

Sag C-414/19

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

28. maj 2019

Forelæggende ret:

Amtsgericht Erding (Tyskland)

Afgørelse af:

22. maj 2019

Sagsøger:

E.M.

M.S.

Sagsøgt:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding

[Udelades]

I sagen

1) **E.M.**

- sagsøger -

2) **M.S.**

- sagsøger -

[udelades]

mod

Eurowings GmbH [udelades]

- sagsøgte -

[udelades]

vedrørende krav

har Amtsgericht Erding [udelades] den 22. maj 2019 efter retsmødet den 3. maj 2019 afsagt følgende

kendelse:

I. Sagen udsættes.

II. I henhold til artikel 267 TEUF forelægges Den Europæiske Unions Domstol følgende spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten:

Skal der ved fastsættelse af distancen i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004 ved flyrejser, der består af flere etaper, også medregnes flyvninger, **[org. s. 2]** der ikke blev berørt af en forstyrrelse på en tilslutningsforbindelse?

Præmisser:

I.

- 1 Sagsøgerne havde en samlet reservation til en flyrejse med sagsøgte flyselskab den 28. maj 2018. Flyrejsen bestod af to etaper. Forventet ankomst for første flyvning, EW171 fra Cancún (CUN) til Köln-Bonn (CGN), var klokken 17.35. For tilslutningsflyvningen, EW 86, var planlagt afgang klokken 18.50 i Köln-Bonn og forventet ankomst i München (MUC) klokken 20.00.
- 2 Fly EW 171 ankom som planlagt i lufthavnen Köln-Bonn. Flyafgang EW 86 blev imidlertid aflyst.
- 3 Afstanden mellem Cancún og München er 8 912,13 km. Afstanden mellem Köln-Bonn og München er 455,99 km.
- 4 Sagsøgte betalte en kompensation på 250, 00 EUR til hver af sagsøgerne i henhold til artikel 5, sammenholdt med artikel 7, i forordning (EF) nr. 261/2004. Sagsøgerne kræver hver især yderligere 350,00 EUR.

II.

- 5 Sagsøgte har beregnet kompensationen ud fra den etape, der var berørt af aflysningen, altså Köln-Bonn til München. Ifølge sagsøgerne skal den flyvning, der ikke var berørt af aflysningen, nemlig flyvningen fra Cancún til Köln-Bonn, medregnes.

- 6 Det afgørende for den forelæggende ret er således, fra hvilket afgangssted distancen i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 261/2004 skal beregnes.
- 7 I henhold til forordningens artikel 7, stk. 1, er grundlaget ved fastsættelse af distancen det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt. Tilslutningsforbindelser medregnes således ved fastsættelsen af distancen, også i tilfælde af, at de ikke selv er aflyst, f.eks. hvis de ikke kunne nås som følge af, at den forudgående flyvning var aflyst. Forordningen indeholder ikke lignende regler for første afgangssted og transitflyvninger. **[Org. s. 3]**
- 8 Spørgsmålet er endnu ikke blevet afklaret af EU-Domstolen.
- 9 I sag C-559/16 fastslog EU-Domstolens Ottende Afdeling, at begrebet »distancen« i tilfælde af flyvninger med tilsluttede flyforbindelser alene omfatter distancen mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, uanset den faktisk tilbagelagte flyverutes længde. Baggrunden for sag C-559/16 var dog en anden end her. I nævnte sag var allerede den første af i alt to flyvninger forsinket. Forstyrrelsen påvirkede således begge etaper. I overensstemmelse med det præjudicielle spørgsmål skulle der derfor tages stilling til, om det afgørende er den direkte strækning mellem det første afgangssted og bestemmelsesstedet. Det blev derimod ikke afklaret hvilket afgangssted, der skal lægges til grund. Dommen blev først og fremmest begrundet med ligebehandlingsprincippet samt de gener, der typisk opstår.
- 10 I sag C-537/17 fastslog EU-Domstolens Ottende Afdeling, at en aftale om lufttransport også skal kvalificeres som en »flyafgang« i henhold til artikel 3, stk. 1, litra a), i forordningen, såfremt der sker en mellemlanding med flyskift. I dommens præmisser henvises der samtidig til, at en sådan transporthandling også kan bestå af flere flyvninger. Hverken dommen eller forelæggelseskendelsen fra Landgericht Berlin beskæftiger sig med spørgsmålet om kompensationsbeløbets størrelse. Landgericht Berlin anmodede udtrykkeligt om en fortolkning af forordningens artikel 3, stk. 1, der vedrører anvendelsesområdet for forordningen.
- 11 Der foreligger således domme fra Domstolen, i henhold til hvilke mellemlandinger eller flyskift ikke har nogen betydning. I begge domme fremhæves det, at det er tabet af tid og de hermed forbundne gener, der er baggrunden for kompensationskravet. Dette er i overensstemmelse med Domstolens faste praksis (jf. bl.a. [udelades] [dom af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657]). Former de faktiske omstændigheder sig meget anderledes, skal dette bedømmes særskilt. En anmodning om præjudiciel afgørelse fra Amtsgericht Düsseldorf, C-368/17, der også omfattede det foreliggende spørgsmål, blev slettet af Domstolens register; det samme gælder for så vidt angår en anmodning fra Landgericht Hamburg (C-557/18).

III.

- 12 De nationale retter bedømmer det retlige spørgsmål forskelligt.
- 13 [Redegørelse for national retspraksis] [Udelades] **[Org. s. 4]** [Udelades]
- 14 Der er enighed om, at passagerens sidste bestemmelsessted skal lægges til grund. Dette fastslås udtrykkeligt i forordningens artikel 7, stk. 1. Artikel 7 bestemmer derimod ikke hvilket afgangssted, der skal lægges til grund. I de nævnte domme har de nationale retter i overensstemmelse med Domstolens faste praksis normalt taget udgangspunkt i spørgsmålet om hvilke gener, der opstår, og principperne om ligebehandling.

IV.

- 15 Efter den forelæggende rets opfattelse taler ligebehandlingsprincippet og argumentet om inddømmelse af rimelig kompensation for generne imod, at der ved fastlæggelse af distancen ud over den forstyrrede flyvning også medregnes de flyvninger, der blev gennemført uden forstyrrelser.
- 16 Generne ved en aflyst flyvning består i det væsentlige i, at der skal organiseres en omlægning af rejsen og passageren lider et tilsvarende tab af tid og udsættes for en ændring af sin rejseplan. Disse gener vil typisk være større, hvis der skal tilbagelægges en længere strækning. Ved kortere ruter inden for Europa kan der ofte benyttes flere forbindelser – herunder også andre transportmidler. En omlægning af rejsen kan i så fald gennemføres på mindre belastende vis, og »manøvrerummet« er større ([udelades][jf. dom af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 35]). Det er i overensstemmelse hermed, at de krav, som erstatningstransporten skal opfylde for at **[org. s. 5]** kompensationen i henhold til artikel 7, stk. 2, kan nedsættes, er større, når distancen er mindre. Denne forskel er mere relevant i tilfælde af aflyste flyvninger end i forbindelse med forsinkelser. Eftersom aflysning – ud over boardingafvisning – er det forhold, som forordningen også oprindeligt blev anvendt på, forekommer det rimeligt, at der ved fortolkning af forordningen indledningsvis tages udgangspunkt i det tilfælde, at en flyafgang aflyses.
- 17 Eftersom forordningen fastsætter en generel ordning om fast kompensation, er det nødvendigt at foretage en fortolkning, der sikrer ligebehandling også i andre tilfælde end det, der konkret foreligger. I overensstemmelse med forordningens artikel 7 er det rimeligt at lade det være afgørende hvilke konsekvenser, der indtræder på det endelige bestemmelsessted [udelades]. Det betyder, at de passagerer, der skulle have været med et aflyst fly og udsættes for samme gener som følge af samme forstyrrelse indtil de når frem til samme endelige bestemmelsessted, også skal modtage samme kompensationsbeløb. Efter den forelæggende rets opfattelse ville det ikke være begrundet at indrømme sagsøgerne en større kompensation som følge af aflysningen af flyafgang EW 86 end den, der indrømmes andre passagerer, der skulle med samme flyafgang til

samme bestemmelsessted. Det kan derimod være begrundet at skelne mellem henholdsvis passagerer, der har bestilt en direkte flyforbindelse, og passagerer, der har bestilt en flyforbindelse med flyskift, idet de hermed forbundne gener normalt vil være forskellige.

- 18 Når der sammenlignes med passagerer, der ikke kan gennemføre den anden etape som planlagt allerede som følge af en forstyrrelse på den første etape, må det også huskes, at såfremt flyrejsen, sådan som det ofte er tilfældet, gennemføres af flere forskellige flyselskaber, kan forstyrrelsen på den samlede strækning også tilregnes ét af flyselskaberne. I overensstemmelse hermed bestemmer artikel 7, at ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor »aflysning[en] [...] forsinker« passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt. I det foreliggende tilfælde kan forstyrrelsen ikke henføres til flyvningen på den første delstrækning, og manøvrerummet var ikke indskrænket for så vidt angik den første delstrækning. Det er i overensstemmelse med den interesseafvejning, der lægges til grund i forordningen ([udelades] [jf. dom af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39, 76ff.]), at undlade at medregne den første flyvning, der foregik efter planen.

[Udelades]

[Udelades] [Org. s. 6]

ARBEJDSDOKUMENT