat een passagier zich ook jaren later nog voor een heel andere reis kan beroepen op het recht op grond van artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening.

In casu is een andere vlucht volgens artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening bijgevolg uitgesloten. Verzoekster vordert nu na de wijziging van de vordering in hoger beroep dat een andere vlucht in de zomer van 2023 wordt uitgevoerd. De oorspronkelijke vluchten zouden echter in augustus 2021 plaatsvinden. Op basis van de rechtspraak van het OLG Köln kan, wanneer er zoveel tijd tussen ligt, niet langer worden uitgegaan van een tijdsverband. De verwijzende rechter vraagt zich echter af of de bewoordingen van de bepaling aldus kunnen worden uitgelegd dat er als ongeschreven criterium een tijdsverband moet bestaan tussen de oorspronkelijke vlucht en de andere vlucht. Dit wordt in elk geval niet ondersteund door de bewoordingen van de bepaling. Derhalve dient deze uitleggingsvraag te worden voorgelegd aan het Hof.

[omissis]