

Anonymiserad version

Översättning

C-188/20 – 1

Mål C-188/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

30 april 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

6 april 2020

Klagande:

JG

LH

MI

NJ

Motpart:

Azurair GmbH i.L.

Intervenient:

alltours flugreisen gmbh

[utelämnas]

I.

[utelämnas]

Landgericht Düsseldorf

SV

Beslut

I målet

1. barnet JG, som rättsligt företräds av LH och MI,
2. LH,
3. MI,
4. barnet NJ som rättsligt företräds av LH och MI,

kärande, tillika klagande,

[utelämnas]

mot

Azurair GmbH i.L., som företräds av likvidatorn OP,

svarande, tillika motpart,

[utelämnas]

[utelämnas] [Orig. s. 2]

intervenient:

alltours flugreisen gmbh, [utelämnas]

Düsseldorf,

[utelämnas]

har den 22:a avdelningen för tvistemål vid Landgericht Düsseldorf

efter muntlig förhandling den 28 februari 2020

[utelämnas] fattat följande

beslut:

Förfarandet förklaras vilande.

Följande frågor rörande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol enligt artikel 267 FEUF:

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 [Orig. s. 3] 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?

4. Är det fråga om en inställd flygning i den mening som avses i artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning (EG) nr 261/2004 om lufttrafikföretaget som utför en bokad flygning som ingår i en paketresa tidigarelägger flygningen med minst 2 timmar och 10 minuter samma dag?

5. Får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska kompensationen som föreskrivs i artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004 enligt artikel 7.2 i förordningen, om tidigareläggningen ligger inom de tidsramar som anges i nämnda bestämmelse?

6. Utgör ett meddelande före avresa i vilket det anges att flygningen har tidigarelagts ett erbjudande om ombokning i den mening som avses i artikel 5.1 a och artikel 8.1 b i förordning (EG) nr 261/2004?

7. Innebär artikel 14.2 i förordning (EG) nr 261/2004 en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att informera passageraren om den precisa företagsbeteckning och adress som passageraren ska vända sig till för att kräva in kompensationen, som ska betalas till ett belopp som beror på flygsträckans längd, och i förekommande fall vilka handlingar passageraren ska bifoga sin begäran?

Skäl:

I.

Klagandena har begärt kompensation från motparten, Azurair GmbH i.L. (nedan kallat Azurair), enligt artikel 7.1 b 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) på grund av en kraftigt försenad eller inställd flygning. **[Orig. s. 4]**

Klaganden LH beställde den 15 januari 2018 en paketresa från en resebyrå för sig själv och de andra klagandena till Side i Turkiet. Resebyran som erbjöd paketresan är den part som intervenerat till stöd för motparten, alltours flugreisen gmbh (nedan kallat alltours flugreisen). I resan ingick en tur- och returresa med flyg till Antalya i Turkiet. LH erhöll en handling som betecknades som ”reseanmälan” [utelämnas] i vilken Azurairs flygningar angavs. För flygningen i ena riktningen angavs flightnummer ARZ 8711 från Düsseldorf till Antalya den 15 juli 2018 med avgångstid klockan 06:00 och ankomsttid klockan 10:30 (alla tidsangivelser i lokal tid). För returresan angavs flightnummer ARZ 8712 den 5 augusti 2018 från Antalya till Düsseldorf med avgångstid klockan 12:00 och ankomsttid klockan 14:45. Dessutom innehöll ”reseanmälan” följande anmärkning: ”PRELIMINÄRA FLYGTIDER – KONTROLLER A FLYGET I BILJETTERNA FÖR DIN EGEN SÄKERHET”.

Klagandena transporterades med flygningar som genomfördes av Azurair med flightnummer ARZ 8711 och 8712 från Düsseldorf till Antalya och tillbaka. Flygsträckan är 2 482 km i båda riktningar. Klagandena nådde emellertid sin destinationsort med flyget till Antalya först klockan 01:19 den 16 juli 2018. Returresan genomfördes klockan 05.10 den 5 augusti 2018. Klagandena erhöll inte någon skriftlig information i enligt med artikel 14.2 i förordningen om flygpasagerares rättigheter för vare sig tur- eller returresan.

Mot denna bakgrund har klagandena begärt att Azurair ska betala kompensation på 400,00 Euro per person för både tur- och returresan i enlighet med förordningen om flygpasagerares rättigheter. De anser att flygningen från Düsseldorf till Antalya, med utgångspunkt i uppgifterna i den så kallade reseanmälan,³ genomfördes med en försening på över tre timmar. Returflygningen från Antalya till Düsseldorf blev inställd, eftersom en tidigareläggning utgör en inställd flygning i den mening som avses i artikel 5.1 i förordningen om flygpasagerares rättigheter. Klagandena hade bekräftade platsreservationer för flygningar med tidtabellsenlig avgångs- och ankomsttid klockan 06:00 och 10:30 (resan till Antalya) samt klockan 12:00 och 14:45 (returresan). Dessutom har klagandena begärt ersättning för advokatkostnader som uppstått i samband med att betalning av kompensation krävdes in innan talan väcktes vid domstol. Ombudet fick i uppdrag att kräva in betalning innan klagandena framställde ett formellt betalningskrav till Azurair.

Azurair har i första instans inför Amtsgericht Düsseldorf till sitt försvar anført att bolaget inte har planerat flygningarna med de flygtider som anges i reseanmälan.

Azurairs färdplanering överensstämmer med informationen som lämnades i handlingen "Resebekräftelse/Faktura" den 22 januari 2018 från Anex Tour GmbH till alltours flugreisen. Av denna handling framgår att resan från Düsseldorf till Antalya skulle genomföras den 15 juli 2018 med avgång klockan 20:05 och ankomst klockan 00:40 påföljande dag och att returresan skulle genomföras den 5 augusti 2018 med avgång klockan 08:00 och ankomst klockan 10:50. Följaktligen har flygningen ARZ 8711 den 15 augusti 2018 inte [Orig. s. 5] genomförts med en försening tre timmar eller mer. Vad gäller flygningen ARZ 8712 har Azurair anfört att en tidigareläggning av en flygning inte ska likställas med en inställd flygning i den mening som avses i artikel 2 l i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Dessutom har Azurair gjort gällande att bolaget har rätt att minska kompensationen enligt artikel 7.2 b i förordningen, eftersom klagandena var framme på den slutliga bestämmelseorten Düsseldorf 2 timmar och 50 minuter tidigare än planerad ankomst.

Amtsgericht Düsseldorf ogillade talan och angav som motivering att researrangörens reseanmälan som klagandena uppvisat inte utgör en bekräftelse av en platsreservation i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Det framgår redan av lydelsen av rubriken att det inte är fråga om en bekräftelse av en platsreservation från Azurair eller en researrangör. Dessutom innehåller den en tydlig anmärkning om att de angivna flygtiderna endast är preliminära. Av sammanhanget framgår att flygtiderna som anges i handlingen under alla omständigheter ännu inte hade blivit godkända och registrerade. Det brister alltså med avseende på kravet på flyginformationens bindande karaktär.

II.

Detta argument kan – vad gäller flygningen från Düsseldorf till Antalya den 15 augusti 2018 – endast godtas under förutsättning att Azurair inte ska anses som det lufttrafikföretag som utför flygningen med den i resebekräftelsen angivna tidtabellsenliga ankomsttiden klockan 10.30 och klagandena inte hade bekräftade platsreservationer för en flygning som överensstämmer med dessa angivelser.

Klagandena anser att dessa frågor ska besvaras jakande och har därför överklagat Amtsgericht Düsseldorfs dom. Azurair och alltours flugreisen försvarar den överklagade domen.

Vad gäller returresan är den flyginformation som anges i reseanmälan inte avgörande, eftersom parterna i målet har enats om att flygningen ARZ 8712 i vart fall tidigarelades från klockan 08:00 till klockan 05:10. Parterna tvistar emellertid om frågan huruvida en tidigareläggning ska likställas med en inställd flygning i den mening som avses i artikel 5.1 jämförd med artikel 2 l i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

III.

Klagandena kan endast vinna framgång med överklagandet i den del som avser resan från Düsseldorf till Antalya och den rätt till kompensation på grund av en kraftig försening som gjorts gällande i samband med denna flygning under förutsättning att en bokningsbekräftelse från en researrangör som å sin sida inte har gjort en motsvarande platsreservation hos det lufttrafikföretag mot vilket kompensationsanspråk enligt artikel 7.1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter har gjorts gällande (bokning med motsvarande platsreservation), kan anses utgöra en bekräftad platsreservation i den mening som avses i artikel 3.2 [Orig. s. 6] a i nämnda förordning, och om så är fallet, under den ytterligare förutsättningen att lufttrafikföretaget mot vilket anspråket gjorts gällande ska anses som det lufttrafikföretag som utför flygningen i den mening som avses i artikel 2 b i förordningen om flygpassagerares rättigheter, samt slutligen under förutsättning att en flygnings tidtabellsenliga ankomsttid kan fastställas på grundval av en sådan bokningsbekräftelse från en researrangör.

Passagerare på kraftigt försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation gentemot det utförande lufttrafikföretaget om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (EU-domstolen, dom av den 19 november 2009 – C-402/07, C-432/07, Sturgeon/Condor m.fl., punkt 69; bekräftades i dom av den 23 oktober 2012 – C-581/10, C-629/10, Nelson/Lufthansa m.fl.; och även i dom av den 26 februari 2013 – C-11/11, Air France/Folkerts, punkt 33).

1.

För att förordningen om flygpassagerares rättigheter ska vara tillämplig är det enligt artikel 3.2 a i förordningen först nödvändigt att passagerarna har en ”bekräftad platsreservation på den berörda flygningen”. Begreppet platsreservation definieras i artikel 2 g i förordningen. Enligt nämnda bestämmelse utgör även ett annat bevis som inte är en biljett i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen en platsreservation, om det av denna framgår att platsreservationen godkänts och registrerats av researrangören. Enligt tyska Bundesgerichtshofs rättspraxis kan en bekräftad platsreservation även anses föreligga om researrangören har utfärdat ett bevis om detta, om det av beviset framgår en bindande planerad lufttransport med en viss, specifik flygning som i regel anges med flightnummer och klockslag [utelämnas]. Den hänskjutande domstolen anser att det framgår av samverkan mellan artikel 3.2 a och artikel 2 g i förordningen att ett sådant bevis är tillräckligt för att förordningen om flygpassagerares rättigheter ska bli tillämplig. För detta krävs inte att ett bokningskvitto som utfärdats av researrangören måste grundas på en motsvarande platsreservation som researrangören gjort med det berörda lufttrafikföretaget.

2.

Den hänskjutande domstolen anser dock att det för att klagandenas begäran om kompensation från Azurair med avseende på resan från Düsseldorf till Antalya är avgörande huruvida Azurair genom Anex Tour GmbH hade lämnat en bekräftelse

till alltours flugreisen om att klagandena ska transporteras med flygningen ARZ 8711 den 15 juli 2018 med tidtabellsenlig ankomsttid klockan 10:30. Det är nämligen endast i sådana fall som Azurair även avsåg att utföra den på detta sätt specificerade flygningen som ombud för researrangören som har ett avtal med klagandena, nämligen alltours flugreisen (artikel 2 b i förordningen om flygpassagerares rättigheter). Det är på denna grund möjligt att väcka talan mot Azurair, då det är det lufttrafikföretag som utför denna [**Orig. s. 7**] 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. Följaktligen anser den hänskjutande domstolen att det alltid krävs att researrangören gjort en motsvarande bokning med platsreservation hos lufttrafikföretaget och att det i avsaknad av en sådan inte är tillräckligt med ett ”bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter som utfärdats av researrangören när en fråga om rätt till kompensation för nekad ombordstigning, inställd flygning eller kraftig försening ska avgöras.

3.

Den hänskjutande domstolen anser att den ankomsttid som ursprungligen fastställts i den mening som avses i ovan angiven rättspraxis från EU-domstolen inte kan anses framgå av ett bevis som researrangören har utfärdat utan att samordna detta med det berörda lufttrafikföretaget.

Den tidtabellsenliga ankomsttiden omnämns i artiklarna 2 h, 5.1 c, 6.1 och 7.1 andra meningen och 7.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. I domen i målet Air France/Folkerts slog EU-domstolen fast 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 den slutliga bestämmelseorten. Avseende begreppet slutlig bestämmelseort hänvisade domstolen i punkt 34 i nämnda dom till definitionen i artikel 2 h i förordningen. Begreppet slutlig bestämmelseort definieras som den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen. EU-domstolen riktade alltså med avseende på fastställelsen av den slutliga bestämmelseorten in bedömningen på biljetten i den mening som avses i artikel 2 f, det vill säga färdbeviset som berättigar till transport eller något likvärdigt i papperslös form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent, det vill säga den fysiska eller elektroniska handling som representerar passagerarens rätt till transport. Domstolen nämner inte i detta sammanhang ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter (”platsreservation”).

Om man tillämnar detta resonemang på fastställelsen av den tidtabellsenliga ankomsttiden när det gäller rätten till kompensation blir slutsatsen att det

avgörande även i detta sammanhang måste vara biljetten som utfärdats till passageraren och att avvikande uppgifter som anges i platsreservationen således saknar betydelse. Följaktligen kan man i förevarande fall redan på förhand utesluta att reseanmälan som klagandena erhållit den 15 januari 2018 [utelämnas] har någon betydelse för fastställelse av den tidtabellsenliga ankomsttiden, oavsett huruvida den över huvud taget kan anses utgöra en bekräftad platsreservation i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Dessutom uppfyller reseanmälan inte heller kraven som ställs på en biljett enligt artikel 2 f i förordningen, eftersom det inte står klart att en av Azurairs [Orig. s. 8] auktoriserade agenter genom denna reseanmälan har utfärdat ett dokument som berättigar till transport med de angivna flygningarna. Av reseanmälan framgår endast att den syftar till att dokumentera att en anmälan gjorts till en paketresa som arrangeras av alltours flugreisen. Ingen handling som entydigt kan identifieras som en biljett i den mening som avses i förordningen har inletts under förevarande mål.

Den hänskjutande domstolen anser att den tidtabellsenliga ankomsttiden i vart fall inte kan anses framgå av ett annat bevis som utfärdats av en researrangör som inte har ingått ett avtal med avseende på den berörda flygningen med lufttrafikföretaget. Det ankommer nämligen endast på lufttrafikföretaget att planera flygningarna. Ett lufttrafikföretag har planerat en flygning när den upptagits i färdplaneringen och lufttrafikföretaget alltså har fastställt flygningens avgångs- och bestämmelseort samt dess avgångs- och ankomsttid, försett den med ett flightnummer och gjort den tillgänglig för bokning [utelämnas]. Så länge ingen bokning – det vill säga platsreservation – på en sådan flygning har gjorts, kan lufttrafikföretaget ändra eller överge färdplaneringen utan att det ger passagerare någon rätt till kompensation. Detta följer av artikel 2 l i förordningen. Av denna bestämmelse framgår att ett annat bevis i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen om flygpassagerares rättigheter vilket utfärdats av en researrangör i vart fall inte kan medföra en rätt till kompensation under dessa omständigheter. Detta talar mot antagandet att ett sådant annat bevis under alla omständigheter är tillräckligt för att ge en rätt till kompensation om det berörda lufttrafikföretaget inte genomför flygningen som anges däri, eller genomför flygningen vid en annan tidpunkt.

4.

Denna slutsats påverkas inte heller av artikel 13 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Den hänskjutande domstolen kan inte se hur lufttrafikföretaget mot vilken kravet på kompensation riktas skulle kunna göra gällande ett regressanspråk mot researrangören när det inte finns något avtal mellan dem, men att lufttrafikföretaget samtidigt skulle vara skyldigt att betala kompensation enligt förordningen om flygpassagerares rättigheter för att det avvikit från en färdplanering som det själv inte ens har upprättat. I detta sammanhang anser den hänskjutande domstolen att målsättningen att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (skäl 1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter) inte kan föranleda någon annan slutsats. De enskilda passagerarna kan

däremot väcka talan mot researrangören som de har ingått ett avtal med rörande anspråk som avser individuell skada som de har lidit på grund av att de förlitat sig på researrangörens felaktiga uppgifter om färdplaneringen. [Orig. s. 9]

IV.

Vad gäller klagandenas krav på kompensation enligt artikel 5.1 jämförd med artikel 7.1 b i förordningen om flygpassagerares rättigheter beträffande returreisan är det avgörande huruvida en tidigareläggning flygningen med minst 2 timmar och 50 minuter från klockan 08:00 till klockan 05:10 är att likställa med att flygningen har blivit inställd i den mening som avses i artikel 2 1 i nämnda förordning.

1.

Begreppet inställd flygning är enligt legaldefinitionen i artikel 2 1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats. Att den planerade flygningen ”inte genomförs” ska skiljas från en ”försenad” flygning och kännetecknas av att planeringen av den ursprungliga flygningen överges (se EU-domstolen, dom av den 19 november 2009 – C-402/07, C-432/07 Sturgeon m.fl./Condor och Böck m.fl./Air France SA, [utelämnas] punkt 33 och följande punkter). EU-domstolen har hittills inte klargjort huruvida färdplanering ska anses ha övergetts även när flygningen har tidigarelagts med 2 timmar och 50 minuter.

Enligt Bundesgerichtshofs rättspraxis [utelämnas] ska en mer än obetydlig tidigareläggning av en planerad flygning som vidtas av lufttrafikföretaget under alla omständigheter anses utgöra en inställd flygning – i förening med ett erbjudande om ombokning – som kan ge upphov till en rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Bundesgerichtshof har funnit [utelämnas] att en inställd flygning kännetecknas av att lufttrafikföretaget slutgiltigt ger upp sin ursprungliga planering, också när passagerarna bokas om till en annan flygning. Detta har klargjorts i EU-domstolens praxis (dom av den 19 november 2009 i målet Sturgeon/Condor; dessutom i dom av den 13 oktober 2011 – C-83/10 i målet Sousa Rodriguez/Air France) som har utvecklats i syfte att avgränsa rekvisitet inställd flygning från rekvisitet kraftig försening. Den ursprungliga färdplaneringen anses också ha övergetts när en flygning tidigareläggs med flera timmar.

Den hänskjutande domstolen hyser emellertid tvivel rörande riktigheten i Bundesgerichtshofs tolkning av unionsrätten.

Ingenstans i förordningen om flygpassagerares rättigheter omnämns tidigareläggning av en flygning och innehåller inte heller några bestämmelser som reglerar denna situation. Den hänskjutande domstolen anser dock att denna omständighet inte utgör ett hinder för att tolka artikel 2 1 i enlighet med Bundesgerichtshofs rättspraxis. EU-domstolen har i detta avseende funnit att det i princip rör sig om en inställd flygning om den i förväg planerats och försenade flygningen ersätts med en annan flygning, det vill säga om planeringen av den

ursprungliga flygningen överges och passagerarna på nämnda flygning ansluter sig till passagerarna på en likaledes planerad flygning, oberoende av den flygning för vilken de således ombokade [**Orig. s. 10**] passagerarna hade reserverat platser. Det enda som är relevant i detta hänseende är den individuella situationen för varje passagerare som transporterats på detta sätt, det vill säga det faktum att, vad gäller den berörda passageraren, planeringen av den ursprungliga flygningen har övergetts (EU-domstolen, dom i målet Sousa/Rodriguez, punkterna 30 och 31). EU-domstolen har emellertid också funnit att en flygning inte ska anses ha blivit inställd endast på den grunden att dess faktiska avgångstid är senare än den tidtabellsenliga avgångstiden. En försenad flygning kan följaktligen inte, oavsett hur lång förseningen är, betraktas som en inställd flygning, om en avgång äger rum i enlighet med den ursprungliga planeringen (dom i målet Sturgeon/Condor, punkterna 32 och 34). Mot denna bakgrund hyser den hänskjutande domstolen inga tvivel om att tidigareläggningen av en flygning utgör en ändring av den ursprungliga planeringen i den mening som avses i EU-domstolens rättspraxis.

Den hänskjutande domstolens tvivel beträffande den riktiga tolkningen av artikel 2 1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter uppkommer eftersom det utförande lufttrafikföretagets övergivande av färdplaneringen – vilket tidigareläggningen av en flygning onekligen utgör – inte med nödvändighet leder till samma typ av olägenheter som inställda flygningar utan erbjudande om ombokning enligt artikel 5.1 c iii) i förordningen, eller kraftiga förseningar, vilka måste kompenseras eller minskas på ett standardiserat sätt genom utbetalning av kompensation, assistans eller omhändertagande. Även om en passagerare inte erhåller ett sådant erbjudande om ombokning som omfattas av förutnämnda bestämmelse, men informeras tillräckligt tidigt i förväg om tidigareläggningen, uppstår nämligen inte jämförbara problem eller olägenheter i den mening som avses i skälen 12 och 13 i förordningen för passageraren, eftersom denne i god tid kan ställa in sig på den nya färdplaneringen och därmed kan infinna sig på flygplatsen på den nya avgångstiden. Passageraren behöver alltså inte assistans eller omhändertagande medan denne väntar på flygplatsen. Eftersom ingen väntetid uppstår, uppstår inte heller några problem eller omständigheter som måste kompenseras ekonomiskt eller genom praktiska åtgärder till följd av denna. En väntetid kan möjligen uppstå om de berörda passagerarna inte informeras om tidigareläggningen i förväg och inställer sig på flygplatsen för incheckning först vid den ursprungliga planerade avgångstiden. Detta är dock inte fallet här, eftersom klagandena transporterades med det tidigarelagda returflyget. Därför kan problem och olägenheter i ett fall såsom det förevarande på sin höjd ligga i att passagerarna på grund av tidigareläggningen av returflygningen över huvud taget blev tvungna att ändra sin resplan. Detta innebär dock inte någon tidsförlust för dem i det avseendet att de blev tvungna att vänta.

Om skada som ska ersättas genom utbetalning av kompensation ska anses föreligga i fall som det förevarande, där det endast är fråga om tidigareläggning av en flygning, uppkommer frågan hur omfattande denna måste vara för att passagerarna ska ha rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Den hänskjutande domstolen anser att [**Orig. s. 11**]

de problem och olägenheter som i regel uppkommer till följd av att en flygning tidigareläggs med flera timmar inte är jämförbara med de som orsakas av en inställning med kort varsel eller en kraftig försening av en flygning.

2.

I EU-domstolens praxis har det inte klargjorts huruvida det utförande lufttrafikföretaget – för det fall att en tidigareläggning av en flygning kan likställas med att den blivit inställd i den mening som avses i artikel 2 1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter – har rätt att minska compensationen enligt artikel 7.2 i förordningen, om den faktiska ankomsttiden flyttas i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden inom de tidsramar som anges i artikel 7.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Den hänskjutande domstolen betvivlar att nämnda bestämmelse kan tillämpas på en tidigareläggning redan på den grunden att denna visserligen inbegriper ett meddelande om en annan transport om denna över huvud taget har samband med en inställd flygning, men att detta emellertid inte utgör ett sådant erbjudande om ombokning som avses i artikel 8 i förordningen om flygpassagerares rättigheter, vilket krävs enligt artikel 7.2. Enligt artikel 8 i förordningen har passagerarna rätt att välja mellan olika alternativ och enligt skäl 20 ska de få fullständig information om sina rättigheter. Det innebär att det ankommer på lufttrafikföretaget som har ställt in en flygning att erbjuda passagerarna ett val i enlighet med de villkor som anges i artikel 8.1 a, b och c (EU-domstolen, dom av den 29 juli 2019 – C-354/18 Rusu/Blue Air, punkt 53, avseende nekad ombordstigning). EU-domstolen fann vidare att det av detta följer att ett sådant erbjudande till de berörda passagerarna ska innehålla den information som är nödvändig för att de ska kunna göra ett ändamålsenligt val och antingen ställa in sin flygning och få återbetalning av hela inköpspriset eller fortsätta sin resa till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga villkor, snarast möjligt eller vid ett senare datum. Dessa krav som ställs på ett erbjudande om ombokning är inte uppfyllda om ett lufttrafikföretag endast informerar passageraren om att flygningen har tidigarelagts.

3.

De likvärdiga transportvillkor som avses i artikel 8.1 b och c i förordningen om flygpassagerares rättigheter anknyter till den ursprungligen bokade flygningen och därmed till lufttransportavtalet. Det här inte heller tidigare klargjorts huruvida en flygning som tidigarelagts med 2 timmar och 50 minuter är likvärdig med den ursprungligen bokade flygningen i detta avseende och utgör transport vid tidigaste möjliga tidpunkt, så att det aktuella lufttrafikföretaget genom meddelandet om tidigareläggningen uppfyller sina skyldigheter enligt nämnda bestämmelse. **[Orig. s. 12]**

V.

Vad gäller klagandenas begäran om ersättning för deras advokatkostnader beror den hänskjutande domstolens avgörande på vilket innehåll som ska finnas i den

skriftliga informationen som ska ges till passageraren enligt artikel 14.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

[utelämnas] [enligt nationell rätt föreligger ingen rätt till sådan ersättning när det är fråga om krav som avser betalningsförpliktelser som inte uppfyllts]

Bortsett från när krav som avser betalningsförpliktelser inte har uppfyllts i tid, kan ersättning för advokatkostnader som uppkommit i samband med det första kravet på kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen om flygpassagerares rättigheter, [utelämnas] enligt den hänskjutande domstolens uppfattning inte utan vidare godkännas redan på den grunden att det utförande lufttrafikföretaget inte har uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 14.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Dessa skyldigheter har inte uppfyllts i förevarande mål.

Om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte uppfyller sin skyldighet att lämna skriftlig information till passageraren, kan passagerarens anlitan av advokattjänster vid indrivningen av kompensation innan talan väcks vid domstol inte anses bero på denna underlåtelse. Enligt artikel 14.2 första meningen i förordningen om flygpassagerares rättigheter är lufttrafikföretaget endast skyldigt att ge varje passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning. Den hänskjutande domstolen anser inte heller att något annat följer av skäl 20. Det innebär i synnerhet att lufttrafikföretaget inte är skyldigt att informera passagerarna om vilken specifik bestämmelse av de som kan komma i fråga som är tillämplig på de faktiska omständigheterna i det konkreta fallet. Passagerarna behöver således inte få information om ”sina” rättigheter utan mer allmänt om ”reglerna”. Den hänskjutande domstolen är emellertid medveten om att Bundesgerichtshof [utelämnas] har funnit att informationen som passageraren ska erhålla enligt artikel 14.2 i förordningen ska göra det möjligt för denne att effektivt och utan att anlita en advokat göra gällande sitt anspråk mot det utförande [Orig. s. 13] lufttrafikföretaget. Det innebär att informationen måste vara tillräckligt tydlig med avseende på den precisa företagsbeteckning och adress som passageraren ska vända sig till för att kräva in kompensationen, som ska betalas till ett belopp som beror på flygsträckans längd, och i förekommande fall vilka handlingar passageraren ska bifoga sin begäran. Syftet med informationsplikten är att göra det möjligt för passagerare att själva göra gällande ett krav på kompensation mot lufttrafikföretaget som utför flygningen, vilket framgår av skäl 20.

Den hänskjutande domstolen delar inte denna uppfattning, eftersom skälet i förordningen som Bundesgerichtshof hänvisar till inte nämner någonting om att passagerarna ska slippa anlita juridiska rådgivare. Dessutom utgår den hänskjutande domstolen från att unionslagstiftaren tagit hänsyn till övervägandena som låg bakom skäl 20 och att dessa föranledde att unionslagstiftaren avsiktligt valde att formuleringen av artikel 14.2 i förordningen skulle vara sådan som den är, nämligen just så att denna bestämmelse inte ålägger lufttrafikföretaget en skyldighet att upplysa passageraren om sina rättigheter i det konkreta fallet, utan endast om de rättigheter som framgår av bestämmelsens lydelse. Även i andra

språkversioner än den tyska – exempelvis i de franska och engelska – omnämns i artikel 14.2 i förordningen endast en skyldighet att ge passageraren skriftlig information om reglerna (”une notice écrite reprenant les règles d’indemnisation et d’assistance conformément aux dispositions du present règlement” respektive ”a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”). Inte heller dessa språkversioner innehåller någonting som tyder på att det utförande lufttrafikföretaget har någon skyldighet utöver att lämna allmän information om reglerna.

Mot denna bakgrund delar den hänskjutande domstolen inte heller [utelämnas] Bundesgerichtshofs uppfattning, att en rätt till ersättning av advokatkostnader som uppkommit i samband med den första indrivningen av kompensation utanför domstol uppstår om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte uppfyller sin skyldighet att lämna information till passageraren enligt artikel 14.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. Klagandena kan inte heller på någon annan grund kräva ersättning av deras utgifter för att anlita en advokat innan talan väcktes vid domstol. Frågan som har ställts är således också relevant för utgången av klagandenas överklagande, eftersom klagandenas krav på ersättning av advokatkostnader som uppkommit före domstolsförfarandet ska ogillas för det fall att Azurair anses i tillräcklig utsträckning ha uppfyllt sina skyldigheter enligt artikel 14.2 i förordningen genom att ha lämnat allmänt hållen information om passagerarnas rättigheter vid en inställd eller försenad flygning. Däremot vore dessa kostnader ersättningsgilla om Azurair hade en skyldighet att lämna information [**Orig. s. 14**] om de konkreta rättigheter som klagandena har på grund av störningen i det enskilda fallet.

Den hänskjutande domstolen anser att Bundesgerichtshofs rättspraxis ger upphov till tvivel med avseende på den korrekta tillämpningen av unionsrätten. Den hänskjutande domstolen ser sig under dessa omständigheter tvungen att i enlighet med artikel 267.3 FEUF begära en tolkning från EU-domstolen rörande artikel 14.2 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

VI.

[utelämnas]

VII.

[utelämnas]