

Mål C-345/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

16 april 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Amtsgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

6 december 2018

Kärande:

EUflight.de GmbH

Svarande:

Eurowings GmbH

[Utelämnas]

Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland)

Beslut

I målet

EUflight.de GmbH mot Eurowings GmbH

I.

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

”Ska bestämmelserna i artiklarna 4, 5, 6 och 7 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att flygpassagerare som transporteras med den bokade flygningen till den slutliga bestämmelseorten mer än en timme före den planerade avgångstiden har rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 i förordningen?”

Kan kompensationen minskas, beroende på flygningens avstånd, enligt artikel 7.2 i förordningen, om ankomsttiden ligger före de ankomstförseningar som anges i denna bestämmelse och till och med före den tidtabellsenliga ankomsttiden?

Saknas möjlighet att minska kompensationen, om avgångstiden tidigareläggs i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden med en tidslängd som motsvarar de tidsgränser som föreskrivs i artikel 7.2 i förordningen vid förseningar (det vill säga mer än två, tre eller fyra timmar)?”

II.

Käranden har begärt, för två kunders räkning (nedan kallade kunderna), en kompensation som uppgår till 250 euro per kund enligt artikel 7.1 a 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 förordningen om flygpasagerares rättigheter). **[Orig. s. 2]**

Svaranden är ett tyskt lufttrafikföretag. Kunderna bokade hos svaranden en flygning från München till Paris, flygning EW1926, som enligt tidtabellen skulle avgå från München den 01.1.2018 kl.17.20 och landa kl.18.45 i Paris.

Flygningen ställdes in och kunderna ombokades till flyg LH2234 som avgick den 01.1.2018 kl.15.54 från München och landade i Paris kl.17.20 samma dag. Kunderna nådde således sin slutliga bestämmelseort 1,25 timmar före den tidtabellsenliga ankomsttiden, men deras resa började också 1,26 timmar tidigare än planerat.

III.

Inledningsvis är det tveksamt huruvida en sådan tidigarelagd flygning omfattas av tillämpningsområdet för artikel 7 och därmed huruvida en eventuellt möjlig analog tillämpning i sådant fall avser hela artikeln, inklusive möjligheten att minska kompensation som föreskrivs i artikel 7.2.

1.

Det är tveksamt huruvida en kompensation kan grundas på att den faktiskt utförda flygningen genomfördes ”för tidigt”, det vill säga mer än en timme, men mindre än tre timmar för tidigt.

Enligt domstolens praxis [(dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716) (nedan kallad Sturgeon-domen)] var det relevant för en analog tillämpning av artikel 7 vid förseningar att jämföra den situation som passagerare på försenade flygningar befinner sig i med situationen

för passagerare på inställda flygningar (punkt 50). Kompensationen grundar sig på att en skada i form av tidsspillan endast kan gottgöras genom kompensation (punkterna 52–54). I domen slog domstolen fast att situationen för nämnda passagerarkategorier är jämförbar med avseende på skada i form av tidsspillan (punkt 54).

I punkt 57 i Sturgeon-domen fann domstolen att den relevanta tidsspillan ska bestämmas enligt bestämmelsen i artikel 5.1 c led iii i förordningen. Enligt domstolen utgörs tidsspillan av summan av det tidsintervall inom vilket en alternativ flygning ska genomföras vid inställd flygning utan att ge rätt till kompensation. Domstolen hänvisade i detta hänseende uttryckligen till den ”tid” [som ursprungligen fastställts av transportören]. I punkt 58 hänvisade domstolen därefter uttryckligen till likabehandlingsprincipen. I punkt 61 beskrivs tidsspillan återigen uteslutande som en försening på tre timmar eller mer. I punkt 62 ställde domstolen upp ett kriterium för att kunna göra åtskillnad mellan enkla förseningar på upp till 2 timmar enligt artikel 6 och ”kraftiga” förseningar, i den mening som avses i skäl [Orig. s. 3] 15. Domstolen ansåg nämligen uppenbarligen att det i artikel 6 finns en oönskad lagstiftningslucka vad beträffar kraftiga förseningar som rättfärdigar en analog tillämpning.

I Sturgeon-domen likställdes passagerare som drabbas av inställda flygningar inte fullt ut med passagerare som drabbas av försenade flygningar. Enligt domstolens nuvarande praxis gäller fortfarande att passagerare som drabbas av förseningar på mer än två timmar men mindre än tre timmar inte har rätt till någon kompensation, i motsats till vad som gäller vid inställda flygningar, trots att tidsspillan är densamma. Frågan huruvida kompensationen kan minskas uppkommer därför endast vid långdistansflygningar (punkt 63).

Det finns således vid första påseende en rad omständigheter som talar för att endast en försening och inte ett för tidigt genomförande av en och samma flygning kan ge rätt till kompensation.

Härtill kommer att domstolen i punkterna 21 och 22 i [beslut av den 27 juni 2018, flightright (C-130/18, ej publicerat, EU:C:2018:496)] gjorde en åtskillnad mellan inställda flygningar och försenade flygningar, som motiverar att kompensation ska ges vid inställda flygningar redan från två timmar (även om kompensationen kan minskas), men först efter tre timmar vid försenade flygningar.

Amtsgericht finner att ovanstående överväganden inte nödvändigtvis utgör hinder för att kompensation ges vid för tidiga avgångar (och således också vid mindre än 3 timmars försenad ankomst).

En flygning som genomförs ”för tidigt” kan nämligen mycket väl anses ge upphov till en tidsspillan som kan kompenseras ekonomiskt. På motsvarande sätt utgör det förhållandet att passagerarna ankommer mer än en timme före den tidtabellsenliga ankomsttiden inte hinder för att kompensation på grund av inställd flygning betalas ut. Det faktum att domstolen i Sturgeon-domen hänvisade till en tidsspillan

i förhållande till ”hur länge” flygningen pågår (eller menade den i själva verket väntetiden?) förefaller inkonsekvent och något vagt. Passagerare på inställda flygningar ersätts nämligen även om de inte drabbas av någon tidsspillan på grund av att den alternativa flygningen var lika lång.

Skadan består därför i praktiken inte i tidsspillan, utan i en förlust av möjligheten (inom det tidsintervall som ligger mellan en timme före och två timmar efter planerad ankomst) att disponera över sin tid, såsom ursprungligen planerat. Det är således uppenbart att det inte bara är tiden från den planerade ankomsten, utan även tiden före den planerade avgången, som skyddas av artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004. I detta avseende skyddas **[Orig. s. 4]** passageraren (eller närmare bestämt passagerarens frihet att disponera över sin tid) ännu mer (nämligen en timme längre).

Fallet med en påtvingad tidigarelagd avgång med samma flygning regleras inte alls i förordning nr 261/2004. De tydliga regler som fastställs i artikel 6 i förordningen för förseningar på 2 timmar eller mer utgör därför inte hinder för att det kan anses föreligga en oönskad lagstiftningslucka och att därmed är möjligt att göra en analogi. Villkoren för göra en analogi är uppfyllda, eftersom passagerarna befinner sig i jämförbara situationer. Därför är det rimligt att dra slutsatsen att passagerare som reser med samma flygning tidigare än en timme före avgångstiden har rätt till kompensation, i analogi med artikel 7 i förordning nr 261/2004.

2.

Amtsgericht anser att en eventuell analogi under alla omständigheter måste innebära att hela artikel 7 i förordningen tillämpas. Fråga uppkommer dock huruvida en tidigarelagd transport utgör en [ombokning] i den mening som avses i artikel 8 som det hänvisas till i artikel 7.

I artikel 8.1 b i förordningen föreskrivs att passagerarna ska erbjudas ombokning till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga transportvillkor ”snarast möjligt”. Härmed torde dock förmodligen endast avses transport av passageraren snarast möjligt efter den ursprungligen planerade avgången.

Ordalydelsen i själva förordningen avser endast förseningsfall. Det fallet att passageraren ankommer till den slutliga bestämmelseorten tidigare än den planerade ankomsttiden regleras inte i förordningen. Mot bakgrund av de skäl som ligger till grund för förordningen ska det antas att uttrycket ”snarast möjligt” i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordningen under alla omständigheter ska tolkas som en tidpunkt som ligger efter den ursprungliga avgången. I skäl 13 i förordningen anges att passagerarna bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning. I skäl 18 hänvisas också till omhändertagande av passagerare som inväntar en senare flygning.

Det nyss anförda stöds även av det faktum att förordningen syftar till att minska problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar.

Luftrafikföretagen bör därvid uppmanas att i tid underrätta passagerarna om inställda flygningar före den tidtabellsenliga avgångstiden i enlighet med artikel 5.1 c i förordningen och erbjuda dem en alternativ transport, för att passagerarna ska kunna [Orig. s. 5] vidta andra åtgärder. I det avseendet får de villkor som gäller vid ombokning anses stå i omvänd proportion till den tid som passagerare har på sig för att vidta andra åtgärder efter det att de underrättats om en inställd flygning. Det kan således endast anses vara förenligt med andemeningen i och syftet med i förordning nr 261/2004 att tolka artikel 7.2 a i förordningen på så sätt att en minskning av kompensationen inte kan komma i fråga om gränserna för vad som anses vara rimligt, såsom dessa definieras i artikel 5.1 c, har överskridits och passagerarna därmed måste avresa med den alternativa transporten mer än en timme före den planerade avgången.

Om emellertid den omständigheten att det i alla språkversioner talas om ”får” (”may”, ”podrá”, och så vidare) anses innebära att det är fråga om en skälighetsbedömning, så skulle det möjligen vara oskäligt att minska kompensationen vid en tidigareläggning av flygningen där ankomsten tidigareläggs med tre timmar eller mer. Så skulle förmodligen inte fallet vara fallet om ankomsten tidigareläggs med mindre än tre timmar.

IV.

Målet vilandeförklaras i avvaktan på att EU-domstolen meddelar ett slutligt avgörande.

[Utelämnas] [ort, datum]

[Utelämnas] [namnet på den domare som utfärdat beslutet]