

Mål C-434/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

16 september 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

2 september 2020

Klagande:

flightright GmbH

Motpart:

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

[utelämnas]

Beslut

I målet

flightright GmbH [utelämnas], Potsdam,

klagande,

[utelämnas]

mot

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A. S. [utelämnas], Antalya,

motpart,

[utelämnas] [Orig. s. 2]

har 24:e avdelningen för civilmål vid Landgericht Frankfurt am Main [utelämnas]

den 2 september 2020 beslutat följande:

Målet förklaras vilande.

Följande frågor beträffande tolkningen av unionsrätten hänskjuts med stöd av artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:

- 1. Ska artiklarna 4 och 7 i rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 tolkas på så sätt, att en ombokning till en annan, tidigare flygning, med vilken passageraren når sin slutliga bestämmelseort tio timmar och en minut före den tidtabellsenliga ankomsttiden för den flygning som ursprungligen bokats, utgör nekad ombordstigning som ger rätt till kompensation?**
- 2. Om den första frågan besvaras jakande: Måste passageraren – vilket i princip krävs i artiklarna 3.2 och 2 j i rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 – även då ha infunnit sig på angiven tid, närmare bestämt senast 45 minuter före angiven avgångstid, för incheckning eller för ombordstigning, för att rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 ska vara tillämplig och för att nekad ombordstigning som ger rätt till kompensation ska anses föreligga, trots att detta faktiskt inte längre varit möjligt eftersom det ombokade tidigare ersättningsflyget hade utnyttjats? [Orig. s. 3]**

Skäl

Klaganden, flightright GmbH (nedan kallad flightright), har på grundval av överlåtna rättigheter begärt kompensation med stöd av förordning (EG) nr 261/2004 (nedan kallad förordningen) på grund av nekad ombordstigning.

De berörda passagerarna hade, som en del av en charterresa, bekräftade bokningar för en flygning från Frankfurt till Antalya den 18 april 2019 (YQ141) med tidtabellsenligt avgång kl. 18:40 och tidtabellsenlig ankomst i Antalya kl. 23:05. Flygningen genomfördes av motparten. En dag före avgången, den 17 april 2019, underrättade researrangören dem om att de hade ombokats till en annan, tidigare flygning (XQ143) med tidtabellsenlig avgång kl. 09:02 och tidtabellsenlig ankomst i Antalya kl. 13:04. De berörda passagerarna reste med detta flyg. Med ersättningsflygningen nådde nämnda passagerare sitt mål i Antalya redan kl. 13:04 den 18 april 2019, det vill säga tio timmar och en minut före den tidtabellsenliga ankomsttiden för den flygning som ursprungligen hade bokats.

Amtsgericht Frankfurt ogillade talan i dom av den 28 november 2019 med motiveringen att det inte förelåg vare sig en inställd flygning i den mening som avses i artikel 5 i förordningen eller så kallad kraftigt försenad ankomst. Det förelåg inte heller nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 4 i förordningen. De berörda passagerarna hade nämligen inte uttryckligen nekats ombordstigning, eftersom de – i strid med artiklarna 3.2 och 2 j i förordningen –

inte hade infunnit sig för incheckning eller för ombordstigning vid angiven tid, närmare bestämt senast 45 minuter före den angivna avgångstiden för den ursprungligen bokade flygningen. Dessutom hade de berörda passagerarna inte behövt vänta på grund av ombokningen, utan de hade till och med kunnat tillbringa en halv dag längre på semesterorten. Enligt förordningens mening och syfte ger endast försenad ankomst rätt till kompensation, men inte tidigare ankomst än planerat.

I överklagandet vidhåller flightright sin uppfattning att överflyttningen till en annan, tidigare flygning ska anses utgöra nekad ombordstigning. [Orig. s. 4]

Huruvida flightright kommer att vinna framgång med överklagandet beror i hög grad på om en ombokning mot passagerarens vilja, som har lett till tidigare ankomst på den slutliga bestämmelseorten jämfört med den flygning som ursprungligen bokats, ska anses utgöra nekad ombordstigning.

EU-domstolen har hittills inte avgjort ovanstående fråga. I avgörandet av den 30 april 2020 (mål C-191/19) slog domstolen visserligen fast att passagerare inte har rätt till kompensation i samband med en enda bokning och en ofrivillig ombokning av den första flygningen till en senare flygning, om de trots den ombokade första delsträckan hinner med anslutningsflygningen på den andra delsträckan, så att de utan försening når den slutliga bestämmelseorten vid den "tidtabellsenliga ankomsttiden". Ombokning av en av de flygningar som en resa består av är visserligen förknippad med olägenheter. En sådan olägenhet kan emellertid inte anses vara "allvarlig" i den mening som avses i förordningen och därmed ge rätt till kompensation, när passageraren ankommer till sin slutliga bestämmelseort vid den "ursprungligt planerade ankomsttiden".

Ett sådant fall kan dock inte jämföras med det nu aktuella fallet. I förevarande mål rör det sig till att börja med inte om en enda bokning av flera flygningar. Därutöver nådde de berörda passagerarna i förevarande fall inte den slutliga bestämmelseorten vid den "tidtabellsenliga ankomsttiden", utan tio timmar och en minut före den tidtabellsenliga ankomsttiden.

Av det faktum att rätt till kompensation vid en inställd flygning, om vilken passagerarna har underrättats mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden, är utesluten enligt artikel 5.1 c iii i förordningen endast när passagerarna har erbjudits ombokning som gör det möjligt att avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå den slutliga bestämmelseort högst två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, skulle kunna följa att passagerarna har rätt till kompensation också vid en ombokning, om den ersättningsflygning som har erbjudits avgår mer än en timme före den bokade flygningen och anländer till den slutliga bestämmelseorten mer än en timme tidigare.

Något som också kan tala för att det rör sig om nekad ombordstigning som ger rätt till kompensation är att en tidigare flygning visserligen kan leda till en förlängning

av vistelsen på den slutliga bestämmelseorten, men passageraren inte nödvändigtvis önskar detta, till exempel på grund av att flygningen inte ingått i en semesterresa eller på grund av att den tidigare ankomsten medför att det krävs ytterligare en övernattnings som kostar pengar på den slutliga destinationsorten, eller på grund av att **[Orig. s. 5]** ankomsten sker nattetid. Alla dessa olägenheter skulle kunna motivera rätt till ersättning.

Om en sådan ombokning till en tidigare flygning ska anses utgöra nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 4 i förordningen, uppkommer även frågan huruvida förordningen är tillämplig också i detta fall, det vill säga huruvida passageraren – vilket krävs enligt artikel 3.2 i förordningen – måste ha infunnit sig för att checka in vid den angivna tidpunkten och huruvida passageraren – vilket krävs enligt artikel 2 j i förordningen – dessutom måste ha infunnit sig för ombordstigning.

EU-domstolen har hittills inte, inte ens i avgörandet av den 30 april 2020 (mål C-191/19), entydigt avgjort frågan huruvida dessa krav måste vara uppfyllda utan undantag, det vill säga huruvida ett nödvändigt villkor för att förordningen ska vara tillämplig är att passageraren har infunnit sig vid den angivna tiden för att checka in, om detta – så som i det nu aktuella fallet där ombokningen har meddelats på ett tidigt stadium och den utnyttjade ersättningsflygningen har skett tidigare än den bokade flygningen – faktiskt inte har varit möjligt. Till grund för ovannämnda avgörande låg också omständigheter där passageraren hade ombokats till en annan flygning mot sin vilja. Domstolen kritiserade den omständigheten att det inte framgick av tolkningsfrågan att klaganden i det målet faktiskt hade infunnit sig inom de frister som föreskrivs i artikel 3.2 i förordningen. Av detta skulle man visserligen kunna dra slutsatsen att passageraren enligt domstolen måste ha begett sig till incheckningen också i händelse av en i förväg nekad ombordstigning. Det kan dock inte uteslutas att domstolen bara står fast vid detta krav när passageraren – till skillnad från i det nu aktuella fallet – bestämmer sig för att inte utnyttja den ombokade ersättningsflygningen och i stället kräver att bli transporterad med den flygning som ursprungligen bokats. Frågan huruvida passageraren däremot måste ha infunnit sig för ombordstigning även när han eller hon – så som i det nu aktuella fallet – utnyttjar den ombokade ersättningsflygningen lämnas öppen i domstolens avgörande av den 30 april 2020 (mål C-191/19) **[Orig. s. 6]**

Vid en så kallad i förväg nekad ombordstigning, det vill säga en ombokning som har tillkännagetts flera dagar före den tidtabellsenliga avgången, skulle kraven i artikel 3.2 och artikel 2 j i förordningen kunna vara överflödiga. Enligt praxis från Bundesgerichtshof [utelämnas] ska förordning 261/2004 ges en teleologisk tolkning som innebär att det inte kan krävas att passageraren ändå infinner sig för incheckning eller ombordstigning vid en så kallad i förväg nekad ombordstigning. Med hänsyn till det långtgående skydd som eftersträvas med förordning 261/2004 skulle det inte vara skäligt att kräva att passagerarna beger sig till flygplatsen och kräver att transporteras, om det redan från början står klart att de kommer att nekas ombordstigning. Detta skulle utgöra ett meningslöst fasthållande vid

formföreskrifter. För övrigt skulle det strida mot god tro om ett lufttrafikföretag hade möjlighet att åsidosätta villkoren för rätt till kompensation på grund av nekad ombordstigning genom att vägra incheckning eller tillträde till gaten för passageraren. I fallen med så kallad i förväg nekad ombordstigning kan det därför inte ställas som villkor för rätt till kompensation att passageraren finner sig för att checka in.

[utelämnas]

ARBETSDOKUMENT