Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 7 september 2017 *

”Begäran om förhandsavgörande – Transport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 7.1 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Flygning med flera anslutningar – Beaktande av begreppet avstånd”

I mål C-559/16,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland) genom beslut av den 4 oktober 2016, som inkom till domstolen den 4 november 2016, i målet

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

mot

Brussels Airlines SA/NV,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna J. Malenovský (referent) och M. Safjan,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– B. Bossen, A. Bossen, och Gräßmann, genom F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– Brussels Airlines SA/NV, genom D. Smielick, Rechtsanwalt,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Frankrikes regering, genom D. Colas, E. de Moustier och M-L. Kitamura, samtliga i egenskap av ombud,

– Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– Europeiska kommissionen, genom W. Mölls och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 7.1 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, å ena sidan, Birgit Bossen, Anja Bossen och Gudula Gräßmann, och, å andra sidan, Brussels Airlines SA/NV. Målet rör storleken på den kompensation som de har rätt till, till följd av den kraftiga förseningen som uppstod på en av flygbolagets flygningar.

Tillämpliga bestämmelser

3 I artikel 2 h i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

…

h) *slutlig bestämmelseort*: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras.”

4 Artikel 5.1 c i förordningen har följande lydelse:

”1. 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.”

5 Artikel 6 i förordningen har följande lydelse:

”Försening

1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller

c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,

ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.”

6 I artikel 7 i förordningen föreskrivs följande:

”Rätt till kompensation

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

…

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

7 Var och en av kärandena bokade hos Brussels Airlines en flygresa från Rom (Italien) till Hamburg (Tyskland) med mellanlandning i Bryssel (Belgien). Flygningen mellan Rom och Bryssel skulle enligt tidtabellen ha avgått klockan 10.25 och landat klockan 12.40, medan flygningen mellan Bryssel och Hamburg skulle ha avgått klockan 13.35 och landat klockan 14.45.

8 Flygningen mellan Rom och Bryssel blev försenad. Planet landade i Bryssel först klockan 13.22, vilket innebar att kärandena missade sitt anslutningsflyg.

9 De bokades därefter på efterföljande flyg till Hamburg, vilket anlände klockan 18.35, innebärande en försening på tre timmar och femtio minuter i förhållande till den ursprungliga ankomsttiden enligt tidtabell.

10 Avståndet mellan Rom och Hamburg uppgår enligt storcirkelmetoden till 1 326 km. Avståndet mellan Rom och Bryssel uppgår till 1 173 km och avståndet mellan Bryssel och Hamburg uppgår till 483 km, således uppgår avståndet för dessa två flygningar tillsammans till 1 656 km.

11 Kärandena väckte talan vid Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland) för att få kompensation om 400 euro vardera, med stöd av artikel 7.1 i förordning nr 261/2004.

12 Den hänskjutande domstolen har uppgett att parterna inte tvistar om huruvida det finns laga grund för kravet på kompensation i och med den kraftiga förseningen. Brussels Airlines har dessutom redan erlagt 250 euro till var och en av kärandena på denna grund.

13 Kärandena yrkar nu en tilläggssumma om 150 euro vardera, eftersom beräkningen enligt dem ska omfatta båda deras delflygsträckor, som således är längre än 1 500 km, och inte avståndet enligt storcirkelmetoden mellan Rom och Hamburg.

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

”Ska artikel 7.1 andra meningen i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att begreppet avstånd endast omfattar det omedelbara avståndet enligt storcirkelmetoden mellan avgångsorten och den sista bestämmelseorten, oberoende av den flygsträcka som verkligen tillryggalagts?”

Prövning av tolkningsfrågan

15 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att begreppet avstånd – i fall med flygningar med anslutande flygförbindelser – endast omfattar avståndet enligt storcirkelmetoden mellan den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten, oberoende av den flygsträcka som verkligen tillryggalagts.

16 Domstolen konstaterar inledningsvis att det är klarlagt att kärandena i målet vid den nationella domstolen, vid ankomsten till sin slutliga bestämmelseort, har drabbats av en försening som ger dem rätt till kompensation. Målet rör således enbart beräkningen av storleken på denna kompensation enligt villkoren i artikel 7.1 i förordning nr 261/2004.

17 Inledningsvis ska det erinras om att det framkommer av ordalydelsen i artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, bland annat, att vid hänvisning till denna artikel ska passagerare få kompensation mellan 250 och 600 euro i förhållande till det avstånd som de aktuella flygningarna omfattar, med beaktande av den berörda passagerarens sista bestämmelseort, varvid detta avstånd enligt artikel 7.4 i förordningen ska mätas i enlighet med storcirkelmetoden.

18 Det ska härvidlag påpekas att medan artikel 5 i förordning nr 261/2004, om inställd flygning, hänvisar till artikel 7 i förordningen, är detta däremot inte fallet med artikel 6 i samma förordning, om försening.

19 Domstolen har emellertid erinrat om att samtliga unionsrättsakter ska tolkas i överensstämmelse med hela primärrätten, däribland principen om likabehandling som kräver att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 33).

20 Domstolen har slagit fast att passagerare på flygningar som är försenade tre timmar eller mer och passagerare på inställda och ombokade flygningar under förhållanden som inte uppfyller de krav som föreskrivs i artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 ska anses befinna sig i situationer som är lika, i den mån de är drabbade av en liknande olägenhet, som är grunden till deras kompensation (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 34).

21 Av detta följer att förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att passagerare på flygningar som är försenade tre timmar eller mer ska omfattas av samma rätt till kompensation som passagerare på inställda flygningar, som har ombokats under förhållanden som inte uppfyller de krav som föreskrivs i artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 (dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 38).

22 Denna rättspraxis ska förstås som att det krävs att de två nämnda passagerarkategorierna i punkten ovan behandlas lika inte enbart vad avser själva uppkomsten till rätt till kompensation, men också vad avser storleken på en sådan kompensation.

23 Det är följaktligen mot bakgrund av detta krav som artikel 7.1 och artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 ska tolkas.

24 Såsom följer av dessa bestämmelsers ordalydelse fastställer de en rätt till kompensation för passagerare utan att skilja på om de anländer till sin slutliga bestämmelseort med hjälp av en direktflygning eller med en flygning med anslutande flygförbindelser.

25 Detsamma ska gälla vad gäller beräkningen av en sådan kompensation.

26 Valet och omfattningen av de åtgärder som unionslagstiftaren har föreskrivit i förordning nr 261/2004 varierar nämligen beroende på omfattningen av den skada som passagerarna åsamkas (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 85). De olika kompensationsnivåerna, som passagerarna har rätt till, ska följaktligen anses motsvara de skillnader i olägenhetens omfattning som de berörda passagerarna har drabbats av i de situationer som anges i artikel 7.1 a–c i förordning nr 261/2004.

27 Domstolen har härvidlag redan slagit fast att det som berättigar passagerare till kompensation enligt artikel 5.1 c iii i förordningen är att de som följd av att deras flyg ställts in i praktiken förlorat möjligheten att fritt planera om sin resa. Om passagerarna av någon anledning är absolut tvungna att nå sin slutliga bestämmelseort en bestämd tidpunkt, kan de således inte undgå den tidsspillan som är en naturlig följd av den nya situationen, eftersom de inte har något handlingsutrymme i detta avseende (dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 35).

28 Med hänsyn till olägenheten medför den omständigheten att vissa passagerare, som omfattas av artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004, inte anländer till sin slutliga bestämmelseort med ett direktflyg utan i stället med ett flyg med anslutande flygförbindelser – som medför en faktisk ökning av den flygsträcka som tillryggaläggs – inte i sig att en sådan olägenhet förvärras i förhållande till passagerare på ett direktflyg.

29 Vid fastställandet av kompensationen ska därför endast avståndet mellan den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten beaktas, utan att hänsyn tas till eventuella anslutningsflygningar.

30 Således, vilket framgår av det angivna kravet i punkt 21 i förevarande dom, ska samma beräkningsmetod tillämpas på passagerare vars flyg har försenats med tre timmar eller mer.

31 Domstolen har särskilt klarlagt att grunden till passagerarnas kompensation består i olägenheten att ha förlorat tid motsvarande eller överstigande tre timmar i förhållande till deras ursprungliga planerade resa, såsom har konstaterats, inklusive flygningar med anslutande flygförbindelser, till den slutliga bestämmelseorten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 februari 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 35).

32 Följaktligen, med beaktande av den olägenhet som sålunda uppstått, påverkar eventuella skillnader i den faktiska flygsträckan som tillryggalagts i sig på intet sätt omfattningen av en sådan olägenhet.

33 Av det ovan anförda följer att artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att begreppet avstånd – i fall med flygningar med anslutande flygförbindelser – endast omfattar avståndet enligt storcirkelmetoden mellan den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten, oberoende av den flygsträcka som verkligen tillryggalagts.

Rättegångskostnader

34 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 7.1 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 begreppet avstånd – när det gäller flygningar med anslutande flygförbindelser – endast omfattar avståndet enligt storcirkelmetoden mellan den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten, oberoende av den flygsträcka som verkligen tillryggalagts.

Underskrifter