Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 21 december 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar – Artikel 2 l – Artikel 5.1 – Ändring av en flygnings avgångstid – Avgång senarelagd med cirka tre timmar – Information till passagerna nio dagar före avresa – Begreppen ’inställd flygning’ respektive ’försening’”

I mål C-395/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland) genom beslut av den 3 augusti 2020, som inkom till domstolen den 19 augusti 2020, i målet

EP,

GM

mot

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av domstolens vice ordförande L. Bay Larsen, tillika tillförordnad ordförande på första avdelningen, samt domarna J.-C. Bonichot och M. Safjan (referent),

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– EP och GM, genom F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Tysklands regering, genom J. Möller, M. Hellmann och U. Kühne, samtliga i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom R. Pethke och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 23 september 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 2 l, artikel 5.1 och artikel 8.1 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 de båda flygpassagerarna EP och GM, å ena sidan, och Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (nedan kallat Corendon Airlines), å andra sidan. Målet rör Corendon Airlines vägran att kompensera dessa passagerare till följd av att den ursprungliga avgångstiden enligt tidtabell för deras flygning hade senarelagts.

Tillämpliga bestämmelser

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

”I denna förordning avses med

…

1) *inställd flygning*: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

4 I artikel 5 i förordningen, som har rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

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 I artikel 6 i förordningen, med rubriken ”Försening”, föreskrivs följande:

”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 1500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 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 Artikel 7 i samma förordning, med rubriken ”Rätt till kompensation”, har följande lydelse:

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

…

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

…”

7 I artikel 8 i förordning 261/2004, med rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

– återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

– en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

…”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

8 Passagerarna EP och GM hade bokat en paketresa via internetplattformen Check24. Deras bokning bekräftades av Corendon Airlines (det lufttrafikföretag som utförde flygningen) för en flygning som skulle avgå den 18 maj 2019 från Düsseldorf (Tyskland) till Antalya (Turkiet). Den tidtabellsenliga avgångstiden var klockan 13:20 och den tidtabellsenliga ankomsttiden var samma dag klockan 17:50.

9 Corendon Airlines senarelade flygningen, men behöll samma flygnummer. Den nya avgångstiden bestämdes till klockan 16:10 den 18 maj 2019 med ny ankomsttid klockan 20:40 samma dag. EP och GM informerades om detta av Corendon Airlines nio dagar före flygningen. Flygningen med den ändrade avgångstiden blev försenad och avgick klockan 17:02 den 18 maj 2019 och landade klockan 21:30 samma dag.

10 EP och GM krävde med stöd av artiklarna 5.1 c och 7.1 b i förordning nr 261/2004 kompensation från Corendon Airlines med 400 euro per person.

11 Corendon Airlines vägrade att betala kompensation till EP och GM och de väckte därför talan mot bolaget vid Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland). Den domstolen ogillade EP och GM:s talan och konstaterade för det första att även om avgångstiden för flygningen hade ändrats, hade flygningens ursprungliga färdplan inte övergetts. För det andra hade dessa passagerare under alla omständigheter informerats om att avgångstiden hade ändrats inom den frist som föreskrivs i artikel 5.1 c ii) i förordning nr 261/2004, vilken är mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Det behövde därför inte prövas huruvida ändringen av avgångstiden innebar att flygningen skulle anses vara inställd eller kraftigt försenad. Den domstolen påpekade dessutom att frågan huruvida Corendon Airlines hade fullgjort skyldigheten enligt artikel 8 i förordningen att informera passagerarna saknade relevans, eftersom ett eventuellt åsidosättande av denna informationsskyldighet inte ger rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen.

12 EP och GM överklagade Amtsgericht Düsseldorfs (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) dom till Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland). Den domstolen fann att underinstansens dom inte kunde fastställas om senareläggningen av avgången med närmare tre

timmar innebär att den aktuella flygningen ska anses ha blivit inställd, i den mening som avses i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 och om information om den uppskjutna avgången inte utgör ett erbjudande om ombokning på de villkor som föreskrivs i förordningen.

13 Det är mot den bakgrunden som Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) har beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:

”1) Föreligger en inställd flygning i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5.1 i [förordning nr 261/2004], om lufttrafikföretaget som utför flygningen senarelägger flygningen som har bokats som en del av en paketresa med tidtabellsenlig avgång klockan 13.20 (lokal tid) till klockan 16.10 (lokal tid) samma dag?

2) Utgör ett meddelande som lämnas nio dagar före resans början om senareläggning av en flygning från kl. 13.20 (lokal tid) till kl. 16.10 (lokal tid) samma dag ett erbjudande om ombokning i den mening som avses i artikel 5.1 c ii) i [förordning nr 261/2004], och, om svaret är jakande, måste detta erbjudande uppfylla kraven i artiklarna 5.1 a och 8.1 i [förordning nr 261/2004]?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

14 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning ska anses vara ”inställd”, i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det lufttrafikföretag som utför flygningen senarelägger avgångstiden med mindre än tre timmar, utan att göra några andra ändringar av flygningen.

15 Domstolen konstaterar inledningsvis att den hänskjutande domstolen endast har ställt denna fråga med avseende på en senareläggning av den aktuella flygningens avgångstid med två timmar och femtio minuter, utan att i sina tolkningsfrågor hänvisa till den försening som flygningen senare kom att drabbas av.

16 Begreppet ”inställd flygning” definieras i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”.

17 Begreppet flygning definieras inte i förordningen. Enligt fast rättspraxis består en flygning av ”en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ’enhet’ av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg” (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 19 och där angiven rättspraxis). Domstolen har även slagit fast att rutten är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en färdplan som har fastställts i förväg av transportören (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 30).

18 Domstolen har även slagit fast att enligt artikel 2 l i förordning nr 261/2004 är en ”inställd flygning” – till skillnad från en försening – följden av att den ursprungligen planerade flygningen inte har genomförts. Detta innebär att inställda flygningar och försenade flygningar utgör två separata kategorier av flygningar. Av förordning nr 261/2004 går det således inte att dra

slutsatsen att en försenad flygning kan kvalificeras som en ”inställd flygning” enbart av det skälet att det är fråga om en utdragen försening eller till och med en väsentligt utdragen försening (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 33).

19 När det är fråga om passagerare som reser på en flygning vars avgångstid är försenad i förhållande till den ursprungligen planerade avgångstiden, kan flygningen under dessa omständigheter endast anses vara ”inställd” om lufttrafikföretaget ombesörjer att passagerarna reser på en annan flygning, vars färdplan skiljer sig från färdplanen för den ursprungliga flygningen (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 35).

20 Den omständigheten att EP och GM underrättades om senareläggningen av flygningens avgångstid flera dagar i förväg har emellertid inte i sig någon inverkan på distinktionen mellan begreppen ”försening” respektive ”inställd flygning”.

21 Såsom framgår av den rättspraxis som nämns i punkt 18 ovan föreskrivs det två separata kategorier av flygningar i förordning nr 261/2004, nämligen ”inställda flygningar” i den mening som avses i artikel 5 i förordningen och ”försenade flygningar”, i den mening som avses i artikel 6 i förordningen. Enligt samma förordning är kvalificeringen av en flygning i någon av dessa kategorier inte uteslutande beroende av att senareläggningen av flygningens avgångstid meddelas på förhand.

22 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 25 i sitt förslag till avgörande skulle det strida mot den gängse innebörden av uttrycken i förordning nr 261/2004 och mot systematiken i den förordningen att anse att en flygning vars avgångstid senarelagts med mindre än tre timmar, vilket meddelats flera dagar i förväg, men som inte ändrats i övrigt, är en ”inställd flygning” i den mening som avses i artikel 2 l i förordningen.

23 Mot bakgrund av det anförda ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning inte anses vara ”inställd”, i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det lufttrafikföretag som utför flygningen senarelägger avgångstiden med mindre än tre timmar, utan att göra några andra ändringar av flygningen.

Den andra frågan

24 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida den information som lämnats om senareläggningen av den aktuella flygningens avgångstid utgör ett erbjudande om ombokning, i den mening som avses i artikel 5.1 c ii) i förordning nr 261/2004. Den bestämmelsen avser inställda flygningar i den mening som avses i artikel 2 l i samma förordning.

25 Med hänsyn till svaret på den första frågan saknas det anledning att besvara den andra frågan.

Rättegångskostnader

26 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 (första avdelningen) följande:

Artiklarna 2 l och 5.1 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 en flygning inte anses vara ”inställd”, i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det lufttrafikföretag som utför flygningen senarelägger avgångstiden med mindre än tre timmar, utan att göra några andra ändringar av flygningen.

Underskrifter