Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS BESLUT (åttonde avdelningen)

den 5 oktober 2016*

”Begäran om förhandsavgörande — Artikel 99 i domstolens rättegångsregler — Rimligt tvivel föreligger inte — Luftfart — Förordning (EG) nr 261/2004 — Artikel 2 l — Begreppet ’inställd flygning’ — Flygning under vilken det gjordes en mellanlandning som inte var planerad i förväg”

I mål C-32/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Dresden (Distriktsdomstolen i Dresden, Tyskland) genom beslut av den 10 december 2015, som inkom till domstolen den 19 januari 2016, i målet

Ute Wunderlich

mot

Bulgarian Air Charter Limited,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden D. Šváby (referent) samt domarna M. Safjan och M. Vilaras,

generaladvokat: M. Bobek,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Bulgarian Air Charter Limited, genom P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

— Frankrikes regering, genom D. Colas och M.-L. Kitamura, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska kommissionen, genom W. Mölls och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till att domstolen, efter att ha hört generaladvokaten, har beslutat att i enlighet med artikel 99 i domstolens rättegångsregler avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat,

följande

* Rättegångsspråk: tyska.

Beslut

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 2 l i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Ute Wunderlich och lufttrafikföretaget Bulgarian Air Charter Limited. Målet gäller detta företags beslut att inte ersätta Ute Wunderlich trots att det under hennes flygning gjordes en oplanerad mellanlandning innan slutdestinationen nåddes.

Tillämpliga bestämmelser

3 I skälen 1, 2 och 4 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

…

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs […] både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.”

4 I artikel 2 l i förordningen definieras ”inställd flygning” som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”.

5 I artikel 5.1 i den nämnda förordningen föreskrivs följande:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

[…]

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
   i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
   ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
   iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.”

6 I artikel 7.1 i samma förordning föreskrivs att passagerare ska få kompensation, bland annat vid inställda flygningar, som uppgår till 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

7 Ute Wunderlich bokade en flygning hos Bulgarian Air Charter med avresa från Bourgas (Bulgarien) och slutdestination Dresden (Tyskland). Avresan var planerad till den 13 september 2014 klockan 11.40 med planerad landning samma dag klockan 13.00.

8 Planet som genomförde den aktuella flygningen startade på utsatt tid. Dock gjordes en mellanlandning i Prag (Republiken Tjeckien) som inte var planerad i förväg och planet landade slutligen i Dresden klockan 15.20, det vill säga med en försening vid framkomsten på 2 timmar och 20 minuter.

9 Ute Wunderlich väckte talan vid Amtsgericht Dresden (Distriktsdomstolen i Dresden, Tyskland) för att erhålla den kompensation på 250 euro som föreskrivs i artiklarna 5 och 7 i förordning nr 261/2004 för inställda flygningar.

10 Den hänskjutande domstolen anser att tolkning av uttrycket ”inställd flygning” i den mening som avses i artikel 2 l i förordning nr 261/2004, enligt domen av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652), ska ske mot bakgrund av uttrycket ”färdväg” som domstolen definierat såsom den sträcka som flygplanet ska färdas från avgångsflygplatsen till destinationsflygplatsen enligt en fastställd tidsplan. Detta innebär att flygplanet måste ha avgått i enlighet med den förutbestämda färdvägen och ha nått bestämmelseorten enligt denna färdväg. Den hänskjutande domstolen menar att det följer av domen av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716), att färdvägen utgör en väsentlig del av flygningen vilken utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av transportören. Med hänsyn till att det ska göras skillnad mellan en försening och en inställd flygning kan en flygning enligt den hänskjutande domstolen endast anses inställd om lufttrafikföretaget har transporterat passagerarna på en annan flygning vars initiala planering skiljer sig från den ursprungliga flygningens planering. Samma domstol drar härav slutsatsen att färdvägen utgör en väsentlig del av flygningen.

11 Vidare har samma domstol med utgångspunkt i domen av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652), konstaterat att flera tyska domstolar slagit fast att när ett flyg avviker från den planerade färdvägen och gör en mellanlandning som inte var planerad i förväg, utgör detta en så viktig ändring av den ursprungliga färdvägen att den planerade flygningen inte ska anses ha genomförts.

12 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Dresden (Distriktsdomstolen i Dresden) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till domstolen:

”Är det fråga om en inställd flygning i den mening som avses i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 när en i förväg planerad flygning avgår punktligt och kommit fram till destinationsorten utan mer än tre timmars försening, men efter en mellanlandning som inte var planerad i förväg?”

Prövning av tolkningsfrågan

13 Om en fråga i en begäran om förhandsavgörande är identisk med en fråga som domstolen redan har avgjort, om svaret på en sådan fråga klart kan utläsas av rättspraxis eller om svaret på frågan inte lämnar utrymme för rimligt tvivel, får domstolen enligt artikel 99 i sina rättegångsregler, på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten, när som helst avgöra målet genom särskilt uppsatt beslut som är motiverat.

14 Denna bestämmelse ska tillämpas i förevarande mål.

15 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 2 l i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning vars avrese- och ankomstort överensstämmer med den planerade tidtabellen men under vilken det har skett en oplanerad mellanlandning ska anses inställd.

16 Domstolen erinrar inledningsvis om att ”inställd flygning” i artikel 2 l i nämnda förordning definieras som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”.

17 Domstolen har preciserat att det i princip ska anses röra sig om en inställd flygning om planeringen av den ursprungliga flygningen överges och passagerarna på nämnda flygning ansluter sig till passagerarna på en likaledes planerad flygning, oberoende av den flygning för vilken de således ombokade passagerarna hade reserverat platser (se dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 30 och där angiven rättspraxis).

18 En flygning såsom den som är aktuell i det nationella målet vars avrese- och ankomstort överensstämmer med den planerade tidtabellen och som således inte har gett upphov till en ombokning av passagerarna till en annan flygning på grund av att den flygning de hade reserverat har strukits ur tidtabellen kan inte anses inte ha genomförts i den mening som avses i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 28 och där angiven rättspraxis).

19 Det förhållandet att det skett en oplanerad mellanlandning under flygningen ändrar inte denna bedömning, varför flygningen inte kan anses inställd.

20 Det följer förvisso av domstolens praxis att färdvägen är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av lufttrafikföretaget (dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 27).

21 Att jämställa en flygning som når sin planerade slutdestination efter en mellanlandning som inte var planerad i förväg med en inställd flygning och följaktligen kräva att lufttrafikföretaget betalar flygningens passagerare den kompensation som föreskrivs i artiklarna 5.1 c och 7 i förordning nr 261/2004 skulle emellertid inte vara förenligt med vare sig förordningens syfte eller med likabehandlingsprincipen.

22 Det är obestridligt att förordning nr 261/2004, såsom framgår av skälen 1, 2 och 4 i förordningen, syftar till att sörja för ett långtgående skydd för passagerare och konsumenter genom att stärka deras rättigheter i vissa situationer som skapar allvarliga problem och olägenheter och genom att erbjuda dem standardiserad och omedelbar ersättning (dom av den 22 juni 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

23 Det förhållandet att det genomförs en mellanlandning som inte var planerad i förväg under en flygning utgör inte på något sätt en situation som i sig skapar sådana allvarliga problem och olägenheter för passagerarna som de som en nekad ombordstigning, en inställd flygning eller en längre försening innebär och för vilka förordning nr 261/2004 – såsom den tolkats av domstolen – föreskriver kompensation för.

24 Dylika allvarliga problem och olägenheter uppstår endast om mellanlandningen leder till att det luftfartyg som genomför den aktuella flygningen når sin slutdestination med en försening på mer än tre timmar i förhållande till den planerade ankomsttiden, i vilket fall passageraren i princip har rätt till kompensation enligt artiklarna 5.1 c och 7 i förordning nr 261/2004, såsom dessa tolkats av domstolen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 februari 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 32 och där angiven rättspraxis).

25 Att jämställa en flygning som når sin planerade slutdestination efter en mellanlandning som inte var planerad med en inställd flygning skulle vidare innebära att rätt till kompensation tillerkändes en passagerare som på grund av den oplanerade mellanlandningen vid ankomsten var försenad med mindre än tre timmar medan en passagerare som drabbats av samma försening men av andra skäl inte skulle ha rätt till den kompensation som föreskrivs i artiklarna 5.1 c och 7 i förordning nr 261/2004, såsom dessa artiklar tolkats av domstolen, och skulle följaktligen strida mot likabehandlingsprincipen.

26 Alla unionsrättsakter ska emellertid enligt fast rättspraxis tolkas i överensstämmelse med hela primärrätten, däribland principen om likabehandling enligt vilken lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (se dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 48 och där angiven rättspraxis).

27 Mot denna bakgrund ska frågan besvaras på följande sätt. Artikel 2 l i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att en flygning vars avrese- och ankomstort överensstämmer med den planerade tidtabellen men under vilken det har skett en oplanerad mellanlandning inte kan anses inställd.

Rättegångskostnader

28 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

Artikel 2 l i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att en flygning vars avrese- och ankomstort överensstämmer med den planerade tidtabellen men under vilken det har skett en oplanerad mellanlandning inte kan anses inställd.

Underskrifter