

## Anonymiserad version

Översättning

C-826/19 - 1

Mål C-826/19

### Begäran om förhandsavgörande

**Datum för ingivande:**

13 november 2019

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

29 oktober 2019

**Klagande:**

WZ

**Motpart:**

Austrian Airlines AG

---

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

[utelämnas]

**Landesgericht Korneuburg**

Landesgericht Korneuburg har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i målet mellan klaganden **WZ** [utelämnas] mot motparten **Austrian Airlines AG** [utelämnas] rörande 250 euro jämte ränta och rättegångskostnader [utelämnas] med anledning av kändens överklagande av Bezirksgericht Schwechats dom av den 24 juni 2019 [utelämnas] fattat följande

**Beslut**

I) Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF:

1) Ska artikel 8.3 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 förordning (EG) nr 261/2004) tolkas så, att den är tillämplig i en situation där två flygplatser är belägna i [**Orig. s. 2**] närheten av en stads centrum, men endast en av dem ligger inom stadsområdet medan den andra ligger i en angränsande delstat?

2) Ska artiklarna 5.1 c, 7.1 och 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att det föreligger rätt till kompensation på grund av en inställd flygning om flygplanet landar på en annan flygplats på samma ort, i samma stad eller i samma region?

3) Ska artiklarna 6.1, 7.1 och 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att det föreligger rätt till kompensation på grund av en kraftigt försenad flygning om flygplanet landar på en annan flygplats på samma ort, i samma stad eller i samma region?

4) Ska artiklarna 5, 7 och 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att den relevanta tidpunkten för att beräkna förseningen, vid bedömningen av huruvida en passagerare lidit en tidsförlust på tre timmar eller mer i den mening som avses i Europeiska unionens domstols dom av den 19 november 2018 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon m.fl., är tidpunkten då flygplanet landar på den alternativa flygplatsen, eller tidpunkten då passageraren transporteras till den ursprungliga destinationsflygplats som bokningen avsåg eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren?

5) Ska artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att ett lufttrafikföretag som genomför flygningar i ett rotationsförfarande kan åberopa en händelse – i detta fall specifikt att antalet inflygningar minskades på grund av åska – som inträdde under den tredje föregående etappen i den berörda flygningens flygrutt?

6) Ska artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att lufttrafikföretaget, för det fall att [**Orig. s. 3**] flygplanet landar på en alternativ flygplats, är skyldigt att på eget initiativ erbjuda transport till en annan destination, eller måste passageraren begära att bli transporterad?

7) Ska artiklarna 7.1, 8.3 och 9.1 c i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att passageraren har rätt till kompensation på grund av att skyldigheterna avseende assistans och omhändertagande enligt artikel 8 och 9 har åsidosatts?

II) Förfarandet förklaras vilande till dess att Europeiska unionens domstol har besvarat begäran om förhandsavgörande.

### Skäl

Följande faktiska omständigheter är ostridiga och har [utelämnas] fastställts:

Klaganden, WZ, hade en bekräftad platsreservation hos motparten, Austrian Airlines AG (nedan kallat Austrian Airlines) som skulle genomföra flygningarna

OS 940 från Klagenfurt (KLU) den 21 maj 2018, klockan 18:35, till Wien (VIE) 21 maj 2018, klockan 19:20, och OS 239 från Wien (VIE) 21 maj 2018, klockan 21:00, till Berlin Tegel (TXL) den 21 maj 2018, klockan 22:20. Austrian Airlines omdirigerade flygningen OS 239 från Berlin Tegel till Berlin Schönefeld (SXF). De faktiska avgångs- och ankomsttiderna var följande: från Wien (VIE) den 21 maj 2018, klockan 22:07, till Berlin Schönefeld (SXF) den 21 maj 2018, klockan 23:18. Avståndet från Wien till Berlin Tegel och till Berlin Schönefeld är mindre än 1 500 kilometer. Avståndet från Klagenfurt har inte utretts. Skälet till att flygningen omdirigerades från Berlin Tegel till Berlin Schönefeld var att den skulle ha ankommit tre minuter efter tidpunkten då förbudet mot nattrafik på Berlin Tegel börjar gälla. Den försenade avgången berodde på att **[Orig. s. 4]** den aktuella flygningen under den tredje föregående etappen i flygrutten skulle ha avgått från Berlin Tegel klockan 14:40 och landat i Wien klockan 15:45, men Eurocontrol tilldelade Austrian Airlines en ankomsttid (slottid) i Wien först klockan 15:53 på grund av åska. De andra flygningarna – det vill säga den andra föregående etappen och etappen direkt innan den berörda – genomfördes i huvudsak planenligt, men det var inte längre möjligt att ta igen förseningen. Austrian Airlines erbjöd inte WZ någon ersättningstransport från flygplatsen Berlin Schönefeld till Berlin Tegel. Restiden till WZ:s bostad är 41 minuter från Berlin Schönefeld och 15 minuter från Berlin Tegel.

WZ har begärt att Austrian Airlines ska betala 250 euro i kompensation enligt artikel 5 jämförd med artikel 7 i förordning (EG) nr 261/2004. Han har till stöd för sin talan å ena sidan anfört flygningens försenade ankomsttid, och å andra sidan att han inte erbjöds vidare transport från flygplatsen Berlin Schönefeld till Berlin Tegel. Artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 är inte tillämplig, eftersom flygplatsen Berlin Schönefeld inte ligger i Berlin.

Austrian Airlines har bestritt WZ:s talan och yrkat att den ska ogillas. Till stöd för sitt yrkande har Austrian Airlines anfört att WZ kom fram till sin slutdestination Berlin med en försening på 58 minuter, att flygplatsen Berlin Schönefeld endast ligger 24 kilometer från WZ:s hemadress och att flygplatsen Berlin Tegel ligger knappa 8 km från WZ:s hemadress. I båda fallen är det nödvändigt att använda ett färdmedel för att nå WZ:s bostad. Dessutom har Austrian Airlines gjort gällande att det förelåg extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004, då det var svåra väderförhållanden som orsakade förseningen.

Bezirksgericht Schwechat ogillade WZ:s talan, eftersom en ändring av flygplats från Berlin Tegel till Berlin Schönefeld inte ska anses som **[Orig. s. 5]** en väsentlig ändring av flygrutten och att det således inte är fråga om en inställd flygning. Flyget försenades inte med tre timmar eller mer. Det föreligger inte någon rätt till ersättning enligt artikel 8.3, eftersom passageraren inte har visat vilka kostnader som uppstod för honom på grund av transporten från flygplatsen.

WZ har som grund för sitt överklagade av denna dom anfört att domstolen i första instans gjort en felaktig rättstillämpning och yrkat att den överklagade domen ska ändras så att talan bifalls.

Austrian Airlines har i sitt svar på överklagandet yrkat att det ska lämnas utan bifall.

Landesgericht Korneuburg ska i egenskap av appellationsdomstol avgöra målet om WZ:s talan i andra och sista instans.

Den omständigheten att varken den första avreseorten eller ankomstorten för WZ:s resa ligger i Bezirksgericht Schwechats domsaga, medför enligt EU-domstolens praxis (dom av den 9 juli 2009 i målet C-204/08 Rehder, punkt 47 och dom av den 7 mars 2018 i de förenade målen C-274/16, C-447/16 och C-448/16 Flightright m.fl., punkt 48) att denna domstol inte är behörig enligt artikel 7.1 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1215/2012 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område, då den inte är domstolen vid uppfyllelseorten. Det följer emellertid av artikel 26.1 i nämnda förordning att denna omständighet inte längre är relevant, eftersom Austrian Airlines gått i svaromål.

Det är avgörande för utgången i målet hur vissa bestämmelser i förordning (EG) nr 261/2004 ska tolkas, vars innehåll inte är så uppenbart att det föreligger en *acte clair*. Det är i huvudsak fråga om tolkningen av artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004, och närmare bestämt huruvida denna bestämmelse är tillämplig i förevarande mål, huruvida de faktiska omständigheterna ska anses utgöra en inställd eller försenad flygning eller förstås som en helt egen omständighet, huruvida det är möjligt att åberopa extraordinära omständigheter eller inte, och huruvida det [Orig. s. 6] föreligger en rätt till kompensation till följd av att skyldigheter avseende assistans och omhändertagande av passageraren har åsidosatts.

#### Närmare motivering av frågorna

##### Fråga 1

Både Berlin Tegel, som var destinationsflygplatsen enligt den ursprungliga tidtabellen, och Berlin Schönefeld, dit flygningen omdirigerades efter ändringen av tidtabellen, anses som flygplatser i Berlin, även om det endast är Berlin Tegel som ligger i staden Berlin. Domstolen i första instans har fastställt att restiden till WZ:s bostad är 41 minuter från Berlin Schönefeld och 15 minuter från Berlin Tegel. Parterna är oeniga i frågan huruvida båda flygplatserna ligger i samma region. Appellationsdomstolen anser preliminärt att artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 är tillämplig, eftersom det är fråga om flera flygplatser inom en region, trots att de ligger i olika delstater. Appellationsdomstolen motiverar denna uppfattning med att internationella flygplatser nära storstäder i normalfallet inte ligger i stadens centrum, utan i utkanten av staden eller utanför stadsområdet.

### Fråga 2 och 3

WZ har endast rätt till kompensation om det föreligger ett sådant fel i fullgörelsen som avses i förordning (EG) nr 261/2004. Det kan inte vara fråga om nekad ombordstigning. I stället avser prövningen huruvida omdirigeringen av flygningen till en annan flygplats i samma region antingen kan anses som en inställd flygning eller en försenad flygning. För lösningen som innebär att de faktiska omständigheterna ska anses som en inställd flygning talar EU-domstolens konstateranden i domen av den 13 oktober 2011 i mål C-83/10, Sousa Rodriguez m.fl., punkt 30. Av denna dom framgår att det kan anses röra sig om en inställd flygning om planeringen av den ursprungliga flygningen överges. Bezirksgericht [Orig. s. 7] Schwechat anser däremot att de faktiska omständigheterna ska anses utgöra en försenad ankomst, eftersom flygplanet kom fram till den slutliga bestämmelseorten, det vill säga staden Berlin, även om det skedde med försening. Slutligen finns även möjligheten att artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 reglerar ett helt eget fall avseende fel i fullgörelsen, vilket varken ska förstås som en inställd flygning eller en försenad ankomst. Appellationsdomstolen har dragit denna slutsats, eftersom bestämmelsen annars skulle sakna tillämpningsområde. Rätten att bli transporterad till den ursprungliga destinationsflygplatsen eller till en annan destination kan även grundas på artikel 8.1 eller artikel 9.1 c i förordning (EG) nr 261/2004. För att artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 ska ha ett tillämpningsområde måste man dra slutsatsen att bestämmelsen endast ger passageraren rätt att bli transporterad till den ursprungliga flygplatsen som bokningen gällde eller till en annan destination, dock inte några av de andra rättigheter som följer av en inställd eller försenad flygning och i synnerhet inte den rätt till kompensation som gjorts gällande i förevarande mål. Det behöver således inte ske en prövning av huruvida extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 föreligger.

### Fråga 4

Om EU-domstolen kommer fram till att det är fråga om en försening uppkommer problemet med att beräkna förseningens varaktighet. Med hänsyn till att artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004 uttryckligen avser den ursprungliga flygplatsen som bokningen avsåg eller en annan destination som överenskommits med passageraren framstår det som begripligt att den avgörande tidpunkten för beräkningen av förseningens varaktighet inte är tidpunkten för landning på den alternativa flygplatsen, utan tidpunkten då passageraren kommer fram till ursprungliga flygplatsen som bokningen avsåg eller den andra destination som överenskommits. Visserligen har Bezirksgericht Schwechat fastställt att den försenade ankomsten inte under några omständigheter uppgår till tre timmar. Bezirksgericht Schwechat har dock förbisett att kändens första avgångsort [Orig. s. 8] var Klagenfurt och att resan påbörjades i Klagenfurt (KLU) den 21 maj 2019, klockan 18:35 (EU-domstolens dom av den 26 februari 2013 i mål C-11/11, Folkerts, punkt 47).



Fråga 5

För det fall att EU-domstolen finner att det föreligger en rätt till kompensation på grund av en inställd flygning eller kraftigt försenad ankomst, är det nödvändigt att ta hänsyn till Austrian Airlines påstående att den inställda/försenade flygningen beror på extraordinära omständigheter. Såvitt appellationsdomstolen kan bedöma har EU-domstolen i sin praxis ännu inte klargjort huruvida händelser som har inträtt under den tredje etapp som föregår den berörda flygningen i ett rotationsförfarande kan återopas av lufttrafikföretaget i förhållande till en inställd eller kraftigt försenad flygning, även om det är under samma dag (skäl 15 i förordning (EG) nr 261/2004). Det finns ingen tvekan om att det var ändringen av ankomsttiden (slottiden) som orsakade att svarandens planerade inflygning till Berlin Tegel innan förbudet mot nattrafik började gälla misslyckades. Det ska dock prövas huruvida det bör ske en begränsning till ett närmare sammanhang i tiden (oberoende av skäl 15 i förordning (EG) nr 261/2004) eller till ett visst antal etapper i flygrutten, i syfte att garantera en hög skyddsnivå för flygpasserare.

Fråga 6

Svaranden erbjöd inte WZ en transport i enlighet med artikel 8.3 i förordning (EG) nr 261/2004. Enligt appellationsdomstolens uppfattning spelar det ingen roll att WZ i vilket fall som helst hade behövt vidare transport till sin bostad. Hans bil kunde ha stått parkerad vid den ursprungliga flygplatsen som bokningen avsåg, eller så kunde han ha organiserat hemresan på annat sätt, vilket skulle ha inneburit att han hade haft ett intresse av [Orig. s. 9] att transporteras vidare till flygplatsen Berlin Tegel, trots att sträckan från flygplatsen Berlin Schönefeld till hans bostad är kort. Utgångspunkten i tyskspråkig doktrin är att lufttrafikföretaget är skyldigt att erbjuda omhändertagande, såsom måltider och förfriskningar, hotellrum, men även transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten, vilket har tolkats så att lufttrafikföretaget är skyldigt att erbjuda detta utan anmodan, det vill säga inte först om passageraren ber om det [utelämnas]. Artikel 8 i förordning (EG) nr 261/2004 anses i allmänhet avse assistans och särskiljs från omhändertagande enligt artikel 9 i nämnda förordning. På grund av det nära sambandet mellan rätt till transport enligt artikel 9.1 c i förordning (EG) nr 261/2004 och rätt till transport enligt artikel 8.3 i nämnda förordning, utgår appellationsdomstolen preliminärt från att lufttrafikföretaget ska erbjuda passageraren även denna transport utan att passageraren begär det (se även förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i mål C-83/10, Sousa Rodriguez m.fl., punkt 62).

Fråga 7

Om man utgår från att lufttrafikföretaget som är motpart inte har uppfyllt sin skyldighet att transportera passageraren till den ursprungliga destinationsflygplatsen eller till en annan destination, har det åsidosatt sina skyldigheter enligt artiklarna 8 och 9 i förordning (EG) nr 261/2004. I tysk rättspraxis är utgångspunkten att åsidosättande av skyldigheten att tillhandahålla assistans och omhändertagande (endast) medför skadeståndsskyldighet för

lufttrafikföretaget (till exempel Amtsgericht Königs Wusterhausen 02.02.2017, 4 C 1350/16 [utelämnas]). Appellationsdomstolen har dock med anledning av EU-domstolens konstateranden i domen av den 13 oktober 2011 i mål C-83/10, Sousa Rodriguez m.fl., punkt 44, dragit slutsatsen att åsidosättande av skyldigheten att tillhandahålla assistans och omhändertagande (också) medför **[Orig. s. 10]** att passagerarna har rätt till kompensation (Landesgericht Korneuburg 07.09.2017, 21 R 246/17z [utelämnas]). Denna fråga kräver ett klagörande av Europeiska unionens domstol, eftersom de nationella domstolarna har olika inställning i den.

[utelämnas] [förfarandet förklaras vilande]

**Landesgericht Korneuburg [utelämnas]**

**Korneuburg, den 29 oktober 2019**

**[utelämnas]**

[utelämnas] [underskrift]

ARBETSDOKUMENT