



Datum van inontvangstneming : 22/09/2023

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-516/23 – 1

Zaak C-516/23

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

10 augustus 2023

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

8 augustus 2023

Verzoekende partijen:

NW

YS

Verwerende partij:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main

24. Zivilkammer

[OMISSIS]

Beslissing

In de zaak

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

- verzoekers -

[OMISSIS]

en

Qatar Airways [OMISSIS] 60327 Frankfurt am Main

- verweester -

[OMISSIS]

heeft het Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main, Duitsland) – 24. Zivilkammer (vierentwintigste civiele kamer) – [OMISSIS] op 8 augustus 2023 als volgt beslist:

De behandeling van de zaak blijft 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

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

Verzoekers beschikten over een betaalde en bevestigde boeking bij verweerster als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde [OMISSIS], voor de route Frankfurt am Main via Doha naar Denpasar en de bijbehorende terugvluchten. De boeking werd gemaakt op 5 augustus 2020. Verweerster heeft de vluchten op 13 september 2020 geannuleerd. Op Denpasar werd tot het voorjaar van 2022 door verweerster niet gevlogen. Bij e-mail van 8 augustus 2022 vorderden verzoekers met als uiterste datum 18 augustus 2022 een vlucht met verweerster op dezelfde route op 20 oktober 2022 (heenvlucht) en 7 november 2022 (terugvlucht). Na het vruchteloos verstrijken van de gestelde termijn boekten verzoekers de vluchten met gebruikmaking van 140.000 mijlen in het programma van American Airlines en betaalden daarvoor 394,62 EUR. De marktprijs van de vluchten op de boekingsdatum was 4.276,36 EUR.

Verzoekers boekten de vliegtickets in het kader van een in de tijd beperkte actie van verweerster met de naam „MEDICS”. Deze actie was alleen tot een bepaalde beroepsgroep (artsen) gericht. Verzoekers hoefden enkel belastingen en heffingen voor de vluchten te betalen.

Verweerster stelt dat de passagiersrechtenverordening reeds niet van toepassing is op grond van artikel 3, lid 3, van deze verordening. Verzoekers hebben de vliegtickets in het kader van een in de tijd beperkte actie van verweerster met de naam „MEDICS” geboekt. Ze hoefden volgens verweerster enkel heffingen en luchtvaartbelasting te betalen en hebben de vliegtickets dus gratis verkregen.

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

Verzoekers hebben het ticket in het kader van een actie van verweerster gekocht. Verzoekers hoefden alleen de luchtvaartbelasting en de heffingen te betalen. 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 sprake is van een gereduceerd tarief dat niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk is.

De betrokken vluchten zijn geboekt in het kader van deze in de tijd beperkte actie van verweerster die 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 omzetting, 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 kon worden bepaald en of deze personen voldoende met elkaar verbonden zijn en als een 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 vastgestelde 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 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 (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 het geval van annulering van een vlucht in beginsel van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde, een andere vlucht

onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar zijn 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 tijd 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.

Bijgevolg zou een vordering tot schadevergoeding wegens ontzegging van een andere vlucht overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder c), van de passagiersrechtenverordening in casu uitgesloten zijn. De rechter is echter van mening dat het twijfelachtig is of de bewoordingen van de bepaling aldus kunnen worden uitgelegd dat er een tijdsverband moet zijn tussen de oorspronkelijke vlucht en de andere vlucht als een ongeschreven kenmerk. Een dergelijke steun is in ieder geval niet te vinden in de bewoordingen van de bepaling, en daarom moet deze uitleggingsvraag thans worden voorgelegd aan het Hof van Justitie.

[OMISSIS]