

**Mål C-414/19**

**Begäran om förhandsavgörande**

**Datum för ingivande:**

28 maj 2019

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Amtsgericht Erding (Tyskland)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

22 maj 2019

**Kärande:**

E. M.

M. S.

**Svarande:**

Eurowings GmbH

---

**Amtsgericht Erding (Distriktsdomstolen i Erding, Tyskland)**

[utelämnas]

I målet

1. **E.M.**  
- Kärande -
2. **M.S.**  
- Kärande -

[utelämnas]

mot

**Eurowings GmbH** [utelämnas]

- Svarande -

[utelämnas]

har Amtsgericht Erding

[utelämnas] den 22.5.2019, på begäran och efter muntlig förhandling den 03.5.2019,

### beslutat följande

I. Målet förklaras vilande.

II. Följande tolkningsfråga hänskjuts i enlighet med 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:

När det gäller en flygförbindelse som består av flera etapper, ska även en inledande flygning som inte påverkas av en störning som uppstod i en anslutningsflygning ingå i beräkningen av avståndet i enlighet med artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261 / 2004?

### Skäl:

I.

1. E.M och M.S hade en enda bekräftad bokning avseende en flygning den 28.5.2018 med Eurowings GmbH. Bokningen bestod av två delar. Första flygningen EW171 från Cancun (CUN) till Köln-Bonn (CGN) skulle ankomma till Köln-Bonn kl. 17.35. Anslutningsflyget EW 86 skulle avgå från Köln-Bonn kl.18.50 och landa i München (MUC) kl.20.00.
2. E.M. ankom med flyg EW 171 till Köln-Bonn enligt tidtabell. Flyg EW 86 ställdes dock in.
3. Avståndet mellan Cancun och München uppgår till 8 912,13 km. Avståndet mellan Köln-Bonn och München uppgår till 455,99 km.
4. Eurowings GmbH betalade 250 euro per person i kompensation till E.M och M.S. enligt artiklarna 5 och 7 i förordning (EG) nr 261/2004. E.M. och M.S begär ytterligare 350 euro var.

II.

5. Flygbolaget fastställde kompensationen utifrån den inställda delen Köln-Bonn – München. E.M. och M.S. anser att flygningen från Cancun till Köln-Bonn, som inte påverkades av det inställda flyget, också ska beaktas.

6. Det är därför viktigt att den hänskjutande domstolen fastställer från vilken avgångsort avståndet ska beräknas i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004.
7. När avståndet beräknas ska utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas i enlighet med artikel 7.1 i förordningen. Anslutande flygförbindelser räknas därför också in i avståndet även om de i sig inte ställdes in, exempelvis när passagerare missar en anslutande flygförbindelse på grund av att den inledande flygningen ställdes in. Förordningen innehåller inga andra liknande bestämmelser om den första avgångsorten och inledande flygningar. **[Orig. s. 3]**
8. Europeiska unionens domstol har ännu inte uttalat sig i denna fråga.
9. I mål C-559/16 slog domstolens åttonde avdelning fast att begreppet avstånd – vid flygresor med anslutande flygförbindelser – endast avser avståndet mellan den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten, oberoende av den flygsträcka som verkligen tillryggalagts. Utgångspunkten i detta mål var dock annorlunda jämfört med den i det aktuella målet. I mål C-559/16 bestod flygresan av två flygningar och redan den första flygningen var försenad. Därför påverkade störningen båda delarna. Domstolen skulle besvara tolkningsfrågan om huruvida den direkta sträckan mellan avgångsorten för det första flyget och ankomstorten var avgörande. Det har dock inte klarlagts vilken avgångsort som ska tillämpas. I skälen till avgörandet angavs huvudsakligen principen om likabehandling och de olägenheter som oftast uppstår.
10. I mål C-537/17 slog domstolens åttonde avdelning fast att en transport ska anses vara en flygresa i den mening som avses i artikel 3.1 a i förordningen, även om den omfattar en mellanlandning med byte av flygplan. Samtidigt angavs i skälen till avgörandet att även en sådan transport kan bestå av flera flygningar. Frågan om kompensationens storlek behandlades dock varken i domen eller i begäran om förhandsavgörande från LG Berlin. LG Berlin begärde uttryckligen att domstolen skulle tolka artikel 3.1 i förordningen om förordningens tillämpningsområde.
11. Det finns således andra avgöranden från domstolen i vilka det anges att mellanlandningar eller flygplansbyte inte ska beaktas. I båda dessa avgöranden betonades att rätten till kompensation grundar sig på tidsspillan och de olägenheter som är en naturlig följd av den. Dessa avgöranden ligger i linje med domstolens fasta praxis (se, exempelvis [utelämnas] [dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657]). Om de faktiska omständigheterna skiljer sig åt i väsentliga avseenden, ska de bedömas var för sig. Såväl mål C-368/17 (begäran om förhandsavgörande från Amtsgericht Düsseldorf), som bland annat behandlade den aktuella frågan, som mål C-557/18 (begäran från Landgericht Hamburg) avskrevs.

III.

12. De nationella domstolarna svarar på rättsfrågan på olika sätt.
13. [Nationell rättspraxis] [utelämnas] [**Orig. s. 4**] [utelämnas]
14. Det råder enighet om att avståndet ska fastställas utifrån passagerarens slutliga bestämmelseort. Detta föreskrivs uttryckligen i artikel 7.1 i förordningen. I artikel 7 anges dock inte utifrån vilken avgångsort avståndet ska fastställas. De nationella domstolarna följer i nämnda avgöranden regelmässigt domstolens fasta praxis och gör beräkningen utifrån de olägenheter som uppstår och principen om likabehandling.

IV.

15. Den hänskjutande domstolen finner att både likabehandling och skälig ersättning för olägenheter utgör skäl som talar emot att beräkningen av avståndet för den flygning som påverkats av störningen ska inkludera den flygning som utförts problemfritt.
16. Olägenheter vid inställd flygning består huvudsakligen i att en alternativ flygning ska anordnas, att passageraren förlorar tid och måste ändra sin resplan. Dessa olägenheter är vanligtvis större i sådana fall där en längre sträcka återstår. Vid kortare flygresor inom Europa kan passagerare oftast hitta andra förbindelser, även med andra färdmedel. I sådana fall är det billigare att hitta alternativ transport och man förfogar över ett större ”handlingsutrymme” ([utelämnas][dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 35]). Härav följer att det, vid kortare avstånd, ställs högre krav på alternativ transport för att [**Orig. s. 5**] lufttrafikföretaget ska kunna minska kompensation i enlighet med artikel 7.2. Denna skillnad är ännu mer relevant vid inställda flygningar än vid förseningar. I och med att inställda flygningar – utöver nekad ombordstigning – är det tillämpningsfall som ursprungligen avsågs i förordningen, förefaller det logiskt att först utgå från fall då flygningar ställs in för att tolka bestämmelsen.
17. Mot bakgrund av att förordningen föreskriver ett allmänt system med schablonersättning ska det vid tolkningen av förordningen garanteras likabehandling även för andra fall än det nu aktuella fallet. I enlighet med artikel 7 i förordningen är det lämpligt att beakta konsekvenserna på den slutliga bestämmelseorten [utelämnas]. Detta innebär att passagerare på en inställd flygning som, fram till samma slutliga bestämmelseort, drabbas av samma olägenheter på grund av samma störning kommer att få samma kompensation. Den hänskjutande domstolen finner att det inte förefaller vara rimligt att bevilja E.M. och M.S. en högre ersättning för det inställda flyg EW 86 än de övriga passagerarna på denna flygning med samma resmål. Däremot kan det vara rimligt att behandla passagerare som har bokat ett direktflyg och passagerare som har

bokat en flygresa med anslutning olika på grund av att de oftast medför olika olägenheter.

18. Jämfört med passagerare som redan på grund av en störning under den första delen av flygresan inte kan genomföra den andra delen såsom planerat, kan det tilläggas att transport ofta utförs av flera olika företag och att den störning som påverkar totalsträckan kan tillskrivas ett av företagen. I artikel 7 föreskrivs att beräkningen av avståndet ska omfatta flygningar till sådana slutgiltiga bestämmelseorter som inte kan nås såsom planerat på grund av inställningen. I förevarande fall kan störningen inte hänföras till den första flygningen och handlingsutrymmet på den första flygningen har inte inskränkts. Det följer av en avvägning mellan passagerares och företagets intressen som fastställs i förordningen ([utelämnas] [dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkterna 39, 76 och följande punkter]) att den inledande flygning som gick som planerat inte bör räknas in.

[utelämnas]

[utelämnas] **[Orig. s. 6]**

ARBETS-DOKUMENT