

Mål C-451/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

23 september 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

25 augusti 2020

Klagande:

Airhelp Limited

Motpart:

Austrian Airlines AG

[utelämnas]

Landesgericht Korneuburg har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i målet mellan klaganden **Airhelp Ltd**, [utelämnas] Central Hong Kong (HK), [utelämnas] och motparten **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [utelämnas] angående **300 euro** [utelämnas] med anledning av motpartens överklagande av Bezirksgericht Schwechats dom av den 6 april 2020, [utelämnas] vid en icke offentlig förhandling fattat följande **beslut**:

[I] Följande frågor hänskjuts i enlighet med artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol **för förhandsavgörande**:

[1] Ska artikel 3.1 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 (nedan kallad förordning nr 261/2004) tolkas så, **att** [Orig. s. 2] **förordningen även är tillämplig på en flygning med en samlad bokning som består av två flygningar som skulle utföras av (samma) EG-lufttrafikföretag, när såväl avgångsorten för den första flygningen som ankomstorten för den andra flygningen är belägna i ett tredje land och**

endast ankomstorten för den första flygningen samt avgångsorten för den andra flygningen är belägna inom en medlemsstats territorium?

Om fråga [1] besvaras jakande:

[2] Ska artikel 5.1 c led iii) 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 tolkas så, **att passageraren även har rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen om vederbörande genom den erbjudna ombokningen visserligen enligt tidtabellen skulle nå den slutliga bestämmelseorten senast två timmar efter den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomsttid, men faktiskt inte når den inom denna tidsram.**

[II] Målet vilandeförklaras i väntan på att Europeiska unionens domstol [utelämnas] meddelar förhandsavgörande.

Skäl:

Passageraren N***** T***** hade en bekräftad bokning för Austrian Airlines flygning [Orig. s. 3]

- OS 656 från Chişinău (KIV) till Wien (VIE) som var planerad till den 29 maj 2019, mellan klockan 15.55 och 16.40 och
- OS 25 från VIE till Bangkok (BKK) som var planerad till den 29 maj 2019, mellan klockan 23.20 och 14.20 påföljande dag.

Flygning OS 656 ställdes in mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Austrian Airlines bokade därför om passageraren på flygning TK 68 från Istanbul (IST) till BKK som var planerad till den 30 maj 2019, mellan klockan 01.25 och 15.00. (Det kunde inte fastställas på vilket sätt passageraren transporterades från KIV till IST samt på vilka tider.) Flygning TK 68 anlände till BKK klockan 16.47 och hade således en försening på 1 timme och 47 minuter.

Med flygning TK 68 skulle passageraren således ha nått sin slutliga bestämmelseort BKK 40 minuter senare än med den ursprungligen bokade flygningen OS 25 – om denna hade genomförts tidtabellsenligt. Jämfört med den tidtabellsenliga ankomsttiden för flygning OS 25 uppgick den faktiska förseningen för flygning TK 68 emellertid till 2 timmar och 27 minuter.

(Flygning OS 25 – som inte ställdes in, men vilken passageraren inte kunde använda, eftersom den föregående flygningen OS 656 hade ställts in – ankom för övrigt till BKK klockan 15.15 och således med en försening på 55 minuter.)

Enligt storcirkelmetoden är avståndet KIV – BKK mer än 3 500 kilometer.

Passageraren överlät sina krav enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 till klaganden, Airhelp Limited (nedan kallad Airhelp). Airhelp godtog denna överlåtelse.

Airhelp yrkar – på grundval av artikel 5.1 c jämförd med artikel 7.1 c och 7.2 i förordning nr 261/2004 – kompensation på 300 euro, och gör i huvudsak gällande att passageraren har rätt till kompensation, eftersom Austrian Airlines inte har erbjudit någon alternativ transport, [**Orig. s. 4**] genom vilken denne faktiskt hade kunnat nå sin slutliga bestämmelseort BKK inom två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden från flygning OS 25. Austrian Airlines har emellertid rätt att minska kompensationen enligt artikel 7.2 i förordningen, eftersom passageraren ankom till sin slutliga bestämmelseort inom fyra timmar.

Austrian Airlines bestrider talan, yrkar att talan ska ogillas och anför sammanfattningsvis att passageraren inte har rätt till kompensation, eftersom flygning TK 68 ankom tidtabellsenligt klockan 15.00.

Genom den överklagade **domen** i första instans biföll Bezirksgericht Schwechat talan. Mot bakgrund av de vitsordade omständigheter för vilka redogjorts ovan [utelämnas] ansåg nämnda domstol att det i rättsligt hänseende uttryckligen framgick av förordningens ordalydelse att en jämförelse mellan den ursprungliga flygningens tidtabellsenliga ankomsttid och den faktiska ankomsten på den slutliga bestämmelseorten med den alternativa transporten skulle anses avgörande [inom ramen för artikel 5.1 c led iii) i förordning nr 261/2004]. Enligt nämnda domstol är ett lufttrafikföretag således endast befriat från skyldigheten att betala kompensation om passageraren faktiskt når den slutliga bestämmelseorten med den erbjudna ersättningsflygningen högst två timmar senare än ursprungligen planerat. Om detta inte är fallet har passageraren rätt till kompensation på grund av att den ursprungliga, av denne planerade flygningen ställdes in, även om ersättningsflygningen – om den hade genomförts tidtabellsenligt – hade befriat Austrian Airlines från skyldigheten att betala kompensation. I förevarande mål skulle passageraren ha landat tidtabellsenligt klockan 14.20 i BKK med flygning OS 25, men nådde i praktiken [**Orig. s. 5**] först sin slutliga bestämmelseort med flygning TK 68 klockan 16.47. Således föreligger det en rätt till kompensation, men denna ska enligt artikel 7.2 c i förordning nr 261/2004 minskas med 50 procent. Domstolen i första instans behandlade inte frågan huruvida bestämmelserna i förordning nr 261/2004 över huvud taget är tillämpliga på omständigheterna i förevarande mål.

Austrian Airlines **överklagade** domen till Landesgericht Korneuburg och yrkade att den överklagade domen skulle ändras och talan ogillas. Lufttrafikföretaget hävdar i huvudsak att det inte framgår av ordalydelsen i artikel 5.1 c led iii) i förordning nr 261/2004 att den faktiska ankomsten till den slutliga bestämmelseorten ska vara avgörande vid fastställandet av den tidsram som beskrivs där. Snarare ska den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen jämföras med ersättningstransportens planerade ankomsttid.

Airhelp gör i sitt **svaremål** emellertid i huvudsak gällande att avgörandet från domstolen i första instans är korrekt, eftersom det inte är säkerställt att passageraren förskonas från den olägenhet som en försenad ankomst på den slutliga bestämmelseorten medför om ersättningstransportens planerade ankomsttid ska anses avgörande.

Landesgericht Korneuburg ska pröva Airhelps yrkanden i egenskap av **appellationsdomstol** i andra och sista instans. Den ska därvid [utelämnas] enbart pröva rättsfrågor.

Tolkningsfrågorna: [Orig. s. 6]

Fråga [1]:

Enligt artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 ska denna förordning tillämpas för

- a) *passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,*
- 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.*

Av EU-domstolens uttömmande inledande anmärkning till sin dom [av den 11 juni 2020] i mål C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, [EU:C:2020:460] (punkt 31 och följande punkter), vilken gällde en enhetligt bokad flygning från Fortaleza (Brasilien) via Lissabon (Portugal) till Oslo (Norge), framgår det att domstolen endast fastställde att förordning nr 261/2004 var tillämplig med hänvisning till artikel 47.2 i EES-avtalet jämförd med artikel 126.1 i avtalet, punkt 8 i protokoll 1 till avtalet samt bilaga XIII till samma avtal, på de villkor som anges däri för flygningar från och till en flygplats i Norge [utelämnas]. Mellanlandningen inom unionens territorium (Lissabon) ledde däremot inte till att förordning nr 261/2004 blev tillämplig i det målet..

I förevarande mål skulle detta innebära att förordning nr 261/2004 inte blir tillämplig på den här aktuella flygningen KIV-VIE-BKK.

Det är emellertid osäkert huruvida unionslagstiftaren har åsyftat ett sådant tolkningsresultat mot bakgrund av det långtgående skydd som eftersträvas enligt skäl 1 i [Orig. s. 7] förordningen.

Om de båda flygningarna nämligen inte hade bokats gemensamt skulle förordning nr 261/2004 i själva verket vara tillämplig på dem båda på grund av den klara lydelsen i artikel 3.1 i förordningen. Passageraren skulle enbart förlora sitt skydd för att det är frågan om en enhetlig bokning.

Den respektive ytterligare (planerade) transporten med samma lufttrafikföretag, antingen genom en första flygning till unionens territorium eller en anslutande flygning från unionens territorium gör således att passageraren förlorar det skydd som denne annars skulle ha haft om denna del av flygningen inte hade bokats.

Fråga [2]:

I förevarande mål är det avgörande huruvida artikel 5.1 c led iii) i förordning nr 261/2004, enligt vilken

” ... de berörda passagerarna [vid inställd flygning ska] ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan [i den tyska språkversionen "das es ihnen ermöglicht", ordagrant "som gör det möjligt för dem att"] avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden”,

ska tolkas så, att ersättningstransportens faktiska avgångs- och ankomsttid är avgörande för den tidsram som fastställs där. Om den tidtabellsenliga ankomsten på den slutliga bestämmelseorten (tidsskillnad: 40 minuter) är avgörande faller en rätt till kompensation bort, medan en sådan rätt däremot föreligger om den faktiska ankomsten (tidsskillnad: 2 timmar och 27 minuter) istället är avgörande. **[Orig. s. 8]**

Enligt allmänt språkbruk används ”som gör det möjligt” om de faktiska förutsättningarna för att nå en bestämmelseort skapas och det beror sedan endast på adressaten huruvida denne utnyttjar möjligheten eller inte. Unionslagstiftaren hade emellertid i språkligt hänseende kunnat välja en mer entydig formulering för att beakta de faktiska omständigheterna. Detta argument skulle emellertid även kunna användas i motsatt syfte, eftersom det även skulle kunna vara tänkbart med en klarare formulering i språkligt hänseende om unionslagstiftaren enbart hade avsett att ersättningstransportens tidtabellsenliga uppgifter skulle beaktas.

Mot denna bakgrund är det lämpligt att beakta andra språkversioner av förordningen. Därvid framgår att de engelska och franska språkversionerna

”... are offered re-routing, allowing them to ...” och ”... un réacheminement leur permettant ...”

är ungefär likvärdiga med den tyska. Däremot förefaller utgångspunkten i de nederländska och danska språkversionerna

”... [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.” och ”... 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.”

entydigt att vara de faktiska avgångs- och ankomsttiderna, medan den faktiska ankomsttiden inte förefaller beaktas i den italienska språkversionen

”... e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un’ora prima dell’orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [Orig. s. 9] meno di due ore dopo l’orario d’arrivo previsto.”

Såvitt Landesgericht Korneuburg kan se tolkas de aktuella bestämmelserna i de nationella domstolarnas praxis åtminstone till övervägande del så, att en jämförelse mellan den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomsttid och ersättningstransportens faktiska ankomsttid är avgörande. [utelämnas]

Även EU-domstolen har i sitt beslut av den [27 juni 2018 *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496),] utgått från skillnaden mellan den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomst och ersättningsflygningens faktiska ankomst. Dock framgick det inte av de aktuella omständigheterna i detta ärende huruvida skillnaden mellan den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomsttid och ersättningsflygningens faktiska ankomsttid också uppgick till mer än två timmar. Tolkningsfrågan i detta mål avsåg inte heller den här omtvistade tolkningen av artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, utan motsättningen i förhållande till EU-domstolens dom av den [19 november 2009, *Sturgeon m.fl.* (förenade målen C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716)].

Luftrafikföretagets argument, att ersättningsflygets tidtabellsenliga flygtider ska tillämpas, är emellertid relevanta, eftersom det med hjälp av två exempel kan visas att enbart ett beaktande av ersättningsflygets faktiska tider kan leda till resultat som uppenbart strider mot syftena med förordning nr 261/2004, nämligen att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, för vilka [Orig. s. 10] nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar olägenheter (skälen 1 och 2).

Exempel 1:

En flygning som ställs in med kort varsel har tidtabellsenlig avgång 10.00 och ankomst 12.00. Passageraren erbjuds en ersättningsflygning som ska gå *off block* (tidpunkt när flygplanet börjar rulla) klockan 07.00. Denna flygning blir emellertid försenad med två och en halv timme och går först *off block* klockan 9.30. Fastän passageraren samtidigt orsakas två olägenheter, nämligen först genom att erhålla ett erbjudande som inte uppfyller kriterierna i artikel 5.1 c led iii) i förordningen (vilket kanske även innebär att denne måste infinna sig betydligt tidigare på flygplatsen än planerat) och sedan en försening (även om den inte uppgår till tre timmar), skulle denne inte ha någon rätt till kompensation. I sådana situationer skulle det lufttrafikföretag som utför flygningen till och med ”belönas” för ersättningsflygets försening.

Exempel 2:

En flygning som ställs in med kort varsel har tidtabellsenlig avgång 10.00 och ankomst 12.00. Passageraren erbjuds en ersättningsflygning som ska gå *off block* klockan 09.00. Därmed minskas olägenheterna för passageraren, eftersom denne egentligen endast måste tolerera en ombokning som huvudsakligen håller sig inom den planerade restiden. Passageraren skulle inte heller ha någon rätt till kompensation. Om den motsvarande flygningen på grund av snabb boarding (exempelvis för att betydligt färre passagerare transporteras med ersättningsflygningen) blir startklar tidigare än planerat så att den exempelvis kan gå *off block* redan klockan 8.55, skulle detta innebära att passageraren numera har rätt till kompensation, eftersom flygningen avgår mer än en timme före den ursprungligt bokade flygningen. Detta skulle innebära att det vore bättre för lufttrafikföretaget att ta god tid på sig vid boardingen samt att passageraren skulle erhålla kompensation för att flygningen startar ett par minuter tidigare fastän flygtiderna – till skillnad från i föregående exempel [**Orig. s. 11**] – knappt har ändrat sig för denne. I detta fall skulle det lufttrafikföretag som har ställt in flygningen ”bestraffas” för en snabb boarding från det lufttrafikföretag som genomför ersättningsflygningen.

Av ordalydelsen i artikel 5.1 c leden ii) och iii) i förordning nr 261/2004 kan inte utläsas någon avsikt att göra åtskillnad med avseende på den tidsmässiga ramen för ersättningstransporten i den bemärkelsen att den tidtabellsenliga avgångstiden ska anses avgörande när det gäller avgången, medan den faktiska ankomsttiden ska anses avgörande vad gäller ankomsten.

Dessutom bör följande beaktas: Enligt ordalydelsen i den bestämmelse som ska tolkas (”erbjuds”) bör utgångspunkten vara att lufttrafikföretaget endast ska tillhandahålla ett motsvarande (godtagbart faktiskt) erbjudande om ersättningstransport och således på sin höjd är skyldigt att företa en ombokning på en ersättningsflygning, med avseende på vilken det inte uppställs krav på att nämnda företag även utför flygningen. Lufttrafikföretaget har således inte någon skyldighet att själv genomföra ersättningstransporten, utan ska endast ”möjliggöra” en sådan transport. Således är det osäkert huruvida en eventuell försening från ersättningsflygningen skulle kunna tillskrivas det berörda lufttrafikföretaget, vilket kanske inte har möjlighet att påverka den över huvud taget. Detsamma gäller frågan huruvida lufttrafikföretaget redan genom att erbjuda ombokningen (samt genomföra denna om passageraren godtar den) har uppfyllt samtliga skyldigheter för att kunna avvärja kompensationskrav.

Denna bedömning ska framför allt göras mot bakgrund av EU-domstolens senaste dom av den [12 mars 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], enligt vilken de olägenheter som passageraren åsamkas för att den bokade flygningen ställs in och för den kraftiga förseningen av ersättningsflygningen ska bedömas separat och i förekommande fall kan leda till att det uppkommer två [**Orig. s. 12**] separata ersättningsanspråk (dom [OMISSIS] *Finnair* punkt 31).

Detta skulle – om ersättningsflygningens faktiska ankomsttid anses avgörande – kunna medföra olika rättsföljder i jämförbara situationer.

Exempel 3:

En flygning som ställts in med kort varsel skulle ha ankommit till den slutliga bestämmelseorten klockan 15.00. Den ersättningsflygning som passageraren har erbjudits ankommer faktiskt först till denna ort klockan 20.00.

Variant 1:

Luftrafikföretaget bokar om passageraren på en ersättningsflygning som enligt tidtabellen ska ankomma till den slutliga bestämmelseorten klockan 16.00.

I en sådan situation skulle passageraren ha två ersättningsanspråk. Inledningsvis har denne rätt till kompensation från det luftrafikföretag som skulle ha utfört den inställda flygningen, eftersom ersättningsflygningens faktiska ankomsttid är försenad med fem timmar i förhållande till den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomsttid, vilket innebär att gränserna i artikel 5.1 c led iii) i förordningen inte har iakttagits. Vidare har passageraren rätt till kompensation från det luftrafikföretag som utför ersättningsflygningen, eftersom denna har haft en kraftigt försenad ankomst på den slutliga bestämmelseorten på fyra timmar jämfört med den egna tidtabellen.

Variant 2:

Luftrafikföretaget bokar om passageraren på en ersättningsflygning som enligt tidtabellen ska ankomma till den slutliga bestämmelseorten klockan 18.30.

Också i detta fall erhåller passageraren kompensation från det luftrafikföretag som skulle ha utfört den inställda flygningen. Passageraren erhåller emellertid inte någon kompensation från det luftrafikföretag som utför ersättningsflygningen, eftersom denna i jämförelse med den egna tidtabellen endast uppvisade en försening vid ankomsten på 1 timme och 30 minuter.

I båda fallen är olägenheterna för passagerarna desamma, nämligen att den ursprungliga flygningen blir inställd och en försening på fem timmar i förhållande till den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomst. **[Orig. s. 13]**

Om ersättningsflygningens tidtabellsenliga ankomst emellertid är avgörande och inte den faktiska ankomsten skulle passageraren i båda situationerna endast ha ett ersättningsanspråk. Vid variant 1 skulle kompensationen erhållas från det luftrafikföretag som utför ersättningsflygningen. Vid variant 2 skulle kompensationen erhållas från det luftrafikföretag vars flygning har ställts in.

Landesgericht Korneuburg anser därför att tolkningen att den faktiska ankomsttiden ska anses avgörande för frågan huruvida undantaget i artikel 5.1 c led iii) (samt även led ii) i förordning nr 261/2004 är uppfyllt, leder till situationer

där liknande omständigheter medför olika rättsföljder eller fråntar passageraren ett anspråk som till synes har uppkommit, fastän olägenheterna för denne har ökat. Sådana tolkningsresultat kan anses strida mot förordningens syfte, i synnerhet skälen 1 och 2.

Eftersom EU-domstolen, såvitt Landesgericht Korneuburg kan se, inte slutgiltigt har avgjort denna fråga i sin rättspraxis, och sistnämnda domstol avser göra en tolkning som avviker från avgöranden från andra nationella domstolar, föreligger det en skyldighet att begära ett förhandsavgörande.

[utelämnas]

Landesgericht Korneuburg [utelämnas]

Korneuburg, 25 augusti 2020

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT