

Rechtssache C-345/19
Vorabentscheidungsersuchen

Eingangsdatum:

16. April 2019

Vorlegendes Gericht:

Amtsgericht Düsseldorf (Deutschland)

Datum der Vorlageentscheidung:

6. Dezember 2018

Klägerin

EUflight.de GmbH

Beklagter:

Eurowings GmbH

[OMISSIS]

Amtsgericht Düsseldorf

Beschluss

In dem Rechtsstreit

EUflight.de GmbH gegen Eurowings GmbH

I.

Dem Europäischen Gerichtshof wird gemäß Art. 267 AEUV folgende Frage zur Auslegung vorgelegt:

„Sind die Regelungen nach Art. 4, 5, 6 und 7 EG VO 261/04 dahin auszulegen, dass Fluggäste, die mit dem gebuchten Flug mehr als eine Stunde vor geplantem Abflug zum Endziel befördert werden, in entsprechender Anwendung von Art. 7 der VO eine Ausgleichsleistung erhalten?“

Kann diese gem. Art. 7 Abs. 2 je nach Flugentfernung gekürzt werden, wenn die Ankunftszeit vor den dort genannten Ankunftsverspätungen, ja sogar vor der planmäßigen Ankunft liegt?

Ist die Kürzungsmöglichkeit ausgeschlossen, wenn die Abflugzeit um so viel vor der planmäßigen Abflugzeit liegt, wie die Grenze für Verspätungen in Art. 7 Abs. 2 vorsieht (also mehr als zwei, drei oder vier Stunden)?“

II.

Die Klägerin beehrt aus abgetretenem Recht zweier Zedenten eine Ausgleichszahlung i.H.v. jeweils 250 € gemäß Art. 7 Abs. 1 a) [der Verordnung] (EG) 261/[20]04 des [E]uropäischen Parlaments und des Rates vom 11.02.2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 29[5]/91 (im Folgenden: FluggastrechteVO). **[Or. 2]**

Die Beklagte ist ein deutsches Luftfahrtunternehmen. Die Zedenten buchten bei der Beklagten einen Flug von München nach Paris, Flugnummer EW1926, der planmäßig am 01.01.2018 um 17:20 Uhr in München starten und um 18:45 Uhr in Paris landen sollte.

Der Flug wurde annulliert und die Zedenten ersatzbefördert auf dem Flug LH2234, der am 01.01.2018 um 15:54 Uhr in München startete und am selben Datum um 17:20 Uhr in Paris landete. Die Zedenten erreichten ihr Endziel mithin 1:25 Std. vor der geplanten Ankunftszeit, ihre Reise starte[te] jedoch auch 1:26 Std. früher als geplant.

III.

Es ist zunächst fraglich, ob ein derart verfrühter Flug in den Anwendungsbereich des Art. 7 fällt und sodann, ob sie die ggf. gefundene Analogie im genannten Falle auf den gesamten Art[ikel], mithin auch die Anrechnungsmöglichkeit des Abs. 2, erstreckt.

1.

Fraglich ist, ob eine „Verfrühung“ des dann tatsächlich durchgeführten Fluges überhaupt eine Ausgleichsleistung begründet, wenn sie über einer, aber unter drei Stunden liegt.

Maßgeblich für die entsprechende Anwendung von Art. 7 auf Verspätungen war nach der Rechtsprechung des EuGH (Urteil vom 19.11.2009[, Sturgeon u. a.,] C-402/07 [und C-432/07, EU:C:2009:716, im Folgenden: Sturgeon-Entscheidung]) ein Vergleich der Situation der von Annullierung und Verspätung

betroffenen Fluggäste (Tz. 50). Grund für die Ausgleichszahlung sei, dass ein Schaden, der in einem Zeitverlust besteht[,] nur durch Ausgleichszahlung ersetzt werden kann (Tz. 52-54). In dem Urteil wird festgestellt, dass sich die Betroffenen in einer vergleichbaren Lage in Bezug auf den Schaden in Form eines Zeitverlustes befinden (Tz. 54).

Den relevanten Zeitverlust will der EuGH in Tz. 57 anhand der Regelung [des] Art. 5 Abs. 1 lit. c Nr. iii feststellen. Dabei bildet er die Summe aus dem Zeitfenster innerhalb dessen ohne Ausgleichsleistung bei Flugannullierung eine Ersatzbeförderung stattfinden muss. Explizit stellt er dabei auf die „Dauer“ ab. Gleich darauf in Tz. 58 wird wieder explizit das Postulat der Gleichbehandlung aufgegriffen. In Tz. 61 wird wieder der Zeitverlust ausschließlich als Verspätung von drei Stunden oder mehr beschrieben. In Tz. 62 findet der EuGH dann einen Anhalt[,] zwischen einfacher Verspätung ab 2 Stunden gem. Art. 6 und „großer“ Verspätung in Erwägungsgrund [Or. 3] 15 zu differenzieren, womit er ersichtlich die für eine Analogie notwendige, ungewollte Regelungslücke in Art. 6 für große Verspätungen rechtfertigen will.

Mit der Sturgeon-Entscheidung ist keine vollständige Gleichstellung von Fluggästen auf annullierten gegenüber solchen auf verspäteten Flügen vorgenommen worden. Denn immerhin dürften nach derzeitiger Rechtsprechung des EuGH Fluggäste, die eine Verspätung von mehr als zwei Stunden aber unter drei Stunden erleiden, trotz des gleichen Zeitverlustes gegenüber einer Annullierung keine Entschädigung erhalten. Die Frage der Kürzung stellt sich dementsprechend auch nur für Langstreckenflüge (Tz. 63).

Es spricht also zunächst einiges dafür, dass nur eine Verspätung und nicht eine verfrühte Durchführung desselben Fluges eine Ausgleichsleistung begründen soll.

Hinzu kommt, dass der EuGH im [Beschluss] vom 27.06.2018[, flightright,] C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496] unter Tz. 21, 22 einen Unterschied zwischen Annullierung und Verspätung ausmacht, der es rechtfertigt, Ausgleichszahlungen bei Annullierungen schon ab zwei Stunden (wenn auch gekürzt), bei Verspätungen aber erst ab drei Stunden zu gewähren.

Die vorstehenden Erwägungen stehen m.E. aber einer Ausgleichsleistung bei verfrühtem Abflug (und dann auch Ankunft mit weniger als 3 Stunden Verspätung) nicht zwingend entgegen.

Denn eine „Verfrühung“ dürfte durchaus geeignet sein, einen durch Geld auszugleichenden Zeitverlust zu begründen. Entsprechend hindert auch die Ankunft mehr als eine Stunde vor der planmäßigen eine Ausgleichsleistung wegen Annullierung nicht. Dass der EuGH in der Sturgeon-Entscheidung auf einen Zeitverlust im Vergleich zu einer „Dauer“ des Fluges (oder ist eine Wartezeit gemeint?) abstellt, erscheint inkonsequent und etwas unscharf. Denn Fluggäste annullierter Flüge werden schon entschädigt, wenn sie gar keinen Zeitverlust erleiden, weil der ersatzweise angetretene Flug von gleicher Dauer war.

Der Schaden liegt daher eigentlich nicht in einem Zeitverlust, sondern im Verlust der Möglichkeit (innerhalb des Zeitfensters von einer Stunde vor und zwei Stunden nach planmäßiger Ankunft) über seine Zeit so zu disponieren, wie ursprünglich geplant. Geschützt wird durch Art. 5 Abs. 1 lit. c) iii also ersichtlich nicht nur die Zeit ab planmäßiger Ankunft, sondern auch die Zeit vor planmäßigem Abflug. Insoweit wird [Or. 4] der Fluggast (bzw. seine Dispositionsfreiheit) sogar noch (nämlich um eine Stunde) stärker geschützt.

Der aufgedrängte verfrühte Abflug mit demselben Flug ist in der VO überhaupt nicht geregelt. Die eindeutigen Regelungen in Art. 6 für Verspätungen ab 2 Stunden stehen einer ungewollten Regelungslücke und damit einer möglichen Analogie daher nicht entgegen. Die Situation für eine Analogie, die notwendige vergleichbare Situation der Fluggäste[,] ist gegeben. Dementsprechend lässt sich gut vertreten, dass Fluggäste, die mit demselben Flug früher als 1 Stunde vor der Abflugzeit befördert werden, Anspruch auf eine Entschädigung analog Art. 7 haben.

2.

Eine evt. Analogie muss m.E. zur Anwendung jedenfalls des gesamten Art. 7 führen. Fraglich ist sodann aber, ob eine frühere Beförderung eine anderweitige [Beförderung] i.S.d. Art. 8, auf den verwiesen wird, darstellt.

Art. 8 Abs. 1 lit. b) sieht eine Ersatzbeförderung zum Endziel unter vergleichbaren Bedingungen und zum „frühestmöglichen“ Zeitpunkt vor. Hiermit dürfte aber wohl nur die frühestmögliche Beförderung des Fluggasts nach der ursprünglich geplanten Abreise gemeint sein.

Der Wortlaut der Verordnung selber regelt lediglich Fälle der Verspätung; der Fall einer frühzeitigeren Ankunft als geplant am Endziel wird von der Verordnung nicht geregelt. Vor dem Hintergrund der der Verordnung zugrundeliegenden Erwägungsgründe ist anzunehmen, dass mit dem frühestmöglichen Zeitpunkt i.S.d. Art. 8 Abs. 1 lit. b) jedenfalls ein solcher nach dem ursprünglichen Zeitpunkt der Abreise gemeint ist. So spricht Erwägungsgrund 13 der VO davon, dass Fluggäste angemessen betreut werden sollen, während sie auf einen späteren Flug warten. Erwägungsgrund 18 spricht ebenfalls von der Betreuung der auf einen späteren Flug wartenden Fluggäste.

Hierfür spricht auch, dass die VO Ärger und Unannehmlichkeiten verringern soll, die den Fluggästen durch die Annullierung ihres Fluges entstehen. Daher sollen die Luftfahrtunternehmen dazu veranlasst werden, die Fluggäste rechtzeitig i.S.d. Art. 5 Abs. 1 lit. c) vor der planmäßigen Abflugzeit über Annullierungen zu unterrichten und ihnen eine anderweitige Beförderung anbieten, die es den Fluggästen ermöglicht [Or. 5] entsprechend umzudisponieren. Dabei verhalten sich die Voraussetzungen, die an die anderweitige Beförderung gestellt werden[,] nachvollziehbar antiproportional zu dem Vorlauf, mit dem die Fluggäste von der Annullierung erfahren. Dem Sinn und Zweck der VO dürfte insoweit nur durch

ein Verständnis des Art. 7 Abs. 2 lit. a) Rechnung getragen werden, wonach eine Kürzung des Ausgleichsanspruchs nicht in Frage kommt, wenn die Grenzen des Zumutbaren, wie sie in Art. 5 Abs. 1 lit. c) definiert sind, nicht eingehalten werden, der Fluggast die anderweitige Beförderung mithin mehr als eine Stunde vor dem geplanten Abflug antreten musste.

Sollte man jedoch in dem Umstand, dass in allen Sprachfassungen von „kann“ („may“, „podrá“ etc.) die Rede ist[,] eine Billigkeitsentscheidung sehen, so wäre eine Kürzung bei einer Vorverlegung mit verfrühter Ankunft um drei Stunden und mehr wohl unbillig. Darunter möglicherweise jedoch nicht.

IV.

Der Rechtsstreit wird bis zur rechtskräftigen Entscheidung durch den EuGH ausgesetzt.

[OMISSIS] [Ort, Datum]

[OMISSIS] [Name der Richterin, die den Beschluss erlassen hat]