Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS BESLUT (nionde avdelningen)

den 12 november 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Artikel 99 i domstolens rättegångsregler – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Artikel 5.1 c – Artikel 7.1 – Rätt till ersättning – Kraftigt försenad ankomst – Flygresa som bokats hos ett EG-lufttrafikföretag och som består av två flygningar som utförs av olika lufttrafikföretag från tredjeland till en medlemsstat – Kraftig försening i samband med den första flygningen, som genomförts av ett lufttrafikföretag i tredjeland inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning – Talan om ersättning som väckts mot EG-lufttrafikföretaget”

I mål C-367/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland) genom beslut av den 4 augusti 2020, som inkom till domstolen den 6 augusti 2020, i målet

SP

mot

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen)

sammansatt av tillförordnade avdelningsordföranden D. Šváby (referent) samt domarna S. Rodin och K. Jürimäe,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet enligt artikel 99 i domstolens rättegångsregler genom ett särskilt uppsatt beslut som är motiverat,

följande

* Rättegångsspråk: tyska.

Beslut

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3.5, artikel 5.1 b och c och 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 en passagerare, SP, och ett lufttrafikföretag, KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (nedan kallat KLM). Målet rör KLM:s beslut att inte betala kompensation till denna passagerare, vars flygning med anslutande flygförbindelse kraftigt försenats vid ankomsten.

Tillämpliga bestämmelser

3 Skäl 1 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”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.”

4 I artikel 2 b och c i denna förordning föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

…

b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,

c) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag [EGT L 240, 1992, s. 1].”

5 I artikel 3 i förordningen, med rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkterna 1 och 5:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

…

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

…

5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.”

6 I artikel 5.1 c i samma förordning 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.”

7 Artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

…

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

…”

8 Artikel 13 i denna förordning har följande lydelse:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

9 SP gjorde en bokning, vilken bekräftades, för en flygning som var planerad till den 8 juni 2019 från New York (Förenta staterna) till Hamburg (Tyskland) via Amsterdam (Nederländerna).

10 Inom ramen för denna flygning med anslutande flygförbindelse som gav upphov till en enda bokning hos KLM, vilket är ett ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2 c i förordning nr 261/2004, blev flygningen mellan New York och Amsterdam som genomfördes inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning av Delta Airlines, vilket är ett lufttrafikföretag etablerat i tredjeland, så försenad vid ankomsten att den planerade anslutande flygförbindelsen mellan Amsterdam och Hamburg inte kunde säkerställas för de berörda passagerarna, vilket ledde till att SP nådde den slutliga bestämmelseorten över tre timmar för sent.

11 Efter det att KLM hade vägrat att betala SP den kompensation som föreskrivs i artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004, väckte SP talan vid den hänskjutande domstolen, Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg, Tyskland).

12 Amtsgericht Hamburg (Distriktsdomstolen i Hamburg), som var osäker på huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig på den aktuella flygningen trots EU-domstolens tolkning i domen av den 11 juli 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), beslutade att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska artiklarna 5.1 c och 7.1 i förordning nr 261/2004, jämförda med artikel 3.5 i samma förordning, tolkas på så sätt att, i samband med en flygning bestående av två delsträckor (alltså med byte) under en enda bokning, med avgång från en flygplats belägen utanför Europeiska unionen (i tredjeland) och med en flygplats på en medlemsstats territorium som bestämmelseort, via en flygplats i en medlemsstat, en passagerare som når sin slutliga bestämmelseort med en försening som uppgår till tre timmar eller mer, vilken uppstått under den första sträckan av flygningen som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) utfördes av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredjeland, får rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag hos vilket bokningen av hela flygningen gjordes, men som endast utförde den andra sträckan av flygningen?”

Tolkningsfrågan

13 Av artikel 99 i domstolens rättegångsregler framgår bland annat att om svaret på en fråga i en begäran om förhandsavgörande inte lämnar något utrymme för rimligt tvivel, får domstolen på förslag av referenten och efter att ha hört generaladvokaten när som helst avgöra målet genom ett motiverat beslut.

14 Domstolen finner att denna bestämmelse ska tillämpas, eftersom detta är fallet i förevarande mål.

15 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, jämförda med artikel 3.1 b och 3.5 i samma förordning, ska tolkas så, att inom ramen för en flygning med anslutande flygförbindelser, bestående av två flygningar och som har gett upphov till en enda bokning, från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen i en medlemsstat via en flygplats belägen i en annan medlemsstat, får en passagerare som når sin slutliga bestämmelseort med en försening som uppgår till tre timmar eller mer, vilken uppstått under den första sträckan av flygningen som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning utfördes av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredjeland, rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som utförde den andra sträckan av flygningen.

16 För att kunna svara på denna fråga krävs för det första att det fastställs huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig på en sådan flygning.

17 Enligt artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 är förordningen tillämplig på passagerare som reser från en flygplats belägen i tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där EUF-fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte passagerarna fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

18 Av detta följer att tillämpningen av förordning nr 261/2004 på en sådan situation som den som avses i denna bestämmelse förutsätter att tre villkor är uppfyllda. För det första ska det vara fråga om en flygning från en flygplats belägen i tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium. För det andra krävs att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag, det vill säga enligt artikel 2 c i förordningen ett lufttrafikföretag med en giltig

licens utfärdad av en medlemsstat. För det tredje krävs att passagerarna inte fått förmåner eller kompensation och inte fått assistans i det tredje landet. (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 33).

19 Vad gäller det första av dessa villkor har domstolen haft tillfälle att precisera att en flygning med en eller flera delsträckor som varit föremål för en enda bokning utgör en helhet med avseende på passagerarnas rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004, vilket innebär att frågan huruvida förordningen är tillämplig ska bedömas med hänsyn till den första avreseorten och den slutliga bestämmelseorten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 16 och där angiven rättspraxis).

20 En sådan flygning med delsträckor som den som är aktuell i det nationella målet, beträffande vilken den hänskjutande domstolen har konstaterat att den har gett upphov till en enda bokning och genomförts från New York med Hamburg som slutdestination, ska således anses äga rum från en flygplats i ett tredjeland till en flygplats i en medlemsstat.

21 När det gäller det andra av de villkor som avses i punkt 18 i förevarande beslut, har domstolen slagit fast att för att det ska vara fråga om ett ”lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2 b i förordning nr 261/2004 krävs dels att den berörda flygningen har utförts, dels att det finns ett avtal med en passagerare (dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

22 Mot denna bakgrund fann domstolen bland annat att ett lufttrafikföretag som, i likhet med KLM i det nationella målet, genomför en flygning med flera delsträckor inom ramen för ett transportavtal som detta lufttrafikföretag ingått med den berörda passageraren omfattas av denna klassificering (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkterna 24 och 25).

23 Följaktligen ska en flygning där en av delsträckorna genomförs av ett lufttrafikföretag som KLM, beträffande vilken det har visats att företaget har en giltig licens utfärdad av en medlemsstat, betraktas som en flygning som utförs av ett EG-lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004, trots att denna flygning med delsträckor även delvis utfördes av ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag.

24 När det gäller det tredje av de villkor som avses i punkt 18 i förevarande beslut, framgår det inte på något sätt av begäran om förhandsavgörande att den berörda passageraren har åtnjutit förmåner, kompensation eller assistans i Förenta staterna.

25 Under förutsättning att den berörda passageraren inte har åtnjutit förmåner eller kompensation eller assistans i Förenta staterna, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera, omfattas en flygning med anslutande flygförbindelser från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium som delvis utförs av ett EG-lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004, i förevarande fall KLM, av tillämpningsområdet för denna förordning.

26 För det andra ska det således fastställas huruvida en passagerare på en sådan flygning med delsträckor, som har gett upphov till en enda bokning och som anlänt med en försening på minst tre timmar till sin slutliga bestämmelseort, kan rikta sin talan om kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 mot något av de lufttrafikföretag som utfört denna flygning, däribland mot det lufttrafikföretag med vilket passageraren har ingått transportavtalet, men vars flygning inte orsakat förseningen.

27 Passagerare på flygningar som har försenats ska anses ha rätt till kompensation enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 7.1 i samma förordning, om de vid ankomsten till sin slutliga bestämmelseort drabbas av tidsspillan på tre timmar eller mer (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61; se även, 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 37).

28 Vad gäller vem som är betalningsskyldig för den kompensation som ska betalas vid kraftig försening vid ankomsten avseende en flygning med delsträckor, såsom den som är aktuell i det nationella målet, har domstolen preciserat att varje lufttrafikföretag som deltar i genomförandet av åtminstone en av dessa delsträckor är skyldigt att betala denna kompensation, oberoende av huruvida den delsträcka som företaget har genomfört är orsaken till passagerarens kraftiga försening vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkterna 20–26).

29 Domstolen har i detta avseende påpekat att flygningar med en eller flera delsträckor som ger upphov till en enda bokning ska ses som en helhet, såsom det erinrats om i punkt 19 i förevarande beslut, vilket innebär att ett lufttrafikföretag som genomfört den andra delsträckan vid sådana flygningar inte kan undgå ansvar med hänvisning till det felaktiga genomförandet av den tidigare delsträckan som genomförts av ett annat lufttrafikföretag (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 27).

30 Domstolen erinrade därefter om att det i artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 preciseras att om ett lufttrafikföretag som inte har ingått ett avtal med den berörda passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, ska företaget anses göra detta som ombud för det företag som har ingått avtalet med passageraren. I en situation där den första delsträckan, inom ramen för en flygresa bestående av två delsträckor som har gett upphov till en enda bokning, genomförs med stöd av ett avtal om gemensam linjebeteckning av ett annat lufttrafikföretag än det lufttrafikföretag som har ingått transportavtalet med passageraren och som utfört den andra flygningen, förblir det sistnämnda lufttrafikföretaget bundet av ett avtal med passageraren, även med avseende på genomförandet av den första delsträckan (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkterna 28 och 29).

31 Domstolen angav vidare att denna lösning motiverades av målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, för att säkerställa att passagerarna ersätts av det lufttrafikföretag som har ingått transportavtalet med dem, utan att behöva beakta de åtgärder som detta lufttrafikföretag har vidtagit med avseende på genomförandet av andra delsträckor som företaget har salufört (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 30).

32 Domstolen erinrade slutligen om att enligt artikel 13 i förordning nr 261/2004 påverkar de skyldigheter som fullgörs av det lufttrafikföretag som utför flygningen enligt denna förordning inte detta företags rätt att begära kompensation i enlighet med tillämplig nationell rätt från den som orsakat lufttrafikföretagets underlåtenhet att uppfylla sina skyldigheter, inbegripet tredje man, vilket i fråga om en flygresa med delsträckor som gett upphov till en enda bokning och som genomförts inom ramen för ett avtal om gemensamma linjebeteckningar gör det möjligt för det lufttrafikföretag som utfört flygningen och som varit skyldigt att betala kompensationen enligt förordning nr 261/2004 på grund av en kraftig försening av en flygning som företaget inte själv har utfört att vända sig till det lufttrafikföretag som har utfört flygningen och som ansvarar för denna försening för att erhålla ersättning för denna ekonomiska börda (dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkterna 31 och 32).

33 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, jämförda med artikel 3.1 b och 3.5 i samma förordning, ska tolkas så, att vid en flygning som består av två delsträckor och som har gett upphov till en enda bokning, från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen i en medlemsstat via en flygplats belägen i en annan medlemsstat, får en passagerare, som når sin slutliga bestämmelseort med en försening som uppgår till tre timmar eller mer vilken orsakats i samband med den första sträckan som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning utförts av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredjeland, rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som genomfört den andra delsträckan.

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.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (nionde avdelningen) följande:

Artikel 5.1 c och 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, jämförda med artikel 3.1 b och 3.5 i förordning nr 261/2004, ska tolkas så, att vid en flygning som består av två delsträckor och som har gett upphov till en enda bokning, från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen i en medlemsstat via en flygplats belägen i en annan medlemsstat, får en passagerare, som når sin slutliga bestämmelseort med en försening som uppgår till tre timmar eller mer vilken orsakats i samband med den första sträckan som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning utförts av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredjeland, rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som genomfört den andra delsträckan.

Underskrifter