Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS KENDELSE (Ottende Afdeling)

5. oktober 2016*

»Præjudiciel forelæggelse — artikel 99 i Domstolens procesreglement — ingen rimelig tvivl — flytransport — forordning (EF) nr. 261/2004 — artikel 2, litra l) — begrebet »aflysning« — flyvning med en ikke-planlagt mellemlanding«

I sag C-32/16,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Amtsgericht Dresden (byretten i Dresden, Tyskland) ved afgørelse af 10. december 2015, indgået til Domstolen den 19. januar 2016, i sagen:

Ute Wunderlich

mod

Bulgarian Air Charter Limited,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, D. Šváby (refererende dommer), og dommerne M. Safjan og M. Vilaras,

generaladvokat: M. Bobek

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Bulgarian Air Charter Limited ved Rechtsanwalt P. Kauffmann

— den franske regering ved D. Colas og M.-L. Kitamura, som befuldmægtigede

— Europa-Kommissionen ved W. Mölls og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet at træffe afgørelse ved begrundet kendelse i henhold til artikel 99 i Domstolens procesreglement,

afsagt følgende

* Processprog: tysk.

Kendelse

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, litra l), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Ute Wunderlich og luftfartsselskabet Bulgarian Air Charter Limited vedrørende luftfartsselskabets nægtelse af at betale kompensation til Ute Wunderlich, fordi hendes fly foretog en ikke-planlagt mellemlanding, inden det nåede frem til hendes endelige bestemmelsessted.

Retsforskrifter

3 Følgende fremgår af første, anden og fjerde betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

[...]

(4) Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.«

4 I denne forordnings artikel 2, litra l), defineres begrebet »aflysning« som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres«.

5 Den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, fastsætter:

»Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[...]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
   i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
   ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
   iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.«

6 Samme forordnings artikel 7, stk. 1, bestemmer, at passagerne bl.a. i tilfælde af aflysning af en flyvning modtager en fast kompensation, der er fastsat til 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km.

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

7 Ute Wunderlich bookede hos Bulgarian Air Charter en flyrejse fra Bourgas (Bulgarien) til Dresden (Tyskland) med planmæssig afgang den 13. september 2014 kl. 11:40 og planmæssig ankomst samme dag kl. 13:00.

8 Flyet lettede på den planmæssige dato og på det planmæssige tidspunkt. Det foretog imidlertid en ikke-planlagt mellemlanding i Prag (Den Tjekkiske Republik) og landede endelig i Dresden kl. 15:20, dvs. med en forsinkelse ved ankomsten på 2 timer og 20 minutter.

9 Ute Wunderlich indbragte sagen for Amtsgericht Dresden (byretten i Dresden, Tyskland) med påstand om betaling af den kompensation på 250 EUR, der er fastsat i artikel 5 og 7 i forordning nr. 261/2004 i tilfælde af aflysning af en flyrejse.

10 I denne forbindelse er den forelæggende ret af den opfattelse, at det med henblik på en fortolkning af begrebet »aflysning« i henhold til artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/3004, i henhold til dom af 13. oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652), er nødvendigt at se på begrebet »rute«, som Domstolen har defineret som den strækning, flyet skal tilbagelægge fra afgangslufthavnen til ankomstlufthavnen efter en tidsfølge, hvilket betyder, at flyet skal afgå i overensstemmelse med den planlagte rute og nå frem til dets bestemmelsessted, som anført på nævnte rute. Den forelæggende ret er i denne forbindelse af den opfattelse, at det følger af dom af 19. november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716), at ruten udgør et væsentligt element ved flyafgangen, idet denne skal gennemføres i overensstemmelse med den planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartselskabet. Den har ligeledes bemærket, at en flyafgang, henset til den sondring, der skal foretages mellem forsinkelse og aflysning, kun kan anses for at være aflyst, hvis luftfartsselskabet har transporteret passagererne på en anden flyafgang, hvis oprindelige planlægning afviger fra planlægningen for den oprindeligt planlagte flyafgang. Den har heraf udledt, at ruten udgør et væsentligt element ved flyafgangen.

11 Den forelæggende ret har endvidere fastslået, at flere tyske retter på grundlag af dom af 13. oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652), er af den opfattelse, at et flys fravigelse af den planlagte rute og gennemførelse af en ikke-planlagt mellemlanding udgør en så afgørende ændring af den oprindelige rute, at den planlagte flyvning skal anses for ikke at være blevet gennemført.

12 Under disse omstændigheder har Amtsgericht Dresden (byretten i Dresden) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Foreligger der en aflysning af en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, hvis den planlagte flyvning startede planmæssigt, og [flyet] landede med ikke over tre timers forsinkelse på det planlagte bestemmelsessted, men der blev foretaget en ikke-planlagt mellemlanding?«

Det præjudicielle spørgsmål

13 Ifølge procesreglementets artikel 99 kan Domstolen, såfremt et præjudicielt spørgsmål er identisk med et spørgsmål, Domstolen allerede har afgjort, såfremt besvarelsen af et sådant spørgsmål klart kan udledes af retspraksis, eller såfremt besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl, til enhver tid på forslag fra den refererende dommer og efter at have hørt generaladvokaten beslutte at træffe afgørelse ved begrundet kendelse.

14 Denne bestemmelse finder anvendelse i nærværende sag.

15 Med spørgsmålet ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning, hvis afgangs- og ankomststed var i overensstemmelse med den fastlagte planlægning, men hvor der blev foretaget en ikke-planlagt mellemlanding, skal anses for at være aflyst.

16 Indledningsvis skal det bemærkes, at »aflysning« i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 defineres som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres«.

17 Domstolen har i denne forbindelse præciseret, at det principielt er muligt at konkludere, at der foreligger en aflysning, når den oprindelige flyveplanlægning opgives, og passagererne på den oprindelige flyafgang slutter sig til passagererne på en anden flyafgang, der er planlagt uafhængigt af den flyafgang, som de således overførte passagerer oprindeligt havde booket (jf. dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 30 og den deri nævnte retspraksis).

18 En flyvning som den, der er omhandlet i hovedsagen, hvis afgangslufthavn og ankomstlufthavn var i overensstemmelse med den fastlagte planlægning, og som således på ingen måde gav anledning til, at passagererne blev overført til en anden flyafgang, fordi den flyafgang, de havde booket, blev ændret, kan imidlertid ikke anses for ikke at være blevet gennemført som omhandlet i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 28 og den deri nævnte retspraksis).

19 Den omstændighed, at denne flyvning har givet anledning til en ikke-planlagt mellemlanding, kan ikke ændre denne konstatering og følgelig gøre det muligt at anse den nævnte flyvning for at være aflyst.

20 Det følger i denne henseende ganske vist af Domstolens praksis, at ruten udgør et væsentligt element ved flyafgangen, da denne gennemføres i overensstemmelse med en planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartselskabet (dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 27).

21 Det ville imidlertid hverken være i overensstemmelse med formålet med forordning nr. 261/2004 eller med ligebehandlingsprincippet, hvis en flyvning, hvor det endelige bestemmelsessted nås efter en ikke-planlagt mellemlanding, blev sidestillet med en aflyst flyvning, og luftfartsselskabet derfor blev forpligtet til at betale passagererne den i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 omhandlede kompensation.

22 For det første skal det bemærkes, at det er ubestridt, at forordning nr. 261/2004, som det fremgår af første, anden og fjerde betragtning hertil, tilsigter at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og forbrugere ved at styrke deres rettigheder i en række situationer, der forårsager dem alvorlige problemer og gener, og at godtgøre skaderne på en standardiseret og umiddelbar måde (jf. dom af 22.6.2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

23 Den omstændighed, at en flyvning giver anledning til en ikke-planlagt mellemlanding, udgør dog på ingen måde en situation, der som sådan for passagerne forårsager så alvorlige problemer eller gener som dem, der følger af en boardingafvisning, en aflysning eller en lang forsinkelse, for hvilke forordning nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen fastsætter kompensation.

24 Sådanne alvorlige problemer og gener opstår kun, hvis denne mellemlanding medfører, at det fly, der udfører flyvningen, først når sit bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til det planmæssige ankomsttidspunkt, hvilken situation i princippet giver passageren ret til den kompensation, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen (jf. i denne retning dom af 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis).

25 For det andet skal det bemærkes, at det, hvis en flyvning, hvor det endelige bestemmelsessted nås efter en ikke-planlagt mellemlanding, blev sidestillet med en aflyst flyvning, ville medføre, at en passager, der på grund af denne ikke-planlagte mellemlanding blev forsinket i mindre end tre timer ved ankomsten, skulle anerkendes en ret til kompensation, mens en passager, der havde været udsat for en tilsvarende forsinkelse af en anden årsag, ikke ville have ret til at modtage den kompensation, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004 som fortolket af Domstolen, og dette ville være i strid med ligebehandlingsprincippet.

26 Det fremgår imidlertid af fast retspraksis, at enhver EU-retsakt skal fortolkes i overensstemmelse med hele den primære ret, herunder i overensstemmelse med dette princip, der kræver, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan forskellig behandling er objektivt begrundet (jf. dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 48 og den deri nævnte retspraksis).

27 Henset til de ovenstående betragtninger skal det af den forelæggende ret forelagte spørgsmål besvares således, at artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning, hvis afgangs- og ankomststed var i overensstemmelse med den fastlagte planlægning, men hvor der blev foretaget en ikke-planlagt mellemlanding, ikke kan anses for at være aflyst.

Sagens omkostninger

28 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagens omkostninger. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Artikel 2, litra l), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at en flyvning, hvis afgangs- og ankomststed var i overensstemmelse med den fastlagte planlægning, men hvor der blev foretaget en ikke-planlagt mellemlanding, ikke kan anses for at være aflyst.

Underskrifter