



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
föredraget den 28 juni 2018¹

Mål C-330/17

**Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV
mot
Germanwings GmbH**

(begäran om förhandsavgörande från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Transport – Förordning (EG) nr 1008/2008 – Gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i unionen – Artikel 2.18 och artikel 23.1 – Information – Nödvändighet att ange passagerarpriser ’i euro eller i nationell valuta’ – Eventuell skyldighet att ange dessa priser i en särskild nationell valuta – Relevanta kriterier för att i så fall identifiera denna valuta”

I. Inledning

1. Begäran om förhandsavgörande som inkommit från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) gäller tolkningen av artikel 2.18 och artikel 23.1 i förordning (EG) nr 1008/2008.²
2. Denna begäran hänför sig till en tvist mellan en konsumentförening och ett lufttrafikföretag etablerat i Tyskland och avser företagets handelsbruk som påstås vara illojalt och som bestod i att sälja på internet, närmare bestämt till en konsument i Tyskland, en flygbiljett med avresa från Förenade kungariket och med priset angivet enbart i pund sterling.
3. I huvudsak frågar den hänskjutande domstolen EU-domstolen om innebörden av den informationsskyldighet avseende priser som åvilar lufttrafikföretag med verksamhet inom unionen enligt artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 och med ledning av definitionen av ”passagerarpriser” i artikel 2.18 i denna förordning, enligt vilken dessa priser ska ”uttryckas i euro eller i nationell valuta”.
4. Mer exakt uppmanas EU-domstolen att pröva dels huruvida lufttrafikföretag, om de önskar använda en annan valuta än euro för att ange priser på tjänster som de erbjuder potentiella passagerare, fritt kan välja nationell valuta eller huruvida de tvärtom måste använda en specifik valuta, dels, i det senare fallet, enligt vilka kriterier denna valuta ska bestämmas.
5. I detta förslag till avgörande ska jag utveckla skälen till att jag anser att de nämnda bestämmelserna ska tolkas så att de inte innebär en skyldighet för de berörda trafikföretagen att använda en nationell valuta som bestämts i förväg av lagstiftaren när de tillkännager sina passagerarpriser.

¹ Originalspråk: franska.

² Europaparlamentets och rådets förordning av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 2008, s. 3).

6. För att också täcka det fallet att domstolen skulle anse att en sådan skyldighet följer av dessa bestämmelser ska jag emellertid i andra hand uttala mig om relevanta kriterier för att fastställa den nationella valuta som skulle användas i ett sådant fall.

II. Tillämpliga bestämmelser

7. Enligt skäl 16 i förordning nr 1008/2008 bör "[k]underna ... kunna effektivt göra jämförelser av priserna för lufttrafik hos olika flygbolag. Därför bör det slutliga priset som kunden ska betala för lufttrafik med ursprung i gemenskapen alltid anges inklusive alla skatter och avgifter. EG-lufttrafikföretag uppmanas också att ange det slutliga priset för sina luftfartstjänster från tredjeländer till gemenskapen".

8. Artikel 2.18 i samma förordning definierar begreppet "passagerarpriser" i förordningen som "de priser i euro eller i nationell valuta som ska betalas till lufttrafikföretag eller dess agenter, eller andra biljettförsäljare, för befordran av passagerare i lufttrafik samt de villkor som hänför sig till dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds agenter och andra mellanhänder".

9. Artikel 23 i samma förordning, som har rubriken "Information och icke-diskriminering", anger i punkt 1:

"De passagerarpriser och fraktpriser som är tillgängliga för allmänheten ska innehålla tillämpliga villkor när de erbjuds eller offentliggörs i någon form, inbegripet på Internet, för lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium och på vilken fördraget är tillämpligt. Det slutliga pris som ska betalas ska alltid anges och ska innehålla gällande passagerarpris eller fraktpris samt alla tillämpliga skatter och avgifter, tilläggsavgifter och arvoden som är oundvikliga och förutsebara vid tidpunkten för offentliggörandet. Förutom slutpriset ska minst anges:

- a) passagerarpris eller fraktpris,
- b) skatter,
- c) flygplatsavgifter, och
- d) andra avgifter, tilläggsavgifter eller arvoden, exempelvis sådana som har samband med luftfartsskydd eller bränsle,

om avgifterna i b, c och d har lagts till passagerarpriset eller fraktpriset. Valfria pristillägg ska anges klart, öppet och otvetydigt i början av varje bokningsprocess och kunden ska aktivt markera sitt godkännande av dem."

III. Tvisten vid den nationella domstolen, de hänskjutna frågorna och förfarandet vid EU-domstolen

10. Germanwings GmbH är ett i Tyskland etablerat lufttrafikföretag. I september 2014 bokade en kund, som befann sig i Tyskland, på internetsidan "www.germanwings.de", som tillhandahålls av nämnda företag, en flygning från London (Förenade kungariket) till Stuttgart (Tyskland). Priset för denna flygning angavs enbart i pund sterling och, efter sin bokning, fick konsumenten en faktura med priset och andra kostnader likaså i pund sterling.

11. Sedan kunden underrättat Verbraucherzentrale Baden-Württemberg eV (konsumentföreningen i Land Baden-Württemberg, Tyskland, nedan kallad Verbraucherzentrale) om dessa förhållanden, väckte Verbraucherzentrale talan mot Germanwings vid Landgericht Köln (regionala domstolen i Köln, Tyskland) med begäran om att dess debitering i pund sterling skulle upphöra på grund av att det förhållandet att debitering inte skett i tysk valuta, det vill säga euro, under föreliggande omständigheter utgjorde ett illojalt beteende. Svaranden invände att även dess konkurrenter angav flygpriserna för resor från London i pund sterling. Genom beslut av den 22 april 2015 biföll den regionala domstolen klagandens talan.

12. Sedan Germanwings överklagat detta beslut, upphävde Oberlandesgericht Köln (regionala överdomstolen i Köln, Tyskland) beslutet genom beslut av den 4 september 2015 på grund av, bland annat, att artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 enbart anger att det slutliga priset ska anges, men utan föreskrift om i vilken valuta, och att man av definitionen i artikel 2.18 i förordningen inte kan dra slutsatsen att den "nationella valutan" alltid måste vara valutan i det land där lufttrafikföretaget har sitt säte.

13. Sedan Verbraucherzentrale överklagat domen till Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen), meddelade denna domstol den 27 april 2017 ett beslut, som inkom till EU-domstolen den 2 juni 2017. I beslutet vilandeförklarades målet, och följande frågor ställdes till EU-domstolen:

"1) Ska passagerarpriser för flygningar inom EU av de slag som avses i artikel 23.1 andra och tredje meningarna i förordning nr 1008/2008 anges i en bestämd valuta om de inte anges i euro?"

2) Vid jakande svar på [fråga 1]:

I vilken valuta får de priser som avses i artikel 2.18 och artikel 23.1 andra och tredje meningarna i förordning nr 1008/2008 anges när ett lufttrafikföretag som är etablerat i en medlemsstat (i detta fall Tyskland) marknadsför och erbjuder för kunder på internet en flygförbindelse där avgångsorten ligger i en annan medlemsstat (i detta fall Förenade kungariket)?

Är det i detta sammanhang avgörande att lufttrafikföretaget för sitt erbjudande använder en adress på internet med en landsspecifik toppdomän (i detta fall www.germanwings.de), som hänvisar till den medlemsstat där lufttrafikföretaget har sitt säte, och att konsumenten befinner sig i denna medlemsstat?

Har det betydelse att samtliga lufttrafikföretag eller en mycket stor del av dem anger ifrågavarande priser i den valuta som gäller på avgångsorten?"

14. Skriftliga yttranden har inkommit från Verbraucherzentrale, Germanwings och Europeiska kommissionen. Endast de två sistnämnda yttrade sig muntligen vid förhandlingen den 19 april 2018.

IV. Bedömning

A. Eventuell skyldighet att ange passagerarpriser i en nationell valuta som bestämts vid publiceringen (första frågan)

15. I sin första fråga söker den hänskjutande domstolen i huvudsak klarhet i om artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008, jämförd med artikel 2.18 i förordningen, ska tolkas så att passagerarpriser, vid de lufttransporter inom unionen som regleras av förordningen,³ måste anges i en nationell valuta som lagstiftaren bestämt i förväg, ”om de inte anges i euro”.⁴

16. Att artikel 23.1 och artikel 2.18 ska läsas tillsammans framgår inte direkt av formuleringen av den första hänskjutna frågan, men det följer enligt min mening dels av de uttalanden som den hänskjutande domstolen gjort för att förklara frågan, bland annat i förhållande till skälen i det avgörande som överklagats till den domstolen,⁵ dels av innehållet i den andra frågan som ställts i anslutning till den första frågan och som uttryckligen sammanför de nämnda bestämmelserna.

17. Liksom Germanwings och kommissionen, som jag uppfattar det,⁶ och i motsats till Verbraucherzentrale, anser jag att svaret på frågan, i någon mån omformulerad,⁷ bör bli negativt av skäl som jag ska förklara i det följande.

18. Inledningsvis påminner jag om att det enligt fast rättspraxis följer av kravet på en enhetlig tillämpning av unionsrätten att när en unionsbestämmelse inte innehåller någon uttrycklig hänvisning till medlemsstaternas rättsordningar för fastställandet av ett visst begrepp,⁸ ska begreppet ges en självständig tolkning som domstolen söker fastställa med beaktande inte endast av ordalydelsen i de aktuella bestämmelserna utan även av det sammanhang i vilket bestämmelserna förekommer och det mål som eftersträvas med den lagstiftning som bestämmelserna ingår i liksom deras bakgrundshistoria.⁹

1. Tolkning med ledning av bestämmelsernas ordalydelse

19. I sin begäran om förhandsavgörande framhåller Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen) att *lydelsen i artikel 23.1* i förordning nr 1008/2008 inte innehåller något krav på att passagerarpriser ska anges i en bestämd nationell valuta. Enligt Bundesgerichtshof talar detta för att lufttrafikföretagen har valfrihet, vilket också var uppfattningen hos den domstol som dömde i andra instans. Jag delar denna uppfattning.

3 Det noteras att artikel 23.1 uttryckligen gäller ”lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium och på vilken fördraget är tillämpligt”.

4 Jag noterar att den hänskjutande domstolen genom dessa sista ord med sin fråga avser de fall då luftfartsföretagen, liksom i målet vid den nationella domstolen, avser att använda en annan valuta än euro för att informera potentiella passagerare om priserna.

5 Se också punkt 12 i detta förslag till avgörande.

6 Jag vill påpeka att kommissionen i sina skriftliga och muntliga yttranden har föreslagit ett gemensamt svar på de två hänskjutna frågorna och har framfört en nyanserad uppfattning genom att framhålla dels att förordning nr 1008/2008 inte utsätter lufttrafikföretaget för något tvång vid val av den ”nationella valuta” i vilken företaget anger sina priser, dels att förordningen ”på sin höjd” kunde kräva att detta val inte är ”helt godtyckligt”, eftersom förordningen endast föreskriver respekt för ”objektiva kriterier förbundna med transaktionen inom vilkas ram lufttrafikföretaget kan göra sitt val utan att nödvändigtvis vara begränsad till en enda nationell valuta”.

7 Enligt fast rättspraxis ankommer det på domstolen att i förekommande fall omformulera de hänskjutna frågorna för att kunna lämna ett svar som är till nytta för den nationella domaren (se, bland annat, dom av den 22 februari 2018, SAKSA, C-185/17, EU:C:2018:108, punkt 28).

8 Såsom är fallet med bestämmelserna i förordning nr 1008/2008 för vilka en tolkning begärts i detta mål.

9 Se, bland annat, dom av den 20 december 2017, Acacia och D’Amato (C-397/16 och C-435/16, EU:C:2017:992, punkt 31), och dom av den 8 mars 2018, DOCERAM (C-395/16, EU:C:2018:172, punkt 20).

20. Jag vill framhålla att artikel 23.1 syftar till att införa en "informationsskyldighet"¹⁰ för lufttrafikföretag som föreslår flygningar från en medlemsstat och att bestämma utformningen av denna skyldighet. Framför allt preciseras i den andra och den tredje meningen i punkt 1, som speciellt åsyftas i den av den hänskjutande domstolen ställda frågan, de krav som ska gälla för angivande av "slutpriset" som ska betalas av kunden,¹¹ Medan denna bestämmelse i detalj beskriver de upplysningar som ska lämnas,¹² nämns inte i vilken valuta priset ska anges för att fullgöra förpliktelsen i bestämmelsen.

21. Skäl 16 i förordning nr 1008/2008, som också gäller nödvändigheten av att informera kunderna om det slutliga priset i dess olika delar, nämner inte heller att någon specifik valuta ska användas för detta ändamål.

22. Jag vill redan nu understryka att det förhåller sig på det viset, fastän den internationella aspekten, och inte endast unionsaspekten, av skyldigheten till öppenhet och fullständig information om priserna enligt artikel 23 har beaktats av lagstiftaren¹³ under utarbetandet av förordningen.¹⁴

23. När det gäller artikel 2.18 i förordningen, som definierar begreppet "passagerarpriser", syftar bestämmelsen uttryckligen på "priser i euro eller i nationell valuta" utan att förklara vad som ska förstås med de två sista orden i denna formulering, och särskilt utan att ange om det rör sig om en medlemsstats "nationella valuta"¹⁵ och, om så är fallet, utan att specificera om det är tillåtet för flygtrafikföretagen att välja valuta.¹⁶

24. Att adjektivet "lokal" används i flera språkversioner av denna bestämmelse¹⁷ tycks mig inte avgörande. Även om ett sådant adjektiv enligt min uppfattning är mera ägnat att föra tankarna till närhet än de hänvisningar till ett land som används i andra versioner,¹⁸ måste man konstatera att förordning nr 1008/2008 inte innehåller någon indikation om vad som ska förstås med "lokal" karaktär och vilket kriterium av närhet som ska vara relevant i detta hänseende.¹⁹ Om man skulle anse att denna terminologiska variation kunde vara avgörande, gäller i alla fall enligt fast rättspraxis att en bestämmelse vid olikheter mellan de olika språkversionerna ska tolkas med hänsyn till systematiken i och ändamålet med de föreskrifter i vilka den ingår.²⁰

10 Se rubriken till artikel 23 i förordning nr 1008/2008, som också anger "icke-diskriminering", vilket är ämnet för punkt 2 i artikeln.

11 Om ändamålen med dessa krav, se punkt 44 och följande punkter i detta förslag till avgörande.

12 Se också punkt 27 i detta förslag till avgörande.

13 Särskilt anges i kommissionens meddelande till Europaparlamentet av den 21 april 2008 om den gemensamma hållning som fastställdes av rådet inför antagandet av den kommande förordningen nr 1008/2008 [COM(2008) 175 final, s. 4], att "tillämpningsområdet för skyldigheten till öppenhet i fråga om information... har utsträckts till alla flygningar med avgång från gemenskapen, inbegripet de flygningar som handhas av bolag i tredjeländer (artikel 24 [senare artikel 23]). ... [Den sista meningen i] skäl 15 [senare skäl 16] uppmuntrar bolagen i gemenskapen att visa samma nivå av öppenhet för flygningar [från tredjeländer och] till en flygplats inom gemenskapen" (mina kursivering).

14 Om ursprunget till dessa bestämmelser, se också punkt 29 och följande punkter i detta förslag till avgörande.

15 Den terminologi som används i artikel 2.18 utsluter inte på förhand att den "nationella valutan" kan vara en tredje stats valuta, med hänsyn till att skäl 8, 10 och 16 samt artiklarna 13, 15 och 22 i samma förordning hänvisar till flygningar med anknytning till tredjeländer. Jag anser det ändå sannolikt att lagstiftaren snarare har åsyftat valutan i en medlemsstat som inte har infört euro, som är den andra möjligheten enligt den nämnda punkt 18. Även om Verbraucherzentrale och Germanwings har föreslagit att det i svaret på den andra frågan ska hänvisas till "medlemsstatens nationella valuta" (kursivering tillfogad), behöver domstolen enligt min mening inte uttala sig på denna punkt på grund av de faktiska omständigheterna i detta fall.

16 Enligt den hänskjutande domstolen skulle det, om den använda formuleringen hade varit "priser uttryckta i euro eller i en nationell valuta" (min kursivering), ha framgått tydligare att lagstiftaren avsåg att erbjuda ett sådant val. Jag är inte övertygad av detta argument.

17 Bland annat versionerna på spanska ("moneda local"), danska ("lokal valuta"), engelska ("local currency"), italienska ("valuta locale"), nederländska ("lokale valuta") och portugisiska ("moeda local").

18 Bland annat versionerna på tyska ("Landeswährung"), franska ("monnaie nationale") och svenska ("nationell valuta").

19 Se också punkt 27 i detta förslag till avgörande.

20 Se, bland annat, dom av den 22 mars 2018, Anisimoviené med flera (C-688/15 och C-109/16, EU:C:2018:209, punkt 78).

25. Jag noterar att orden ”priser uttryckta i euro eller i nationell valuta”, som åberopats av den hänskjutande domstolen, också förekommer utan närmare förklaring i punkt 19 i samma artikel 2 för att definiera begreppet ”fraktpriser”, en motsvarighet till ”passagerarpriser”. Enligt min uppfattning och enligt vad kommissionen uttalat vid förhandlingen finns det anledning att hålla denna terminologiska likhet i minnet när nämnda punkt 18 ska tolkas i detta mål.²¹

26. Dessutom vill jag nämna att begreppet ”slutligt pris”, som förekommer i artikel 23.1 och i skäl 16 i förordning nr 1008/2008, inte är detsamma som begreppet ”passagerarpriser”, som definieras i artikel 2.18 i denna förordning.²² Visserligen sammanfaller de delvis, eftersom det första begreppet innefattar det andra,²³ så att det finns skäl att tolka de nämnda bestämmelserna tillsammans i detta mål.²⁴ Ändå är, som Germanwings och kommissionen har framhållit, de delar av ”slutligt pris” som utgör tillägg till ”passagerarpris” enligt artikel 23 inte innefattade i nämnda artikel 2.18, eftersom denna bestämmelse enbart definierar det senare begreppet,²⁵ vilket talar mot att formuleringen ”i euro eller i nationell valuta” som förekommer i artikel 2 hänvisar till en speciell nationell valuta för att ge den information som krävs enligt artikel 23.

27. Särskilt vill jag betona, liksom Germanwings och kommissionen, att *unionslagstiftaren* i artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 *har avstått från* att ge en uttrycklig anvisning, och särskilt att bestämma precisa kriterier för identifiering av den valuta som lufttrafikföretagen ska använda för att informera kunderna om sina priser. Lagstiftaren handlade på detta sätt, fastän den uppenbart var medveten om att olika nationella valutor kunde komma att användas som alternativ till euro, vilket framgår av utformningen av artikel 2.18 i förordningen, och fastän lagstiftaren var angelägen om att anta detaljerade regler om skyldigheten för lufttrafikföretag att alltid ange priset på de flygningar de saluför fullständigt och slutligt.²⁶

28. Jag anser att denna avsiktliga avsaknad av indikationer när det gäller vilken valuta som kan användas kan förstås som ett uttryck för lagstiftarens vilja att inte ålägga lufttrafikföretagen särskilda begränsningar i detta hänseende.²⁷ Min uppfattning vinner stöd av följande överväganden.

2. Tolkning mot bakgrund av förarbetena till bestämmelserna

29. Den bokstavstolkning som föreslagits här ovan stöds enligt min mening av en genomgång av hur bestämmelserna i förordning nr 1008/2008 utvecklats under de *lagförarbeten* som ledde till deras nuvarande formulering. Ingenting där tyder på att lagstiftaren avsett, även om det endast var fråga om en avsikt, att införa särskilda krav på valuta i bestämmelserna i *artikel 23.1* i förordning nr 1008/2008.

21 I detta hänseende, se också punkt 66 i detta förslag till avgörande.

22 Jag vill påpeka att begreppet ”passagerarpris(er)” används inte endast i artikel 23 i denna förordning utan även i skäl 15 och i artiklarna 16 och 22.

23 Enligt artikel 23.1 ska ”[d]et slutliga pris som ska betalas... innehålla gällande passagerarpris... samt alla tillämpliga skatter och avgifter, tilläggavgifter och arvoden som är oundvikliga och förutsebara vid tidpunkten för offentliggörandet” (min kursivering).

24 I detta senare hänseende, se också punkt 16 i detta förslag till avgörande.

25 För ett likartat resonemang avseende den ordning som gäller för de olika delarna av det slutliga priset, se dom av den 6 juli 2017, Air Berlin (C-290/16, EU:C:2017:523, punkt 23 och följande punkter).

26 Om innehållet i dessa bestämmelser och ändamålen med artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008, se punkt 44 och följande punkter i detta förslag till avgörande.

27 Se, analogt, i fråga om lagstiftarens tystnad, dom av den 12 april 2018, Fédération des entreprises de la beauté (C-13/17, EU:C:2018:246, punkterna 34 och 35 samt punkt 45 och följande punkter).

30. Jag konstaterar att denna bestämmelse utgör en omskrivning, i fråga om bland annat passagerarpriser,²⁸ av artikel 4 i förordning (EEG) nr 2409/92, som redan innefattade en skyldighet att informera om passagerarpriser²⁹ men som var mindre precis och strikt än den bestämmelse som nu gäller.

31. Upphovsmännen till förordning nr 1008/2008 ville i artikel 23 tydligt stärka den informationskyldighet som åvilade lufttrafikföretagen för att främja dels en bättre kunskap hos passagerarna om priserna genom att kräva publicering av priser, inbegripet samtliga skatter, avgifter och andra tillägg, dels en mera rättvis prissättning genom att bekämpa snedvridningar av konkurrensen till följd av brist på öppenhet.³⁰ Däremot framgår det inte alls att det var fråga om att kräva användning av en bestämd valuta i detta hänseende.

32. De enda omnämningen av valuta som förekommer i förarbetena till förordning nr 1008/2008 är de som gäller de allmänna definitionerna i *artikel 2*. Jag konstaterar att uttrycket ”priser angivna i euro eller i nationell valuta”, som används i artikel 2 punkterna 18 och 19 i förordningen, redan förekom i sak i motsvarande bestämmelser i artikel 2 a och d i förordning nr 2409/92 som hänvisade till ”priser uttryckta i ecu eller i nationell valuta”. Ersättandet av termen ”ecu” med ”euro” i förordning nr 1008/2008 förefaller helt enkelt sammanhänga med att euro införts som enda betalningsmedel i vissa medlemsstater.³¹

33. När det gäller uttrycket ”i nationell valuta”, som förekom fyra gånger i artikel 2 i förordning nr 2409/92,³² ger förarbetena till förordningen ingen upplysning till stöd för att lagstiftaren hade avsett att kräva av lufttrafikföretagen att de skulle använda en specifik nationell valuta när de tillkännagav sina priser. Tvärtom framgår det tydligt att de som tog initiativet till förordningen ville tillåta företagen att ”erbjuda konsumenterna ett tillräckligt urval av luftfartstjänster till rimliga priser”.³³

34. Jag noterar att formuleringen ”i nationell valuta” också användes, utan närmare precisering, i artikel 2 a i de tidigare föreskrifterna om flygpriser som inledningen till förordning nr 2409/92 hänvisar till.³⁴ I den förordningen kompletterade formuleringen, som ett alternativ, orden ”i ecu”, som kommissionen först hade tänkt sig som enda möjlighet,³⁵ till följd av ett lätt avvikande ändringsförslag som härrörde från Europaparlamentet³⁶ och som vidarebefordrades av Ekonomiska och sociala

28 Rådets förordning av den 23 juli 1992 om biljetter och tariffer (EGT L 240, 1992, s. 15), som upphävdes genom förordning nr 1008/2008 (se artikel 27 i denna förordning).

29 Enligt följande bestämmelse: ”Lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom gemenskapen skall på begäran upplysa allmänheten om alla flygpriser och standardfraktpriser.”

30 Se förslag till Europaparlamentets och rådets förordning med gemensamma regler för utnyttjande av flygtransporttjänster inom gemenskapen daterat den 18 juli 2006 [COM(2006) 396 final, grunder s. 2, 4 och 10, samt skäl 15 och artikel 24.1]. Se också Europaparlamentets rapport av den 11 maj 2007 om detta förslag (A6–178/2007, s. 25–29 och 33), yttrande av Europeiska ekonomiska och sociala kommittén av den 31 maj 2007 om detta förslag (EUT C 175, 2007, s. 85, punkt 8), samt meddelande av den kommission som nämndes i fotnot 13 i detta förslag till avgörande (s. 3 och 4).

31 I detta hänseende, se skäl 2 och 6 samt artikel 2 i rådets förordning (EG) nr 1103/97 av den 17 juni 1997 om vissa bestämmelser som har samband med införandet av euron (EGT L 162, 1997, s. 1), samt skäl 2 och artikel 2 i rådets förordning (EG) nr 974/98 av den 3 maj 1998 om införande av euron (EGT L 139, 1998, s. 1).

32 Se punkterna a–d i artikel 2, som definierade begreppen ”flygpriser”, ”platspriser”, ”charterpriser” och ”fraktpriser”.

33 Se redogörelse för kommissionens motiv i dess förslag till rådets förordning (EEG) om priser och frakter vid luftfartstjänster av den 18 september 1991 [COM(91) 275 final, s. 3]. Om liberaliseringen vid fastställande av dessa priser, se s. 14–16 i detta dokument.

34 Se rådets direktiv 87/601/EEG av den 14 december 1987, om tariffer för regelbunden lufttrafik mellan medlemsstater (EGT L 374, 1987, s. 12) och rådets förordning (EEG) nr 2342/90 av den 24 juli 1990 om biljettpriser och tariffer för lufttrafik (EGT L 217, 1990, s. 1). Jag konstaterar att formuleringen i direktiv 87/601 ”valuta som är lokalt lagligt betalningsmedel”, utan angivande av lokalisering, som först hade föreslagits av kommissionen, inte har behållits (se förslag till rådets direktiv av den 27 oktober 1981 om tariffer för regelbunden luftfart mellan medlemsstaterna, EGT C 78, 1982, s. 6).

35 Se artikel 2 i ovannämnda förslag [COM(91) 275 final, s. 57].

36 Se rapport från Europaparlamentets utskott för transport och turism av den 27 mars 1992 (A3-142/92, s. 16, ändring nr 5, som lyder: ”pris som ska betalas i ecu/lämplig lokal valuta”, och s. 28, där det anges att ”möjligheten att ange tarifferna... i nationell valuta synes lämplig med hänsyn till nuvarande praxis, men en kontroll borde utövas för att undvika att denna möjlighet, till exempel, utnyttjas för att dölja skillnader mellan inrikes och utrikes tariffer”), samt parlamentets yttrande av den 8 april 1992 över ifrågasvarande förslag från kommissionen (EGT C 125, 1992, s. 147, ändring nr 23).

kommittén.³⁷ Under förhandlingen meddelade kommissionen att den inte kände till de exakta skälen till de ändringar som successivt gjorts för att slutligen leda till uttrycket ”priser ... i nationell valuta” i artikel 2 a i förordning nr 2409/92,³⁸ ett uttryck som sedan återkom i artikel 2.18 i förordning nr 1008/2008.

35. Det framgår i vart fall enligt min uppfattning av de samlade förarbetena som nämnts här ovan att det ingalunda var fråga om att anta en bestämmelse, och än mindre några motsvarande identifikationskriterier, som skulle förplikta till användning av en specifik nationell valuta enligt artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008. Den inställning som jag förordar motsägs inte, utan bekräftas, av sammanhanget i vilket bestämmelsen ingår, som nu ska analyseras.

3. Tolkning med ledning av bestämmelsernas sammanhang

36. För det första konstaterar jag att artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008, som klagandens talan vid den nationella domstolen grundar sig på, finns i *kapitel IV* i förordningen med rubriken ”Bestämmelser om prissättning”, medan artikel 2.18, där det talas om ”priser ... i nationell valuta”, finns i *kapitel I* med rubriken ”Allmänna bestämmelser”.

37. Den materiella länken mellan dessa båda bestämmelser, som den fastslagits i begäran om förhandsavgörande, är därför inte helt tydlig, även om definitionerna i artikel 2 gäller för artikel 23 liksom för alla andra bestämmelser i förordningen, vilket gör det motiverat att tolka den senare artikeln i ljuset av den förra.³⁹ Dessutom påminner jag om att begreppet ”passagerarpriser” som definieras i artikel 2.18 inte helt sammanfaller med de begrepp som förekommer i artikel 23.1.⁴⁰

38. I detta sammanhang anser jag att det, i avsaknad av en uttrycklig hänvisning mellan dessa bestämmelser i förordning nr 1008/2008, inte kan anses att lagstiftaren genom formuleringen i artikel 2.18 velat begränsa urvalet av transportörer när det gäller den nationella valuta i vilken de måste tillkännage den prisinformation de är ålagda att offentliggöra enligt artikel 23.1.

39. För det andra vill jag framhålla att den hänskjutande domstolen har hänvisat till den ”fria prissättningen” i *artikel 22* i förordning nr 1008/2008⁴¹ som stöd för att artikeln inte kräver användning av en bestämd nationell valuta. Verbraucherzentrale har invänt att denna frihet inte begränsas av att det skulle vara nödvändigt att ange priser i en specifik valuta, medan Germanwings har hävdade att bestämmelsen i fråga innefattar frihet att välja den valuta i vilken passagerarpriserna ska anges.

40. Även om jag är benägen att ansluta mig till uppfattningen att fri prissättning inte kräver användning av en specifik valuta, delar jag ändå inte Germanwings uppfattning att artikel 22 i förordningen bör vara avgörande för vilket svar som ska lämnas på den första frågan. Det framgår av domstolens praxis att friheten i denna artikel är slutförandet av ett fortlöpande avskaffande av priskontroll som utövas av medlemsstaterna, en liberalisering av flygmarknaden med syfte att nå en större diversifiering av utbudet och lägre priser till gagn för konsumenterna.⁴²

37 I sitt yttrande av den 29 april 1992 anser denna kommitté det relevant att vid definitionen av ”flygpris” ”referera... till nationella valutor och till ecu i väntan på att den senare införs som gemensam valuta” (EGT C 169, 1992, s. 20, punkt 5.2.1.1.1, min kursivering).

38 Med kännedom om att det ändrade förslag som framlades av kommissionen den 19 juni 1992 [COM(92) 274 final, EGT C 206, 1992, s. 54, ändring nr 5] återgav den lydelse som föreslagits av parlamentet (”pris som ska betalas i ecu/lämplig lokal valuta”) och som ändå inte hållits kvar i slutversionen av förordning nr 2409/92 (”priser angivna i ecu eller i nationell valuta”).

39 Se punkt 16 i detta förslag till avgörande.

40 Se punkt 26 i detta förslag till avgörande.

41 Enligt artikel 22.1 i förordning nr 1008/2008, får EG-lufttrafikföretag, utan att det påverkar trafikplikten enligt artikel 16 i förordningen, ”fritt sätta sina passagerarpriser... för lufttrafik inom gemenskapen”.

42 Se dom av den 6 juli 2017, Air Berlin (C-290/16, EU:C:2017:523, punkterna 46 och 47), där domstolen angav att det mål som eftersträvades med artikel 22.1 i förordning nr 1008/2008 inte utgör hinder mot att lufttransportavtalen är underkastade allmänna bestämmelser som skyddar konsumenterna mot oskäliga villkor i dessa avtal.

41. Artikel 22 syftar således till en avreglering av branschen,⁴³ som tillåter lufttransportörer att fritt bestämma vilket värde som ska sättas på deras tjänster. Artikeln har därför enligt min mening ingen inverkan på valet av valuta i vilken passagerarpriserna ska tillkännages. Ändå är den anda av liberalisering som ligger bakom denna bestämmelse, som kommissionen har påpekat,⁴⁴ sådan att den utgör stöd för tolkningen att förordning nr 1008/2008 inte skapar någon förpliktelse i detta hänseende.

42. För det tredje konstaterar jag i fråga om det *mera allmänna sammanhang* i vilket artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 ingår, att direktiv 98/6/EG,⁴⁵ som specifikt gäller tillkännagivande av priser på produkter som erbjuds konsumenterna – som kommissionen har antytt – inte innehåller några tvingande bestämmelser om den valuta i vilken priset som ska betalas ska anges, fastän denna problematik inte har dolts av lagstiftaren.⁴⁶ Direktiv 2011/83/EU,⁴⁷ som syftar till att skydda konsumenterna, särskilt i fråga om information om priser, vid ingående av avtal med näringsidkare, innehåller inte heller någonting om detta.⁴⁸

43. Ovannämnda överväganden överensstämmer enligt min mening helt med en teleologisk tolkning, som behandlas i det följande, av de bestämmelser som avses med denna begäran om förhandsavgörande.

4. Tolkning med ledning av bestämmelsernas ändamål

44. Som domstolen har framhållit, framgår det klart såväl av rubriken till artikel 23 i förordning nr 1008/2008 som av ordalydelsen i punkt 1 i denna artikel att bestämmelsen ”syftar till att garantera, bland annat, information och öppenhet vad gäller priser för lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium, och bestämmelsen bidrar följaktligen till att skydda kunder som använder dessa tjänster”.⁴⁹

45. På samma sätt uttalas i skäl 16 i förordningen att ” [k]underna bör kunna effektivt göra jämförelser av priserna för lufttrafik hos olika flygbolag”. Det tilläggs att ”det slutliga priset som kunden ska betala” därför ” alltid [bör] anges inklusive alla skatter och avgifter”.

46. Enligt den hänskjutande domstolen och Verbraucherzentrale skulle syftet i första delen av skäl 16 att effektivt kunna jämföra priser äventyras om det var tillåtet för varje lufttrafikföretag att i den valuta företaget väljer ange passagerarpriser för en flygning inom unionen. Liksom Germanwings och kommissionen delar jag inte detta synsätt.

43 Se också generaladvokat Bots förslag till avgörande i målet Vueling Airlines (C-487/12, EU:C:2014:27, punkt 27 och följande punkter).

44 I sina skriftliga kommentarer har kommissionen framhållit att artikel 22 i förordning nr 1008/2008 väsentligt stärkte den fria prissättningen i jämförelse med de bestämmelser som ingick i artiklarna 5–8 i förordning nr 2409/92.

45 Europaparlamentets och rådets direktiv av den 16 februari 1998 om konsumentskydd i samband med prismärkning av varor som erbjuds konsumenterna (EGT L 80, 1998, s. 27).

46 Kommissionen publicerade den 21 juni 2006 en rapport om tillämpningen av direktiv 98/6, i vilken kommissionen framhöll att vissa medlemsstater, i enlighet med direktivets artikel 4.1, har bestämt gränser för tillkännagivandet av de priser i nationell valuta och i euro som var tillämpliga under övergångsperioden vid införandet av euro [se kommissionens meddelande till rådet och Europaparlamentet, COM(2006) 325 final, punkt 4].

47 Europaparlamentets och rådets direktiv av den 25 oktober 2011 om konsumenträttigheter och om ändring av rådets direktiv 93/13/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/44/EG och om upphävande av rådets direktiv 85/577/EEG och Europaparlamentets och rådets direktiv 97/7/EG (EUT L 304, 2011, s. 64).

48 Se kommissionens meddelande till Europaparlamentet och rådet av den 19 december 2011 med titeln ”En europeisk vision för passagerare, meddelande om passagerares rättigheter i alla transportmedel” [COM(2011) 898 final, punkt 3.2].

49 Se dom av den 15 januari 2015, Air Berlin (C-573/13, EU:C:2015:11, punkt 33), och dom av den 6 juli 2017, Air Berlin (C-290/16, EU:C:2017:523, punkt 30) samt där angivna rättspraxis.

47. För *det första* anser jag att det av bakgrunden till artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 framgår att förstärkning av *skyddet för kunderna*⁵⁰ förvisso var ett av ändamålen med denna bestämmelse men att bestämmelsen också har till syfte att säkerställa en sundare *konkurrens* bland lufttrafikföretagen.⁵¹ Dessa dubbla syften framgår också av tidigare⁵² och senare⁵³ instrument i detta ämne.

48. Det skulle därför enligt min mening vara önskvärt att undvika en så vidsträckt tolkning av denna bestämmelse att den i huvudsak, eller till och med uteslutande, anses ha till uppgift att främja kundernas intressen⁵⁴ utan att tillräckligt beakta de skyldigheter som uttryckligen åvilar lufttrafikföretagen och det manöverutrymme som underförstått har lämnats dem genom denna förordning.

49. På den punkten framhåller jag, *för det andra*, att unionens lagstiftare, för att göra det möjligt att uppnå ovannämnda mål, har uppställt vissa principer för lufttrafikföretagens fria prissättning. Lagstiftaren har uttryckligen ålagt dessa lufttrafikföretag att publicera *fullständig information om sina priser* för transport av passagerare och om de villkor som gäller för dem och angett att dessa priser ska innefatta alla tillämpliga skatter, avgifter och pålagor.⁵⁵

50. På så sätt anges i artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 mycket detaljerat ett antal krav på de förhållanden som systematiskt ska offentliggöras i dessa delar,⁵⁶ tillsammans med eventuella sanktioner vid överträdelser av kraven.⁵⁷ Jag vill framhålla att skyldigheten att vid varje tidpunkt ange det belopp som slutligen ska betalas främjar öppenhet i fråga om priser och gör det möjligt att motverka sådana illojala beteenden som tidigare förekom vid vissa lufttrafikföretag och som gick ut på att det i början av en transaktion föreslogs ett ofullständigt pris till vilket det sedan gjordes olika tillägg strax innan transaktionen avslutades.⁵⁸

51. Skäl 16 i denna förordning följer samma mönster och anger vilka förhållanden som slutpriset ska inkludera. Detta framgår av andra meningens i detta skäl, som klargör innebörden av den första meningens, som felaktigt återopas separat av Verbraucherzentrale.

52. Till skillnad från vad denna part i det nationella målet tycks vilja framhålla, är syftet med dessa bestämmelser inte att tillåta kunden att bedöma det mer eller mindre höga passagerarpriset i den valuta som han känner bäst utan att garantera öppenhet genom att alla delar av priset anges tydligt i slutpriset och, följaktligen, att ge kunden en verklig möjlighet att jämföra priser. Jag vill tillägga att jag kan ansluta mig till kommissionens uttalande vid förhandlingen att ingenting visar att det konsumentsskydd som förordning nr 1008/2008 ska tillgodose innefattar skydd för konsumenterna mot risken för förluster på grund av växlingsoperationer.

50 Till skillnad från kommissionens ursprungliga förslag [COM(2006) 396 final, s. 10, 13 och 50] handlar skäl 15 och 16 och artikel 23 i förordning nr 1008/2008 om "kunder", det vill säga personer som köper flygbiljetter, och det är möjligt att "passagerarna", det vill säga de personer som reser med dessa biljetter, inte har köpt dem själva.

51 Se punkt 31 i detta förslag till avgörande och de handlingar som återopats i fotnoten till denna punkt.

52 På så sätt angavs i det femte skälet till förordning nr 2409/92, som upphävts genom förordning nr 1008/2008, att det var lämpligt "att den fria prissättningen kompletteras av passande åtgärder till skydd för konsumenternas och branschens intressen".

53 Se särskilt ovannämnda meddelande [COM(2011) 898 final, punkt 3.2].

54 En extensiv tolkning är ännu mer berättigad i fråga om unionsbestämmelser om ersättning och bistånd till passagerare vid flygningar som ställts in eller försenats, eftersom dessa bestämmelser uttryckligen är avsedda att garantera en hög nivå på skyddet för passagerare (se, bland annat, domar av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkterna 23 och 34, och dom av den 4 oktober 2012, Rodríguez Cachafeiro och Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punkterna 25 och 33).

55 I detta hänseende, se avsnitt av de förarbeten som nämns i fotnot 30 i detta förslag till avgörande.

56 Domstolen har närmare angett innebörden av de regler som ingår i denna bestämmelse, bland annat i fråga om innehållet i den information som ska lämnas till kunderna och formerna för dessa meddelanden (se dom av den 19 juli 2012, ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, punkterna 11–20, dom av den 18 september 2014, Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, punkterna 32–39, dom av den 15 januari 2015, Air Berlin, C-573/13, EU:C:2015:11, punkterna 20–45, samt dom av den 6 juli 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, punkterna 18–36).

57 Enligt artikel 24 i denna förordning ska "[m]edlemsstaterna... säkerställa efterlevnad av reglerna i detta kapitel och fastställa sanktioner för överträdelser av dem. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionerliga och avskräckande".

58 Se även Gard, L., "Des règles nouvelles pour le marché unique du transport aérien", *Revue de droit des transports*, 2008, nr 12, kommentar 260, avsnitt 3 B.

53. Om användningen av en specifik valuta hade ansetts utgöra en avgörande omständighet för att nå de åsyftade målen om information och öppenhet rörande priserna, skulle upphovsmännen till förordning nr 1008/2008 dessutom inte ha underlåtit att slå fast denna princip och definiera de kriterier som skulle göra det möjligt att identifiera den relevanta valutan. Eftersom lagstiftaren inte har gjort detta, anser jag inte att det är domstolens uppgift att ersätta lagstiftaren i detta hänseende, och detta särskilt som antagandet av en sådan bestämmelse enligt min uppfattning inte var nödvändigt för att säkerställa konsumentskyddet.

54. På den punkten vill jag, *för det tredje*, framhålla att det, förutom de svårigheter som skulle vara förbundna med en eventuell utformning av adekvata kriterier,⁵⁹ enligt min uppfattning inte skulle vara säkert att ett åläggande att använda en specifik nationell valuta skulle *göra det lättare för kunden att effektivt bedöma* priserna på de tjänster som tillhandahålls av olika lufttrafikföretag i överensstämmelse med målet om effektiv jämförelse och öppenhet i fråga om priser, som eftersträvas med artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008, tolkad med ledning av skäl 16 i förordningen.⁶⁰

55. Det är riktigt att en begränsning av antalet nationella valutor som kunde användas av lufttrafikföretag för att ange sina passagerarpriser, även om det inte förefaller ha avsetts i förordning nr 1008/2008, kunde, som Verbraucherzentrale föreslagit, vid första anblicken användas för att underlätta en jämförelse mellan erbjudanden om identiska tjänster.

56. Även om EU-domstolen skulle godta att det finns en skyldighet att använda den ena eller den andra nationella valutan, skulle emellertid de olägenheter som följer med användningen av olika valutor inte helt försvinna genom detta. Som kommissionen framhållit skulle, om ordalydelsen i artikel 2.18 i förordningen ansågs avgörande i detta hänseende, den alternativa formuleringen ”priser i euro eller i nationell valuta”, som förekommer där, kunna förstås så att ett lufttrafikföretag alltid skulle kunna ange sina priser i euro,⁶¹ medan företagets konkurrenter tvärtom skulle kunna välja en bestämd nationell valuta. Eftersom det skulle vara möjligt att priset för en och samma tjänst angavs på två olika sätt, skulle alltså en effektiv jämförelse av priserna teoretiskt förbli svår för en kund, även om denna svårighet enligt min mening inte nödvändigtvis skulle uppkomma i praktiken.

57. De problem som är förknippade med möjligheten att använda olika valutor kan i verkligheten begränsas genom flera faktorer som underlättar jämförelsen.⁶² Dessutom förefaller det inte nödvändigt att kräva att flygpriserna anges i en bestämd valuta, eftersom en reglering i någon mån kan ske på ett naturligt sätt på denna marknad som en följd av att en potentiell kund kan komma att spontant undvika de flygtrafikföretag som anger sina priser i en valuta som han finner olämplig eller opraktisk.

58. Med hänsyn till alla dessa omständigheter föreslår jag att den första frågan besvaras så, att artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008, jämförd med artikel 2.18 i förordningen, bör tolkas så att flygtrafikföretagen vid publiceringen av sina passagerarpriser inte är skyldiga att ange dessa priser i en bestämd nationell valuta, om de inte anges i euro.

59 I detta hänseende, se punkt 59 och följande punkter i detta förslag till avgörande.

60 I motsats, bland annat, till de skyldigheter som åvilar lufttrafikföretag att ange slutpriset vid varje upplysning om priserna för flygtjänster och för varje flygtjänst för vilken priset har tillkännagetts samt priset på de olika element som ingår i slutpriset (se domar av den 15 januari 2015, Air Berlin, C-573/13, EU:C:2015:11, punkterna 34 och 41, och dom av den 6 juli 2017, Air Berlin, C-290/16, EU:C:2017:523, punkterna 24 och 36).

61 Kommissionen anser, enligt min uppfattning med fog, att passagerarpriserna borde kunna anges i euro oavsett mellan vilka flygplatser flygningen ska ske.

62 Som framgår i slutet av den andra frågan tycks det vara vanligt att flygtrafikföretag anger sina priser i valutan på avgångsorten för en viss flygning, vilket leder till publicering av information i en enda och samma valuta. Det förekommer också att företagen ombesörjer publicering av sina priser både i euro och i nationell valuta, vilket mångfaldigar jämförelsepunkterna. Slutligen är det inte sällsynt att kunden eller resebyrån som säljer flygningen till kunden har tillgång till ett konverteringsprogram, vilket underlättar vid valutajämförelser.

B. Kriterier för val av nationell valuta som eventuellt ska gälla för publicering av passagerarpriser (andra frågan)

59. Den andra frågan ställs enbart för det fall att domstolen på den första frågan skulle svara att det i artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 ingår en skyldighet för lufttrafikföretag att offentliggöra sina passagerarpriser i en bestämd nationell valuta. Eftersom jag föreslår ett motsatt svar på den första frågan, anser jag att det inte finns skäl att besvara den andra frågan. Följande synpunkter gäller därför endast *i andra hand*.

60. Med denna fråga önskar den hänskjutande domstolen att EU-domstolen ska klargöra i vilken nationell valuta passagerarpriser kan anges, i enlighet med ovanstående bestämmelser, i en sådan situation som i det nationella målet, det vill säga när ett flygtrafikföretag som är etablerat i en medlemsstat (i det aktuella fallet Tyskland) säljer, på sin webbplats med ett namn från en toppdomän hänförlig till denna stat (i det aktuella fallet www.germanwings.de),⁶³ till en konsument, som befinner sig i samma land, säljer en flygbiljett med avgång från en flygplats i en annan medlemsstat (i detta fall Förenade kungariket). Den nationella domstolen har vidare frågat om det har någon betydelse i detta hänseende att alla lufttrafikföretag eller det stora flertalet av dem anger dessa priser i den nationella valuta som gäller på avgångsorten.

61. Verbraucherzentrale har hävdats att det är lämpligt att grunda sig på den nationella valutans i den medlemsstat vars rätt, enligt lagvalsbestämmelserna i artikel 5 i förordning nr 593/2008,⁶⁴ är tillämplig på verkställighet av kontraktet mellan flygtrafikföretaget och den konsument som offentliggörandet av priserna riktat sig till. Detta skulle leda till att flygpriset i fråga, under de omständigheter som föreligger i det nationella målet, borde ha angetts i tysk valuta, det vill säga i euro, och inte i brittisk valuta, det vill säga i pund sterling.

62. Mot detta har Germanwings hävdats att passagerarpriserna ska anges i euro eller i den nationella valutans i den medlemsstat där avgångsorten är belägen och att de övriga anknätningskriterierna som nämns i den andra frågan är utan betydelse vid bestämmandet av nationell valuta enligt förordning nr 1008/2008. Den hänskjutande domstolen förefaller benägen att godta denna tolkning.

63. Kommissionen föreslår för sin del att artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 ska tolkas så att den *inte hindrar* att lufttrafikföretag anger passagerarpriserna, slutpriserna och de andra tillägg som nämns i denna bestämmelse i avgångsortens valuta. Jag delar i andra hand denna senare uppfattning fastän artikel 23.1 enligt min mening inte innehåller någon föreskrift i denna fråga.⁶⁵

63 Enligt den hänskjutande domstolens anvisningar, som i princip är de enda som är auktoritativa, varvid det dock kan tilläggas att Germanwings under förhandlingen framhöll att toppdomänen i verkligheten var ".com/de", där den första nivån var ".com" – vilket inte är en landspecifik toppdomän – och att snedstreckets före "de" endast upplyser om språket på webbplatsen på internet.

64 Europaparlamentets och rådets förordning av den 17 juni 2008 om tillämplig lag för avtalsförpliktelser (Rom I) (EUT L 177, 2008, s. 6), som i artikel 5 föreskriver:

"2. I den utsträckning tillämplig lag för ett avtal om persontransport inte har valts av parterna i enlighet med andra stycket, ska den tillämpliga lagen vara lagen i det land där passageraren har sin vanliga vistelseort, förutsatt att avgångsorten eller bestämmelseorten också är belägen i det landet. Om dessa villkor inte är uppfyllda ska lagen i det land där transportören har sin vanliga vistelseort tillämpas.

Parterna får som tillämplig lag för ett avtal om persontransport enligt artikel 3 endast välja lagen i det land där

a) passageraren har sin vanliga vistelseort, eller
b) transportören har sin vanliga vistelseort, eller
c) transportören har sitt huvudkontor, eller
d) avgångsorten är belägen, eller
e) bestämmelseorten är belägen.

3. Om det, i avsaknad av lagval, framgår av alla omständigheter i fallet att avtalet uppenbart har en närmare anknytning till ett annat land än det som anges i punkterna 1 och 2, ska lagen i detta andra land tillämpas."

65 Med hänsyn till övervägandena som ingår i svaret på den första frågan (se punkt 15 och följande punkter i detta förslag till avgörande).

64. För *det första* anser jag att kriteriet *det aktuella flygets avgångsort* kan vara relevant vid bestämmande av den nationella valuta i vilken passagerarpriserna bör anges. Som den hänskjutande domstolen framhåller, är flygets avgångsort med nödvändighet gemensam för alla jämförbara flygtjänster och den nationella valuta som använts av de olika transportörerna för att formulera sina erbjudanden skulle därför bli densamma för alla dessa tjänster, vilket skulle underlätta en effektiv jämförelse av priserna, vilket bland annat förordning nr 1008/2008 syftar till.⁶⁶ Kommissionen gör också med fog gällande att det rör sig om ett kriterium som är objektivt förbundet med transaktionen, eftersom det är på den platsen som genomförandet av den överenskomna tjänsten påbörjas.⁶⁷ Dessutom verkar det rimligt att anse att kunden som måste bege sig till avgångsorten för det flyg till vilket vederbörande önskar köpa en biljett kan antas känna till och kunna använda den valuta som är giltigt betalningsmedel i det landet, på samma sätt som den transportör som tillhandahåller tjänsten.

65. Jag vill tillägga att det enligt min mening inte är avgörande om alla lufttrafikföretag eller stora flertalet av dem anger sina priser i avgångsortens nationella valuta, som det sägs i slutet av den ställda frågan.⁶⁸ En eventuell förekomst av en sådan praxis, om den visas föreligga, kan emellertid utgöra stöd för tanken att transportörerna lätt skulle kunna iakttä ett sådant kriterium.

66. Vidare skulle användning av flygningens avgångsort som kriterium överensstämma med att det är lämpligt att ge uttrycket "nationell valuta", som används i artikel 2.18 i förordningen om passagerarpriser, en innebörd som också gäller när uttrycket används på likartat sätt i punkt 19 i samma artikel i fråga om fraktpriserna,⁶⁹ vilket inte skulle göra det möjligt att anta det kriterium som föreslagits av Verbraucherzentrale.⁷⁰

67. För *det andra* anser jag, i likhet med den hänskjutande domstolen och Germanwings, att kriteriet *huvudkontor* för det lufttrafikföretag som erbjuder tjänsten i fråga inte kan godtas, eftersom de valutor som kunde användas för att ange priset för en likartad tjänst då skulle variera i proportion till antalet länder i vilka de olika transportörerna som erbjöd denna tjänst var etablerade,⁷¹ vilket inte skulle hjälpa kunderna att jämföra priserna.

68. För *det tredje* skulle det inte vara lämpligare att som kriterium anta *toppdomännamnet i internet-adressen* till det lufttrafikföretag som svarar för tjänsten i fråga. Liksom den hänskjutande domstolen anser jag att det skulle vara lätt för en flygtransportör att kringgå detta kriterium genom att godtyckligt välja ett toppdomännamn svarande mot det land vars valuta transportören vill använda för att ange sina priser. Dessutom har Germanwings med fog åberopat att domännamnen inte alltid är nationella och att de således inte nödvändigtvis hänvisar till ett visst land, vilket kan vara situationen om adressen slutar med ".com", i vilket fall anknytningskriteriet i fråga skulle saknas.

69. För *det fjärde* är jag inte heller positivt inställd vare sig till kriteriet *kundens uppehållsort* eller till kriteriet *kundens stadigvarande hemvist*, eftersom dessa båda platser inte nödvändigtvis sammanfaller, eftersom det kan hända att en person försöker köpa en flygtjänst i ett land där han eller hon inte stadigvarande vistas. Även om det kan antas att kunden känner till valutorna på dessa platser, är kriterierna enligt min mening inte lämpliga, eftersom flygtransportören, när denne utformar sitt

66 I denna sista fråga, se punkt 44 och följande punkter i detta förslag till avgörande.

67 Se, analogt, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl. (C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 68) rörande domsrätt, enligt vilken "orten för såväl avgång som ankomst ska betraktas som de orter där tjänster som tillhandahålls enligt lufttransportavtal huvudsakligen utförs". Jag konstaterar att EU-domstolen i det aktuella fallet inte har tillfrågats i fråga om bestämmelseorten.

68 Enligt beslutet om hänskjutande har Germanwings i målet vid den nationella domstolen åberopat att användning av avgångsortens valuta svarade mot lufttrafikföretagets praxis. I sina skriftliga och muntliga uttalanden har Germanwings upprepat detta argument men medgett, i svaret på en fråga, att tolkningen av bestämmelserna i förordning nr 1008/2008 inte kan bero på om det faktiskt föreligger ett sådant stadigvarande bruk.

69 Se punkt 25 i detta förslag till avgörande.

70 Vilket stöds av överväganden om skydd för transporterade personer men tycks mig irrelevant när det gäller frakt av gods.

71 Den hänskjutande domstolen anför som exempel att priset för en flygning från Förenade kungariket skulle kunna anges i pund sterling av en transportör etablerad i detta land, i euro av en transportör etablerad i Tyskland, i forinter av en transportör etablerad i Ungern och i zloty av en transportör etablerad i Polen.

försäljningserbjudande, inte kan bestämma i vilket land de människor befinner sig som kommer att manifesteras sitt intresse för erbjudandet. Som den hänskjutande domstolen påpekar, skulle sådana kriterier utgöra skäl för flygbolagen att i förväg försöka lokalisera alla potentiella kunder och att varje gång ange olika passagerarpriser för de olika avsedda valutaområdena, vilket förefaller vara alltför betungande med hänsyn till ifrågavarande bestämmelses dubbla ändamål.

70. För det femte blir jag inte övertygad av den *ståndpunkt som har intagits av Verbraucherzentrale*,⁷² och detta av följande skäl. Det kan konstateras att förordning nr 1008/2008 inte anger att det finns något samband med bestämmelserna i förordning nr 593/2008, fastän sistnämnda förordning antogs några månader före den förstnämnda förordningen. Vidare har Verbraucherzentrale hävdade att det, enligt artikel 5.2 i förordning nr 593/2008 och i avsaknad av ett val av parterna, är lagen i det land i vilket passageraren har sitt stadigvarande hemvist som är tillämplig och att det således är det landets valuta som ska användas vid offentliggörande av tarifferna, när flygets avgångsort eller bestämningsort också är belägen där. En sådan hållning skulle emellertid kräva att den framtida passageraren lokaliserades genom ett dataprogram eller att han eller hon systematiskt upplyste om sin stadigvarande vistelseort för att få kännedom om föreslagna priser, vilket kunde skapa praktiska och kanske också rättsliga problem, bland annat när det gäller skydd av personuppgifter, vilket också Germanwings har framhållit. Slutligen bortses det i den tolkning som förordats av Verbraucherzentrale från att artikel 5.3 innehåller en kompletterande bestämmelse om närhet som i verkligheten kan leda till att ett annat land utses,⁷³ och inte endast det land där passageraren är bosatt.

71. Följaktligen anser jag, om EU-domstolen skulle komma fram till att artikel 23.1 i förordning nr 1008/2008 ålägger lufttrafikföretagen att ange sina passagerarpriser i en bestämd nationell valuta, att den andra frågan bör besvaras med att denna artikel i förening med artikel 2.18 i förordningen inte hindrar att priserna anges i den valuta som är lagligt betalningsmedel i landet där avgångsorten för den aktuella flygningen är belägen.

V. Förslag till avgörande

72. Med hänsyn till föregående överväganden föreslår jag att EU-domstolen besvarar de av Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) ställda frågorna på följande sätt:

Artikel 23.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, jämförd med artikel 2.18 i förordningen, ska tolkas så, att flygtrafikföretag, vid publiceringen av sina passagerarpriser, inte är skyldiga att ange dessa priser i en bestämd nationell valuta om de inte anges i euro.

⁷² En ståndpunkt som nämnts i punkt 61 i detta förslag till avgörande.

⁷³ Se citatet av denna artikel 5 i fotnot 64 i detta förslag till avgörande.