

Mål C-196/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

6 maj 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

6 april 2020

Klagande:

Eurowings GmbH

Motpart:

Flightright GmbH

[utelämnas]

Landgericht Düsseldorf

Beslut

I målet

Eurowings GmbH, [utelämnas] Düsseldorf,

klagande,

[utelämnas]

mot

Flightright GmbH, [utelämnas] Potsdam,

motpart,

[utelämnas]

har 22:a avdelningen för civilmål vid Landgericht Düsseldorf

efter muntlig förhandling den 6 mars 2020 fattat följande

[utelämnas]

beslut:

Målet förklaras vilande.

Följande frågor beträffande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267 FEUF: **[Orig. s. 2]**

1. Ska en flygpassagerare anses ha en ”bekräftad platsreservation” i den mening som avses i artikel 3.2 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 (EUT L 46, 2004, s. 1), om vederbörande av ett reseföretag som han eller hon har ett avtal med har fått ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004, genom vilket han eller hon lovas transport på en bestämd flygning som är närmare specificerad genom avgångs- och ankomstort, avgångs- och ankomsttid och flygnummer, men reseföretaget inte har gjort någon platsreservation på denna flygning hos det berörda lufttrafikföretaget och fått en bekräftelse från detta?
2. Är det tillräckligt för att ett lufttrafikföretag ska anses vara det lufttrafikföretag som utför flygningen i den mening som avses i artikel 2 b i förordning (EG) 261/2004 i förhållande till en passagerare, om passageraren visserligen har ingått ett avtal med en researrangör som har utlovat transport på en specifik flygning som anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flightnummer, men researrangören däremot inte har gjort någon platsreservation för passageraren och det således inte finns något avtal mellan researrangören och lufttrafikföretaget med avseende på denna flygning?
3. Kan den ”planerade ankomsttiden” [eller den ”tidtabellsenliga ankomsttiden”] för en flygning i den mening som avses i artiklarna 2 h och 5.1 c och artikel 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning (EG) nr 261/2004, för rätt till kompensation på grund av en inställd flygning eller en kraftig försening vid ankomsten, framgå av ett ”annat bevis” som ett reseföretag har utfärdat för en passagerare, eller avgörs detta av biljetten enligt artikel 2 f i förordning (EG) nr 261/2004?

Skäl:

I.

Motparten vid Landgericht Düsseldorf, Flightright GmbH (nedan kallad Flightright), har yrkat att klaganden vid Landgericht Düsseldorf, Eurowings GmbH (nedan kallad Eurowings), på grund av en kraftig försening vid ankomsten, på grundval av överlåtna rättigheter ska betala kompensation enligt artikel 7.1 b i 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 om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (nedan kallad förordningen om flygpasagerares rättigheter).

Hos en resebyrå bokade två kunder till Flightright (nedan kallade de drabbade passagerarna) den 24 oktober 2017 en charterresa till Mallorca/Spanien, som [Orig. s. 3] researrangören ITS Reisen erbjöd. I resan ingick flygtransport till Palma de Mallorca och tillbaka. Flightrights kunder fick ett dokument [utelämnas] som benämndes ”resebokning” (Reiseanmeldung) och på vilket Eurowings flygningar angavs, bland annat som utresa flyg nummer EW 7582 från Hamburg till Palma de Mallorca den 22 maj 2018 med avgångstid kl. 07:30 och ankomsttid kl. 10:05 (alla tidsangivelser lokal tid). Flightrights kunder transporterades faktiskt med Eurowings flyg nr EW 7582 en sträcka på 1 658 km från Hamburg till Palma de Mallorca, men de nådde inte sin slutliga bestämmelseort förrän kl. 21:08.

Flightrights kunder överlät denna eventuella rätt till kompensation enligt förordningen om flygpasagerares rättigheter till Flightright. Flightright kräver nu 800,00 euro av Eurowings på grund av överlåten rätt till kompensation med motiveringen att flyg EW 7582 den 22 maj 2018 hade ställts in. De drabbade passagerarna hade enligt Flightright en bekräftad platsreservation på denna flygning med tidtabellsenliga flygtider kl. 07:30 till kl. 10:00.

Eurowings försvarade sig i första instans vid Amtsgericht Düsseldorf med argumentet att de drabbade passagerarna hade bekräftade platsreservationer för flyg EW 7582 den 22 maj 2018 med tidtabellsenliga flygtider från kl. 16:20 till kl. 19:05. ”bookingheld” hade bokat sittplatserna hos Eurowings den 17 maj 2018 som en kvot för en researrangör. Den 18 maj 2018 angav sedan ”bookingheld” de drabbade passagerarna som passagerare på de bokade sittplatserna. Flygningen EW 7582 genomfördes med en försening på två timmar och sex minuter vid ankomsten.

Amtsgericht tog upp talan till sakprövning och förklarade att researrangören ITS ”resebokning”, som Flightright framlade, utgjorde en bekräftelse av platsreservationen i den mening som avses i artikel 2 g jämförd med artikel 2 f i förordningen om flygpasagerares rättigheter. Det rörde sig om ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen. Enligt denna bestämmelse räcker det att reseföretaget har godkänt platsreservationen. Det framgår av reglerna att ärendet enligt lagstiftarens avsikt bara ska ses ur passagerarens synvinkel och att de interna överenskommelserna och förfarandena mellan det avtalsslutande lufttrafikföretaget och det lufttrafikföretag som utför flygningen inte är relevanta. Detta motiveras med att det enligt ansvarssystemet i

förordningen om flygpassagerares rättigheter inte är passagerarens avtalspart som är skyldig att betala kompensation, utan det lufttrafikföretag som utför flygningen, och med att lagstiftaren ville säkerställa en så långtgående skydd som möjligt för passageraren och uppnå en effektiv tillämpning av förordningen. Även enligt Bundesgerichtshofs praxis är en resebekräftelse tillräcklig som bekräftelse av en platsreservation [utelämnas]. I det nu aktuella fallet innehåller den ”reserbokning” som Flightright har framlagt en förklaring om att platsreservationen har godkänts och registrerats av reseföretaget [**Orig. s. 4**]. Kriteriet bekräftad platsreservation i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordningen om flygpassagerares rättigheter har däremot ingen självständig betydelse. Av processuella skäl undersöktes inte Eurowings argument. Det är slutligen irrelevant för avgörandet huruvida en inställd flygning eller en kraftig försening vid ankomsten ska tas som utgångspunkt, eftersom de båda alternativen skulle få samma rättsföljder enligt praxis från Europeiska unionens domstol.

II.

Detta resonemang kan vid en rättslig prövning endast godtas om Eurowings ska anses som det lufttrafikföretag som utförde flygningen EW 7582 med tidtabellsenlig ankomsttid kl. 10:05 och de drabbade passagerarna hade bekräftade platsreservationer för en sådan flygning.

1.

Flightright anser att så var fallet och försvarar det överklagade beslutet.

2.

Eurowings anser däremot att de drabbade passagerarna inte hade någon bekräftad platsreservation på en flygning nr EW 7582 den 22 maj 2018 med tidtabellsenlig ankomsttid kl. 10:05. Enligt Eurowings kan en researrangör visserligen också bekräfta en flygbokning, men bara om lufttrafikföretaget har bemyndigat arrangören att göra detta, eller om arrangören å sin sida också har gjort en täckningsreservation hos lufttrafikföretaget. Detta följer med nödvändighet av artikel 2 f i förordningen om flygpassagerares rättigheter, eftersom det endast är i ett sådant fall som ett reseföretags bekräftelse kan motivera rätt till transport. De drabbade passagerarna hade varken angett att reseföretaget ITS varit bemyndigat att bekräfta flygningen med tidtabellsenlig ankomsttid kl. 10:05 för dessa, eller att reseföretaget hade gjort en täckningsreservation hos Eurowings för en sådan flygning. Dessutom kan Eurowings inte heller betraktas som ett lufttrafikföretag som utför en sådan flygning i den mening som avses i artikel 2 b i förordningen om flygpassagerares rättigheter i förhållande till de drabbade passagerarna. För detta krävs det nämligen ett avtal med de drabbade passagerarna. Även av denna bestämmelse framgår det att ett lufttrafikföretag inte utan att självt ha agerat kan ha skyldigheter gentemot en person enligt förordningen om flygpassagerares rättigheter. Detta bekräftas slutligen också genom artikel 3.5 andra meningen i förordningen. Vad gäller en flygning med tidtabellsenlig ankomsttid kl. 10:05 har

Eurowings inte fullgjort några som helst skyldigheter inom ramen för förordningen. [Orig. s. 5]

III.

Frågan huruvida Eurowings kommer att vinna framgång med överklagandet beror i hög grad på om ett reseföretags bekräftelse av en platsreservation, för vilken å sin sida ingen platsreservation hos det lufttrafikföretag av vilket kompensation begärs ("täckningsreservation") legat till grund, kan anses utgöra en "bekräftad platsreservation" i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordningen, på om i ett sådant fall det lufttrafikföretag av vilket kompensation krävs ska anses utgöra "lufttrafikföretag som utför flygningen" i den mening som avses i artikel 2 b i förordningen om flygpassagerares rättigheter, och på om den "tidtabellsenliga ankomsttiden" för en flygning får avgöras av en sådan bekräftelse av en platsreservation från ett reseföretag.

Passagerare kan hävda rätt till kompensation på grund av kraftig försening vid ankomsten mot det lufttrafikföretag som utför flygningen, om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (EU-domstolens dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon/Condor m.fl., punkt 69, fastställd genom dom av den 23 oktober 2012 i de förenade målen C-581/10 och C-629/10, Nelson/Lufthansa m.fl.; vidare genom dom av den 26 februari 2013 i mål C-11/11, Air France/Folkerts, punkt 33).

1.

Frågan huruvida förordningen om flygpassagerares rättigheter är tillämplig beror enligt dess artikel 3.2 a först och främst på om passagerarna hade en "bekräftad platsreservation på den berörda flygningen". Begreppet "platsreservation" definieras i artikel 2 g i förordningen. Enligt denna bestämmelse utgör också ett "annat bevis" i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen en "platsreservation", om det visar att platsreservationen har registrerats och godkänts. Enligt praxis från tyska Bundesgerichtshof kan den "bekräftade platsreservationen" också framgå av ett bevis som researrangören, det vill säga reseföretaget, har utfärdat i detta avseende och som med bindande verkan visar den planerade flygtransporten med en viss flygning som typiskt specificeras med flygnummer och klockslag [utelämnas]. Även Landgericht Düsseldorf anser att växelverkan mellan artikel 3.2 a och 3.2 g i förordningen visar att ett sådant bevis måste räcka för att förordningen om flygpassagerares rättigheter ska vara tillämplig. För detta ändamål är det inte nödvändigt att också en "täckningsreservation" hos det berörda lufttrafikföretaget ligger till grund för den bokningshandling som reseföretaget har utfärdat.

2.

Enligt Landgericht Düsseldorfs uppfattning kommer det emellertid, vad gäller Flightrights rätt till kompensation, an på om Eurowings hade lovat reseföretaget

ITS Reisen att transportera de drabbade passagerarna med flyg EW 7582 [Orig. s. 6] den 22 maj 2018 med tidtabellsenlig ankomsttid kl. 10:05, eftersom det endast var vid den tiden som Eurowings avsåg att också genomföra den sålunda specificerade flygningen också i reseföretaget ITS Reisens namn, vilket hade ett avtal med de drabbade passagerarna (artikel 2 b i förordningen om flygpassagerares rättigheter). Det är på denna grund möjligt att väcka talan mot Eurowings i egenskap av lufttrafikföretag som utför denna flygning. För att lufttrafikföretaget ska kunna ha denna avsikt krävs emellertid att researrangören i förväg meddelat lufttrafikföretaget om önskan att den berörda passageraren ska transporteras på en flygning som lufttrafikföretaget erbjuder till intressenter. Ett sådant meddelande innebär emellertid att researrangören gör en platsreservation. Landgericht Düsseldorf anser därför att det också krävs en täckningsreservation från reseföretagets sida och att ett ”bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter inte räcker för att få kompensation på grund av nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, om det inte finns någon sådan täckningsreservation.

3.

Den ”ankomsttid som ursprungligen fastställts” i den mening som avses i ovan citerad praxis från Europeiska unionens domstol kan enligt Landgericht Düsseldorfs uppfattning inte framgå av ett bevis som ett reseföretag har lämnat ut utan att ha samrått med det berörda lufttrafikföretaget.

I artiklarna 2 h, 5.1 c och 6.1 och artikel 7.1 andra meningen och 7.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter talas det också om [den ”planerade ankomsttiden” eller den ”tidtabellsenliga ankomsttiden”]. I domen i målet Air France/Folkerts förklarade EU-domstolen att förseningen – när det ska avgöras om det föreligger en rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 – måste bedömas i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden till denna ort; beträffande begreppet slutlig bestämmelseort hänvisade den i punkt 34 till definitionen i artikel 2 h i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Enligt denna bestämmelse avses med slutlig bestämmelseort den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen. För att fastställa den slutliga bestämmelseorten utgick domstolen följaktligen i det nu aktuella fallet från biljetten enligt artikel 2 f, det vill säga från ett på papper dokumenterat färdbevis eller ett likvärdigt färdbevis i papperslös form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent, det vill säga den fysiska eller elektroniska handling som utgör grund för passagerarens rätt till transport. Domstolen utgick inte från något ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter (”platsreservation”).

Om ovanstående tillämpas på fastställandet av den tidtabellsenliga ankomsttiden för rätt till kompensation blir resultatet att det också måste bero på den ”biljett” som har utfärdats till passageraren, varför en uppgift i ”platsreservationen” inte är

relevant. I det nu aktuella fallet kan de drabbade passagerarnas ”resebokning” av den 24 oktober 2017 [utelämnas] därmed redan från början inte utgöra underlag för att fastställa den tidtabellsenliga ankomsttiden, [**Orig. s. 7**] och det saknar betydelse huruvida den överhuvudtaget kan anses som en ”bekräftad platsreservation” i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Den uppfyller dessutom inte heller kraven på en ”biljett” enligt artikel 2 f i förordningen, eftersom den inte kan anses som ett ”färdbevis” som berättigar till transport på de angivna flygningarna vilket en av Eurowings auktoriserad agent har lämnat ut. ”Resebokningen” visar bara att bokningen av en charterresa som anordnades av företaget ITS Reisen skulle dokumenteras genom denna. I det nu aktuella fallet finns det ingen handling som entydigt kan identifieras som en ”biljett”.

Den ”tidtabellsenliga ankomsttiden” kan emellertid i varje fall enligt Landgericht Düsseldorfs uppfattning inte framgå av ett ”annat bevis” som har lämnats ut av ett reseföretag som inte har något avtal med lufttrafikföretaget med avseende på flygningen i fråga. Det ankommer nämligen enbart på lufttrafikföretaget att planera flygningen. Ett lufttrafikföretag ska anses ha planerat en flygning, om det har angett den i sin flygtidtabell och följaktligen har definierat den utifrån avgångs- och destinationsort och avgångs- och ankomsttid, gett den ett flygnummer och möjliggjort platsreservation [utelämnas]. Så länge som det inte finns någon reservation, det vill säga en reserverad plats på en sådan flygning, kan lufttrafikföretaget ändra eller ställa in de planerade flygningarna utan att passagerarna får rätt till kompensation på grund av detta. Det framgår av artikel 2 l i förordningen. Av detta följer att ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter, vilket ett reseföretag har lämnat ut innan en sådan reservation gjorts, åtminstone inte kan ge rätt till kompensation i ett sådant fall. Detta talar emot antagandet att ett sådant ”annat bevis” alltid räcker för att ge rätt till kompensation, om det berörda lufttrafikföretaget inte utför den flygning som anges på beviset eller genomför den på andra tider.

4.

Något annat kan inte heller följa av artikel 13 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Landgericht Düsseldorf kan nämligen inte se hur det lufttrafikföretag av vilket kompensation begärs skulle kunna kräva ersättning av reseföretaget, om det inte finns något avtal mellan dessa, men lufttrafikföretaget har att uppfylla sådana krav på kompensation enligt förordningen om flygpassagerares rättigheter som riktas mot lufttrafikföretaget på grund av att en tidtabell som detta företag självt alls inte har upprättat inte har hållits. Landgericht Düsseldorf anser att i detta avseende inte heller kravet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (skäl 1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter) ger något annat resultat. Det reseföretag med vilket de berörda flygpassagerarna har ett avtal är en motpart [**Orig. s. 8**] som de kan kräva ersättning av på grund av individuell skada som de har åsamkats genom att de litade på reseföretagets felaktiga uppgifter om planeringen av flygningen.

5.

[utelämnas]

IV.

[utelämnas]

ARBETS
DOKUMENT