

Mål C-33/23

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

24 januari 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

24 januari 2023

Klagande:

AA AG

Motpart:

VM

AG GmbH

[utelämnas]

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE

LANDESGERICHT KORNEUBURG

BESLUT

Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg, Österrike) har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i målen

[A] V***** M*****, klagande, [utelämnas]¹ [utelämnas] mot A***** A***** AG, motpart, [utelämnas] angående betalning av **250 euro**, -- jämte ränta (22 R 224/22d);

¹ [utelämnas]

[B] **A***** G***** GmbH**, klagande, [utelämnas] mot **A***** A***** AG**, motpart, [utelämnas] angående betalning av **800 euro**, -- jämte ränta (**22 R 10/23k**);

i de överklagandeförfaranden som inletts av respektive motpart mot domarna från Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike)

[A] av den 01.09.2022, 24 C 203/22s-7, och

[B] av den 26.10.2022, 27 C 174/22y-9,

vid ett sammanträde inom lyckta dörrar beslutat följande:

[I.] [utelämnas] [förening av de nationella målen]

[II.] Följande frågor hänskjuts till Europeiska unionens domstol för **förhandsavgörande** enligt artikel 267 FEUF:

[1] ”Ska artikel 3.1 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 (förordning nr 261/2004), jämförd med avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart (avtalet) av den 21 juni 1999, i dess lydelse enligt beslut nr 2/2010 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den 26 november 2010 tolkas så, att en flygning bestående av två delsträckor med avresa i Schweiziska edsförbundet, mellanlandning i en medlemsstat och slutlig bestämmelseort i ett tredjeland (det lufttrafikföretag som utför flygningen är dessutom ett gemenskapsföretag) omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004?

[2] Ska artikel 3.1 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 (förordning nr 261/2004), jämförd med avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart (avtalet) av den 21 juni 1999, i dess lydelse enligt beslut nr 2/2010 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den 26 november 2010 tolkas så, att en flygning bestående av två delsträckor med avresa i ett tredjeland, mellanlandning i en medlemsstat och slutlig bestämmelseort i Schweiziska edsförbundet, där det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett gemenskapsföretag, omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004?”

[III.] [utelämnas] [Förfarandet vilandeförklaras]

Skäl:

[I.] [utelämnas] [Hänvisning till nationell lagstiftning]

[II.] Prövning av tolkningsfrågan:

[A] **22 R 224/22d**

De faktiska omständigheterna:

Klaganden hade en enda bekräftad bokning för flygningen OS 774 från Belgrad (Serbien) till Wien (Österrike) och OS 575 från Wien till Genève (Schweiz) som motparten skulle utföra den 30 juli 2020.

Flygning OS 774 från Belgrad till Wien utfördes. Flygningen OS 774 från Wien till Genève ställdes in och klaganden informerades om detta mindre än sju dagar tidigare. Alternativ transport ordandades inte. Flygningen från Belgrad till Genève är på mindre än 1 500 km.

Genom en skrivelse av den 20 juli 2020 begärde klaganden att motparten skulle betala en kompensation på 250 euro och fastställde en tidsfrist för betalningen till den 3 augusti 2020.

Saken i målet vid den nationella domstolen:

Klaganden begärde kompensation i enlighet med artikel 5.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 (förordning nr 261/2004), jämförd med artikel 7.1 a i samma förordning, till ett belopp av 250 euro, jämte ränta, och hävdade att förordning nr 261/2004 var tillämplig på den aktuella flygningen.

Motparten bestred denna begäran och yrkade att talan skulle ogillas och hävdade att passageraren inte hade rest från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga. Den slutliga bestämmelseorten var inte heller belägen på en flygplats i Europeiska unionen. Eftersom förordning nr 261/2004 inte är tillämplig har passageraren inte rätt till kompensation.

Genom den **överklagade domen** förpliktade domstolen i första instans motparten att betala 250 euro, jämte ränta, samt ersättning för rättegångskostnaderna. Ur rättslig synvinkel gjorde domstolen – utifrån de faktiska omständigheter som angetts ovan, som dels är ostridiga, dels har fastställts enligt nationell processlagstiftning (501 § punkt 1 i Zivilprozessordnung (civilprocesslagen) och inte kan överklagas – sammanfattningsvis bedömningen att förordning nr 261/2004, på grund av avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart (avtalet) av den 21 juni 1999, i dess lydelse enligt beslut nr 1/2006 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den 18 oktober 2006 (formellt anpassat genom beslut

nr 2/2020 av den 26 november 2020), också var tillämplig på den aktuella flygningen. Motparten har inte framfört några argument om att det förelåg en extraordinär omständighet eller att rimliga åtgärder hade vidtagits. Klaganden har därför rätt till kompensation i den omfattning som har begärts.

Motparten har **överklagat** denna dom med motiveringen att det har gjorts en felaktig rättslig bedömning, och har yrkat att den överklagade domen ska ändras på så sätt att den ska ogillas i sin helhet. I andra hand har motparten framställt ett yrkande om ogiltigförklaring.

Klaganden har yrkat att överklagandet ska ogillas.

Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg) ska, i egenskap av appellationsdomstol, pröva klagandens yrkande i andra och sista instans.

[B] 22 R 10/23k

De faktiska omständigheterna:

Passagerarna L***** N***** och S***** C***** hade en enda bekräftad bokning för flygningen OS 568 från Zürich (Schweiz) till Wien (Österrike) och OS 899 från Wien till Marrakech (Marocko) som skulle utföras av motparten den 8 september 2019.

Flygning OS 568 från Zürich till Wien var försenad, vilket ledde till att passagerarna missade anslutningsflyget OS 899 och nådde sin slutliga bestämmelseort Marrakech med en försening på mer än tre timmar. Flygningen från Zürich till Marrakech är på mer än 1 500 km (men inte mer än 3 500 km).

Passagerarna överlät deras rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 (genom A***** Ltd slutligen) till klaganden, som godtog överlåtelsen.

Klaganden begärde utan framgång att motparten skulle betala en kompensation på sammanlagt 800 euro.

Saken i målet vid den nationella domstolen:

Klaganden begärde kompensation i enlighet med artikel 5.1 c i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 (förordning nr 261/2004), jämförd med artikel 7.1 b i samma förordning, till ett belopp av sammanlagt 800 euro, jämte ränta, och hävdade att förordning nr 261/2004 var tillämplig på den aktuella flygningen.

Motparten bestred denna begäran och yrkade att talan skulle ogillas och gjorde gällande att passagerarna inte hade rest från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga. Den slutliga bestämmelseorten var inte heller belägen på en flygplats i Europeiska unionen.

Eftersom förordning nr 261/2004 inte är tillämplig har passagerarna inte rätt till kompensation.

Genom den **överklagade domen** förpliktade domstolen i första instans motparten att betala 800 euro, jämte ränta, samt ersättning för rättegångskostnaderna. Ur rättslig synvinkel gjorde domstolen – utifrån de faktiska omständigheter som angetts ovan, som dels är ostridiga, dels har fastställts enligt nationell processlagstiftning (501 § punkt 1 i Zivilprozessordnung (civilprocesslagen) och inte kan överklagas – sammanfattningsvis bedömningen att förordning nr 261/2004, på grund av avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart (avtalet) av den 21 juni 1999, i dess lydelse enligt beslut nr 1/2006 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté av den 18 oktober 2006 (formellt anpassat genom beslut nr 2/2020 av den 26 november 2020), också var tillämplig på den aktuella flygningen. Motparten hade inte framfört några argument om att det förelåg en extraordinär omständighet eller att rimliga åtgärder hade vidtagits. Klaganden hade därför rätt till kompensation i den omfattning som har begärts.

Motparten har **överklagat** denna dom med motiveringen att det har gjorts en felaktig rättslig bedömning, och har yrkat att den överklagade domen ska ändras på så sätt att den ska ogillas i sin helhet. I andra hand har motparten framställt ett yrkande om ogiltigförklaring.

Klaganden har yrkat att överklagandet ska ogillas.

Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg) ska, i egenskap av appellationsdomstol, pröva klagandens yrkande i andra och sista instans.

Tolkningsfrågorna:

[1] En grundläggande förutsättning för att klaganden ska ha rätt till kompensation enligt artikel 7.1 a i förordning nr 261/2004 är att den aktuella flygningen omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004.

[2] Enligt artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 ska denna förordning tillämpas för

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, eller

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte passagerarna fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

[3] I förevarande mål är varken avreseorten eller den slutliga bestämmelseorten för flygningen belägen i någon av Europeiska unionens medlemsstater. I fall [A]

är avreseorten belägen inom ett tredjelands territorium och ankomstorten inom Schweiziska edsförbundets territorium. I fall [B] är avreseorten belägen inom Schweiziska edsförbundets territorium och ankomstorten inom ett tredjelands territorium.

Denna tolkning grundar sig på hittillsvarande praxis från Europeiska unionens domstol, enligt vilken en flygning med en eller flera delsträckor som varit föremål för en enda bokning utgör en helhet med avseende på passagerarnas rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004, vilket innebär att frågan huruvida förordningen är tillämplig ska bedömas med hänsyn till den första avreseorten och den slutliga bestämmelseorten (dom av den 11 juli 2019, *České aerolinie*, C-502/18, punkt 16, dom av den 12 november 2020, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, punkt 19, dom av den 24 februari 2022, *Airhelp*, C-451/20, punkt 26, dom av den 6 oktober 2022, *flightright (Luftransport från Stuttgart till Kansas City)*, C-436/21, punkt 23). Den omständigheten att flygplatsen där mellanlandningen skedde är belägen inom en medlemsstat leder inte till att förordning nr 261/2004 är tillämplig (dom av den 24 februari 2022, *C-451/20, Austrian Airlines*, punkt 41).

[4] I avtalet mellan Schweiziska edsförbundet och Europeiska gemenskapen om luftfart (avtalet) som ingicks den 21 juni 1999, fastställs regler för de avtalsslutande parterna på det civila luftfartsområdet (artikel 1 i avtalet). I ingressen till avtalet anges att parterna i avtalet på grund av den sammansatta karaktären hos den internationella civila luftfarten önskar åstadkomma en harmonisering av reglerna för luftfart inom Europa.

I artikel 1.1 i kapitel 1 i avtalet anges att målet med avtalet är att fastställa regler för parterna inom området civil luftfart.

Enligt artikel 2 i avtalet ska bestämmelserna i detta avtal och i dess bilaga gälla i den mån de har att göra med luftfart eller frågor som är direkt relaterade till luftfart enligt vad som anges i bilagan till detta avtal.

I artikel 23.1 i avtalet föreskrivs att förutsatt att principen om icke-diskriminering och bestämmelserna i detta avtal följs, ska detta inte påverka respektive avtalsslutande parts rätt att ensidigt ändra sin lagstiftning i en fråga som regleras genom detta avtal.

I artikel 32 i avtalet fastställs att bilagan till detta avtal utgör en integrerad del av detsamma.

Enligt bilagan gäller i detta avtal att när det i rättsakter, som ingår i förteckningen i denna bilaga, hänvisas till EG:s medlemsstater, eller krav på en förbindelse med dessa, ska dessa hänvisningar anses gälla även Schweiz eller krav på en förbindelse med Schweiz.

Genom beslut nr 1/2006 av gemenskapens och Schweiz luftfartskommitté av den 18 oktober 2006 (formellt anpassat genom beslut nr 2/2020 av den

26 november 2010) ändrades avtalet (bland annat) genom att förordning (EG) nr 261/2004 infördes i punkt 6 i bilagan (i stället för förordning nr 295/91, som under tiden har upphävts).

Den hänskjutande domstolen lutar därför åt uppfattningen att ordalydelsen och det identifierbara målet med avtalet redan talar för att förordning nr 261/2004 ska vara obegränsat tillämplig även inom Schweiz territorium.

[5] Med hänvisning till artikel 15 i avtalet, enligt vilken schweiziska lufttrafikföretag och EG-lufttrafikföretag endast ska ges trafikrättigheter för flyglinjer mellan Schweiz, å ena sidan, och Europeiska unionen, å andra sidan, samt inom Europeiska unionen, har civildomstolen i kantonen Basel-Stadt intagit ståndpunkten att förordning nr 261/2004 endast är tillämplig i denna utsträckning (beslut av den 11 mars 2011, V.2010.1734, och av den 15 maj 2012, V.2012.213).

Enligt den hänskjutande domstolen kan det emellertid mot detta göras gällande att artikel 15 i avtalet, om ömsesidig tilldelning av trafikrättigheter, endast utgör en delaspekt av avtalet i dess helhet, som inte har något synligt samband med beviljandet av passagerarrättigheter.

[6] Däremot anser Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (den schweiziska federala luftfartsmyndigheten, nedan kallad BAZL) uppenbarligen att förordning nr 261/2004 åtminstone även är tillämplig på alla avgångar från Schweiz (<www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/gutzuwissen/fluggastrechte.html>), oavsett flygbolag. Detta borde i sådana fall, här i fall [A], även gälla för alla flygningar som har sin slutliga bestämmelseort i Schweiz, om de övriga villkoren i artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 är uppfyllda.

Den hänskjutande domstolen utgår emellertid från följande:

- Det lufttrafikföretag som utför flygningen för båda delsträckor – motparten – är ett EG-lufttrafikföretag.
- Erhållande av kompensation i tredjeland utgör en omständighet som leder till att rättigheter går förlorade, som enligt allmänna principer, ska göras gällande och styrkas av det lufttrafikföretag som utför flygningen, det vill säga motparten. Motparten har emellertid inte framfört några processuella argument i detta avseende.

[6] I sina beslut att begära förhandsavgörande av den 9 april 2013 (X ZR 105/12) och den 22 juni 2021 (X ZR 15/20) – vilka rörde tillämpligheten av artikel 3.1 a i förordningen – fann även Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) (BGH) att en utvidgning av förordning nr 261/2004 till att även omfatta Schweiz territorium genom avtalet leder till att även sådana flygningar som avgår från Schweiz och som har sin slutdestination i ett tredjeland omfattas av förordningens tillämpningsområde.

BGH (Tyskland) har i detta avseende anfört att det i bilagan till avtalet om luftfart, såsom den omformulerats av luftfartskommittén genom beslut nr 2/2010 i andra strecksatsen föreskrivs att när det gäller de rättsakter som förtecknas i bilagan ska hänvisningar till Europeiska gemenskapens medlemsstater eller Europeiska unionen för tillämpningen av avtalet även anses hänvisa till Schweiz. Artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 skulle följaktligen kunna tillämpas på så sätt att det, för att kunna göra gällande rättigheter enligt förordningen, räcker att antingen ankomstorten eller avreseorten för en flygning är belägen i Schweiz, när lufttrafikföretaget har sitt säte i Europeiska unionen eller Schweiz. En sådan tolkning av luftfartsavtalet och dess bilaga överensstämmer inte bara med dess lydelse, utan även med det mål som anges i ingressen till detta avtal, nämligen att åstadkomma en harmonisering av reglerna för luftfart inom Europa, inklusive Schweiz. Enligt denna bestämmelse bör lufttrafikföretagen i Schweiz kunna och vara skyldiga att verka på samma villkor som lufttrafikföretagen i Europeiska unionens medlemsstater. Lufttrafikföretagens konsumenter och kunder bör då åtnjuta samma kvalitetsstandard i Schweiz och följaktligen även kunna göra gällande samma rättigheter gentemot dessa företag i Schweiz som i Europeiska unionens medlemsstater, och lufttrafikföretagen bör i sin tur omfattas av samma konkurrensvillkor. Detta kan svårligen förenas med att förordning nr 261/2004 endast skulle vara tillämplig på passagerare som reser från en flygplats som är belägen i Schweiz till en medlemsstat i Europeiska unionen.

[a] Det förfarande för förhandsavgörande som inleddes under ärendenummer X ZR 105/12 (C-259/13) avskrevs emellertid från EU-domstolens register.

[b] På grund av svaret på den första tolkningsfrågan var Europeiska unionens domstol inte tvungen att pröva den andra tolkningsfrågan i det förfarande för förhandsavgörande (C-436/21) som inleddes under ärendenummer X ZR 15/20.

[7] En begäran om förhandsavgörande från Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstolen i Hannover) (C-3/15) avseende tillämpningen av artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 på en flygning från ett tredjeland till Schweiz avskrevs också från EU-domstolens register.

[8] Det är nödvändigt att tolkningsfrågan prövas för att appellationsdomstolen ska kunna fatta ett slutgiltigt beslut om överklagandena. Appellationsdomstolen anser att det inte föreligger någon "acte clair".

Om EU-domstolen besvarar tolkningsfrågorna jakande är klagandenas krav på kompensation berättigade och motparternas överklaganden ska ogillas. Om EU-domstolen besvarar tolkningsfrågorna nekande, är klagandenas krav på kompensation inte berättigade och motparternas överklaganden ska bifallas och de domar som meddelats i första instans ska ändras på så sätt att talan i de båda målen ogillas. Svaret på tolkningsfrågorna är således nödvändigt för att den hänskjutande domstolen ska kunna avgöra målen.

[III.] [utelämnas] [Hänvisning till nationell lagstiftning]

Landesgericht Korneuburg, [utelämnas]

Korneuburg, 24 januari 2023

[utelämnas]

ARBETS
DOKUMENT