

# Anonymiserad version

Översättning

C-618/20 - 1

Mål C-618/20

## Begäran om förhandsavgörande

### Datum för ingivande:

19 november 2020

### Domstol som begär förhandsavgörande:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spanien)

### Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

24 september 2020

### Klagande:

ZU

TV

### Motpart:

Ryanair Ltd

---

## JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA

[utelämnas] [identifiering av domstolen, förfarande, parter, plats och datum]

### BEGÄRAN

### OM FÖRHANDESAVGÖRANDE

[utelämnas] [upprepning av identifiering av domstolen, plats och datum]

I överensstämmelse med artikel 19.3 b i fördraget om Europeiska unionen (nedan kallat FEU), artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat FEUF) och artikel 4a i Ley Orgánica del Poder Judicial (lagen om rättsväsendet; nedan kallad LOPJ) är det nödvändigt att EU-domstolen tolkar 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, [Orig. s. 2] varför följande begäran om förhandsavgörande framställs.

## **FAKTISKA OMSTÄNDIGHETER**

### **1. MÅLET VID DEN NATIONELLA DOMSTOLEN**

- ZU och TV köpte flygbiljetter för att resa från Málaga (Spanien) till Düsseldorf (Tyskland).
- De köpte biljetterna via webbplatsen för biljettförsäljning som tillhör flygbolaget RYANAIR. Bland de handlingar som lämnats in av klagandena återfinns en bekräftelse på resan som utfärdats av RYANAIR, och som skickats via e-post av nämnda flygbolag.
- Flygningen genomfördes dock av flygbolaget LAUDAMOTION.
- Den avtalade flygningen försenades med över fyra timmar.
- Klagandena lämnade in en begäran till RYANAIR om kompensation i enlighet med 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.
- Motparten RYANAIR motsatte sig begäran med hänvisning till att det saknade ställning som svarande. Bolaget anförde att det endast ställt sin webbplats till förfogande för LAUDAMOTION för försäljningen av biljetterna och bestred att det hade ett avtalsförhållande med klagandena, eftersom flygningen genomfördes av bolaget LAUDAMOTION.

### **2. Handläggning av begäran om förhandsavgörande**

[utelämnas] [processuella frågor rörande den nationella lagstiftningen]

## **RÄTTSGRUNDER**

### **1. Den rättsliga tvisten ur unionsrättens perspektiv**

Den rättsliga tvisten avser skadeståndsansvaret för ett flygbolag som via sin egen webbplats säljer flygbiljetter för ett annat flygbolags räkning, inom ramen för tillämpningsområdet för ovannämnda förordning nr 261/2004.

## 2. Unionslagstiftning

Tillämplig unionslagstiftning är 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. I artikel 3.5 i denna förordning föreskrivs närmare bestämt följande: *”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.”* Likaså fastställs följande i artikel 2 i förordning nr 261/2004: *”I denna förordning avses med a) lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med giltig licens, 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”.*

I punkt 2.2.3 i kommissionens tillkännagivande av den 15 juni 2016 om tolkningsriktlinjer till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och till rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002, anges följande: *”2.2.3 Tillämpning på lufttrafikföretag*

*I enlighet med artikel 3.5 ansvarar alltid det lufttrafikföretag som utför flygningen, och exempelvis inte ett annat lufttrafikföretag som kan ha sålt biljetten, för skyldigheterna enligt förordningen (rättens understrykning). Begreppet 'lufttrafikföretag som utför flygningen' introduceras i skäl 7.” [Orig. s. 3]*

## 3. Nationell lagstiftning och/eller rättspraxis

Med anledning av att det handlar om tillämpning av rätten till kompensation som regleras i förordning nr 261/2004, en rättsakt som är direkt tillämplig och inte behöver införlivas i den nationella rättsordningen, saknas det tillämpliga nationella bestämmelser för luftfartsområdet.

Inom rättspraxisen finns dock skillnader när det gäller hur frågan har behandlats. Det bör först nämnas att till följd av överklagandesystemet som regleras i den spanska processrättslagstiftningen avgörs de mål där beloppen understiger 3 000 euro i en enda instans av behöriga förstainstansdomstolar, i detta fall i Juzgados de lo Mercantil (handelsdomstolarna) i de olika spanska provinserna. Denna typ av skadeståndskrav överstiger nästan aldrig 3 000 euro, och av detta skäl är den enda rättspraxis som finns den från handelsdomstolarna. Det saknas därmed

avgöranden från överdomstolar, vilket medför bristande enhetlighet. De olika handelsdomstolar som har behandlat liknande frågor har alltså lämnat olika svar; vissa har ansett att RYANAIR saknar ställning som svarande, medan andra har avvisat detta påstående. När det gäller de domstolar som inte godtar åberopandet att RYANAIR saknar ställning som svarande återger vi ett argument som ofta upprepas, nämligen följande: Det rättssystem som på lufttrafikområdet reglerar förordning nr 261/2004 lämnar avtryck på förordningen, vilket innebär att systemets övriga regleringsbestämmelser förblir tillämpliga. Enligt domstolens dom av den 6 maj 2010 (Axel Walz, C-63/09, EU:C:2010:251) är den rättsliga ram som ska beaktas för att avgöra tvister på lufttrafikområdet de sammantagna förordningar och traktat som har ingåtts inom ramen för Europeiska unionen. I punkt 18 i domen anges att *”de relevanta bestämmelserna i Montrealkonventionen [genomförs] genom förordning nr 2027/97, som är tillämplig i förevarande mål. Det framgår särskilt av artikel 3.1 i denna förordning att EU-lufttrafikföretags skadeståndsansvar avseende lufttransport av passagerare och deras bagage regleras av alla de bestämmelser i Montrealkonventionen som är relevanta för ett sådant skadeståndsansvar.”* I punkt 19 anges följande: *”Montrealkonventionen undertecknades av gemenskapen den 9 december 1999 med stöd av artikel 300.2 EG, godkändes på gemenskapens vägnar genom beslut 2001/539 och trädde i kraft med avseende på gemenskapen den 28 juni 2004.”*

Likaså fastslås följande i domstolens dom av den 10 juli 2008 (C-173/07, Emirates Airlines, EU:C:2008:400): *”43. Det är riktigt att Montrealkonventionen är en integrerad del av gemenskapernas rättsordning (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkterna 35 och 36). Det framgår dessutom av artikel 300.7 EG att gemenskapens institutioner är bundna av avtal som ingåtts av gemenskapen och följaktligen att dessa avtal har företräde framför gemenskapens sekundärrättsakter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 september 1996 i mål C-61/94, kommissionen mot Tyskland, REG 1996, s. I-3989, punkt 52).”*

Slutsatsen är att för att fastställa ramen för transportörernas skadeståndsansvar kan vi inte göra en bokstavlig tolkning som avviker från de principer som inspirerar unionens rättsordning, utan vi måste beakta tanken med bestämmelserna som överensstämmer med deras andemening, och det skydd som passagerarna har rätt att få. Det stämmer att det i förordning nr 261/2004 inte föreskrivs något uttryckligt skadeståndsansvar för den transportör med vilken en passagerare ingår ett avtal men som inte utför transporten, men i Montrealkonventionen från 1999 (som är i kraft, ingår i unionens rättsordning och därmed ska tillämpas direkt och omedelbart, vilket vi redan påpekat ovan) ingår en bestämmelse som är tillämplig i detta avseende, närmare bestämt artikel 45, vilken lyder enligt följande: *”När det gäller den del av transporten som den faktiska transportören utfört kan käranden välja att föra talan om ersättning antingen mot den faktiska eller mot den avtalsslutande transportören eller mot båda, tillsammans eller var för sig.”* Detta innebär att passageraren kan välja den motpart som han eller hon anser lämplig, i överensstämmelse med skäl 7 i förordning nr 261/2004 där det framgår att de

skyldigheter som föreskrivs i förordningen (och därmed skadeståndsansvaret) bör åvila den transportör som [Orig. s. 4] ingår avtalet med passageraren, oavsett om det är denna transportör som faktiskt utför transporten. Passageraren lämnas utanför de överenskommelser som det bolag med vilket passageraren tecknar ett avtal ingår med tredje part; dessa överenskommelser påverkar inte passageraren, vilket maximerar hans eller hennes skydd, i och med att de som eventuellt kan hållas ansvariga inbegriper både den faktiska transportören och den avtalslutande transportören (såsom det uttrycks i artikel 39 i Montrealkonventionen).

#### 4. Tolknings- (och/eller giltighets-)frågorna avseende unionsrätten

Frågorna avseende tolkningen gäller – vilket nämns ovan – begreppet ”det lufttrafikföretag som utför flygningen”, i syfte att fastställa vem som kan omfattas av detta begrepp och ansvara för den kompensation som regleras i förordning nr 261/2004 vid kraftigt försenade eller inställda flygningar.

Såsom beskrivs ovan utesluts i kommissionens tillkännagivande av den 15 juni 2016 den transportör som endast säljer biljetten men inte utför flygningen från begreppet ”lufttrafikföretag som utför flygningen”.

Bland de senaste avgörandena från domstolen som skulle kunna vara av intresse för frågan kan vi nämna domstolens dom (tredje avdelningen) av den 4 juli 2018 i mål C-532/17. Denna dom behandlar inte ett fall som är identiskt med det i målet vid den nationella domstolen, men den innehåller intressanta uttalanden, såsom följande (rättens understrykning): ”16. *Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida begreppet ’lufttrafikföretag som utför flygningen’ i den mening som avses i förordning nr 261/2004, och särskilt i artikel 2 b i förordningen, ska tolkas på så sätt att det omfattar det fallet att ett lufttrafikföretag som – i likhet med det företag som är aktuellt i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning enligt ett avtal om så kallad wet lease, men som inte har det operativa ansvaret för flygningarna, även när det i den bokningsbekräftelse avseende en plats på en flygning som utfärdas till passagerarna anges att flygningen utförs av det förstnämnda lufttrafikföretaget.*

17. *Domstolen konstaterar i det avseendet att enligt artikel 2 b i förordning nr 261/2004 avses med begreppet ’det lufttrafikföretag som utför flygningen’ det ’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’.*

18. *Denna definition uppställer således två kumulativa villkor för att ett lufttrafikföretag ska kunna anses utgöra det ’lufttrafikföretag som utför flygningen’. Det första villkoret avser genomförandet av den aktuella flygningen och det andra villkoret avser ett avtal med en passagerare.*



19. I det första villkoret betonas begreppet 'flygning', som utgör den centrala delen i villkoret. Domstolen har redan slagit fast att det begreppet ska tolkas på så sätt att en flygning består 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 10 juli 2008, Emirates Airlines, C- 173/07, EU:C:2008:400, punkt 40, och dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C- 83/10, EU:C:2011:652, punkt 27, och dom av den 22 juni 2016, Mennens, C- 255/15, EU:C:2016:472, punkt 20).

20. Härav följer att det är det lufttrafikföretag som inom ramen för sin passagerarflygverksamhet beslutar att genomföra en bestämd flygning – vilket innefattar att fastställa dess färdväg – och därigenom att skapa ett erbjudande om lufttransport riktat till berörda personer som ska anses utgöra det lufttrafikföretag som utför flygningen. Ett lufttrafikföretag som fattar ett sådant beslut åtar sig nämligen ansvaret för genomförandet av [Orig. s. 5] den aktuella flygningen, vilket bland annat innefattar att den eventuellt blir inställd eller kraftigt försenad vid ankomsten.

21. I förevarande fall är det ostridigt att Thomson Airways endast hyrde ut flygplanet och besättningen som utförde den aktuella flygningen, men att det var TUIFly som beslutade att fastställa färdväg och genomföra flygningen.

22. Vid sådana förhållanden finner domstolen, utan att det andra kumulativa villkoret i artikel 2 b i förordning nr 261/2004 behöver prövas, att ett lufttrafikföretag som – i likhet med Thomson Airways i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning under inga omständigheter kan anses utgöra det 'lufttrafikföretag som utför flygningen' i den mening som avses i förordning nr 261/2004, och särskilt i artikel 2 b i förordningen.

23. Denna bedömning stöds av målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, eftersom den innebär att det kan säkerställas att flygpassagerare får ersättning eller blir omhändertagna utan att de behöver ta hänsyn till överenskommelser som det lufttrafikföretag som har beslutat att genomföra den aktuella flygningen har ingått med ett annat lufttrafikföretag i syfte att rent konkret utföra den.

24. Nämda bedömning ligger dessutom i linje med den princip som anges i skäl 7 i förordning nr 261/2004, enligt vilken – för att garantera en effektiv tillämpning av förordningen – de skyldigheter som där föreskrivs bör åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det hyrt med besättning.

25. Den hänskjutande domstolen har visserligen påpekat att det i den bokningsbekräftelse som utfärdats till resenärerna angavs att den nu aktuella flygningen 'utfördes' av det lufttrafikföretag som hade hyrt ut flygplanet och besättningen. Därvid gäller emellertid att även om den uppgiften framstår som

relevant vid tillämpningen av förordning nr 2111/2005, kan den inte anses föregripa fastställandet av det 'lufttrafikföretag som utför flygningen' i den mening som avses i förordning nr 261/2004, eftersom det klart framgår av skäl 1 i förordning nr 2111/2005 att den förordningen eftersträvar ett annat mål än det som eftersträvas med förordning nr 261/2004.

26. Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Begreppet 'lufttrafikföretag som utför flygningen' i den mening som avses i förordning nr 261/2004, och särskilt i artikel 2 b i förordningen, ska tolkas på så sätt att det inte omfattar det fallet att ett lufttrafikföretag som – i likhet med det företag som är aktuellt i det nationella målet – till ett annat lufttrafikföretag hyr ut ett flygplan med besättning enligt ett avtal om så kallad wet lease, men som inte har det operativa ansvaret för flygningarna, även när det i den bokningsbekräftelse avseende en plats på en flygning som utfärdas till passagerarna anges att flygningen utförs av det förstnämnda lufttrafikföretaget.”

I målet vid den nationella domstolen – såsom beskrivs ovan – är det RYANAIR som säljer biljetterna via sin webbplats, utfärdar resebekräftelsen och skickar den via e-post till passagerarna. Det är riktigt att i bekräftelsen är flygbolagskoden inte från RYANAIR, utan från LAUDAMOTION, men det finns inte någon uttrycklig information i detta avseende; det vill säga, det informeras inte uttryckligen om att flygningen inte kommer att [Orig. s. 6] genomföras av RYANAIR. Av målet vid den nationella domstolen framgår inte vilket bolag som faktiskt planerade flygningen, om det var RYANAIR eller LAUDAMOTION.

Det kan slutligen vara av intresse att påpeka att bolaget LAUDAMOTION ingår i RYANAIR-gruppen, vilket detta bolag självt anger på sin webbplats <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

## 5. Betydelsen av domstolens svar

Det är högst relevant att i dessa konkreta fall fastställa vilket som är det lufttrafikföretag som utför flygningen, eftersom försäljningen av biljetter hos RYANAIR på uppdrag av bolaget LAUDAMOTION, efter det förstnämndas förvärv av det sistnämnda, förefaller ha betydelse, vilket visas av de olika rättsliga avgörandena i Spanien som – vilket beskrivs ovan – inte är entydiga, och som dessutom – vilket också beskrivs ovan – svårligen kan likriktas genom en gemensam tolkning av överdomstolarna vilken medför rättssäkerhet för och likabehandling av rättssubjekten.

6. Med beaktande av ovan angivna rättsliga argument hänskjuts de tolkningsfrågor som anges här nedan till Europeiska unionens domstol för ett förhandsavgörande.

## BESLUT

**Första.** Målet vilandeförklaras i avvaktan på domstolens förhandsavgörande.

**Andra.** Följande tolkningsfrågor tillställs domstolen:

1) Kan ett flygbolag, som via sin egen webbplats säljer flygbiljetter till flygningar som genomförs med ett annat flygbolags kod, anses vara det lufttrafikföretag som utför flygningen, i den mening som avses i artikel 3.5 i förordning nr 261/2004, i förhållande till de nämnda konkreta flygningarna vilka säljs och genomförs av ett annat bolag?

2) Kan ett flygbolag, som via sin egen webbplats säljer flygbiljetter till flygningar som genomförs med ett annat flygbolags kod, anses vara det lufttrafikföretag som utför flygningen, i den mening som avses i artikel 3.5 i förordning nr 261/2004, i förhållande till de nämnda konkreta flygningarna vilka säljs och genomförs av ett annat bolag, om detta andra bolag som genomför flygningen ingår i samma företagsgrupp som det bolag som sålde biljetterna?

3) Kan begreppet avtalsslutande transportör i artikel 45 i Montrealkonventionen likställas med begreppet lufttrafikföretag som utför flygningen i artikel 3.5 i förordning nr 261/2004?

4) Kan begreppet faktisk transportör i artikel 45 i Montrealkonventionen likställas med begreppet lufttrafikföretag som utför flygningen i artikel 3.5 i förordning nr 261/2004?

[utelämnas] [Orig. s. 7]

[utelämnas] [Orig. s. 8]

[Avslutande processuella formuleringar och domarens underskrift]