

Anonymiserad version

Översättning

C-502/18 - 1

Mål C-502/18

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

30 juli 2018

Domstol som begär förhandsavgörande:

Městský soud v Praze (Republiken Tjeckien)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

17 maj 2018

Klagande:

CS

DR

EQ

FP

GO

HN

IM

JL

KK

LJ

MI

Motpart

České aerolinie a.s.

SV

[utelämnas]

BESLUT

Městský soud v Praze meddelar i egenskap av första överinstans i följande mål:

a/ CS...

b/ DR...

c/ EQ...

d/ FP...

e/ GO...

f/ HN...

g/ IM...

h/ JL...

ch/ KK...

i/ LJ...

j/ MI...

(sökandena i första instans)

mot

České aerolinie, med säte i Prag 6

(svarande i första instans),

som yrkar betalning av 6 600 euro jämte ränta och kostnader

angående České aerolinies överklagande av den dom som Obvodní soud pro Prahu 6 meddelade den 12 januari 2016 [utelämnas] efter att en dom från Městský soud v Praze upphävdes av Ústavní soud genom avgörande av den 31 oktober 2017....,

följande beslut:

[nationellt förfarande]...

II. Městský soud v Praze hänskjuter följande fråga till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:

”Är ett EG-lufttrafikföretag skyldigt att ersätta resenärerna enligt artikel 3.5 andra meningen 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] när EG-lufttrafikföretaget i egenskap av avtalslutande lufttrafikföretag genomförde den första etappen av en flygning med en mellanlandning på en flygplats i ett tredje land, från vilken, i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (*code sharing*), ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag genomförde den andra etappen av flygningen, och [Orig. s. 2] ankomsten till den slutliga bestämmelseorten skedde med mer än tre timmars försening, och denna försening uppkom enbart under den andra etappen av flygningen?”

Skäl:

- 1 [nationellt förfarande][utelämnas]
- 2 Omständigheterna i målet är som följer: České aerolinie genomförde den första etappen av den flygning för vilkens försenade ankomst klagandena har yrkat ersättning från detta flygbolag, i den meningen att dess flygplan (flight OK 350) avgick från Prags flygplats i enlighet med färdplanen den 16 januari 2014 klockan 23.40 och anlände till flygplatsen i Abu Dhabi den 17 januari 2014 klockan 05.24. Den beräknade ankomsttiden var klockan 06:05. Den andra etappen av flygningen efter mellanlandningen genomfördes av företaget Etihad Airways, i enlighet med färdplanen och enligt ett avtal om gemensam linjebeteckning (flight OK 3172). Företaget Etihad Airways är inte ett EG-lufttrafikföretag. Det uppstod en försening under den andra etappen av flygningen, efter mellanlandningen. I stället för att avgå från Abu Dhabi klockan 10.40 den 17 januari avgick flygplanet inte förrän klockan 19.19 den 17 januari och anlände till Bangkok klockan 03.53 den 18 januari. Flygningen på 8 606 km från Prag till Bangkok blev därför försenad med 488 minuter.
- 3 Domstolen som prövade målet i första instans fann att yrkandena utgjorde anspråk enligt [Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 (nedan kallad förordning 261/2004)] vilket är direkt tillämplig enligt artikel 288 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Att förordning 261/2004 är tillämplig i förevarande mål framgår av artikel 3.1 a och artikel 2 h i förordningen jämförd med EU-domstolens dom i mål C-11/11, eftersom passagerare avreste från Prags flygplats, det vill säga från en flygplats i en av EU:s medlemsstater. Förstainstansdomstolen konstaterade därefter att det yrkade beloppet hade stöd av artikel 7.1 c i förordning 261/2004, jämförd med EU-domstolens dom i mål C-402/07.

- 4 Den huvudsakliga rättsliga frågan gällde huruvida skadeståndstalan överhuvudtaget kunde väckas gentemot České aerolinie. České aerolinie invände att det inte hade passiv saklegitimation eftersom det inte var det lufttrafikföretaget som utförde flygningen från Abu Dhabi till Bangkok (artikel 2 b i förordningen). Emellertid fann förstainstansdomstolen att České aerolinies ansvar framgick av artikel 3.5 andra meningen i förordningen, som föreskriver att om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, ska företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren. Nämnda domstol biföll således talan i dess helhet.
- 5 Den hänskjutande domstolen fastställde i egenskap av första överdomstol domen från första instans genom dom av den 26 april 2016 ... biföll också den ursprungliga ansökan och beslutade om kostnaderna för överklagandeförfarandet. I samband med det första överklagandet yrkade České aerolinie att frågor skulle hänskjutas till Europeiska unionens domstol, i synnerhet beträffande bedömningen av ansvaret för det avtalsslutande lufttrafikföretaget för den etapp av flygningen som utförs av ett annat lufttrafikföretag. I detta skede i överklagandeförfarandet fann överdomstolen att lösningen på de rättsliga frågor som flygbolaget ansåg skulle hänskjutas till EU-domstolen klart kunde utläsas av ovannämnda förordning nr 261/2004 jämförd med EU-domstolens dom i mål C-11/11. Överdomstolen ansåg inte att EU-domstolens rättspraxis var motstridig och att den ovannämnda domen i mål C-173/07 således inte påverkade det aktuella målet. Överdomstolen fann således att en flygning från en flygplats i en EU-medlemsstat på vilken fördraget om Europeiska unionens funktionssätt är tillämplig ska betraktas som en enda flygning, även om den flygplats som är resans slutmål har nåtts efter en mellanlandning (dom i mål C-11/11). I likhet med domstolen i första instans grundade sig överdomstolen på artikel 3.5 i förordning 261/2004, enligt vilket det lufttrafikföretag som utför en flygning agerar på uppdrag av den person som har ett avtal med passageraren. Det följer av artikel 3.5 i förordning 261/2004, som ska tillämpas i det nationella målet, att České aerolinie är direkt ansvarigt gentemot klagandena för den skada de lidit på grund av den försening som uppstod under den etapp av flygningen som genomfördes av företaget Etihad Airways, eftersom en grundläggande del av det rättsliga begreppet ”ombud” är **[Orig. s. 3]** att huvudmannen är direkt ansvarig för ombudets handlingar. Överdomstolen ansåg att tolkningen av förordning 261/2004 är mycket relevant för situationen och korrekt, eftersom ansvaret för det avtalsslutande lufttrafikföretaget härrör från avtalet och lufttrafikföretaget inte kan undantas på grund av att den försenade flygningen utfördes av en annan part och eftersom nämnda domstol bedömde situationen som identisk med andra former av underentreprenad. I sin bedömning beaktade överdomstolen också omständigheten att ovannämnda slutsats om rättsläget även hade dragits av andra avdelningar vid Městský soud v Praze, som hade prövat liknande mål ... Överdomstolen fann också att när det belopp som yrkas av varje enskild klagande är lägre än 50 000 CZK kan domen inte överklagas vad gäller rättsfrågor till Nejvyšší soud ČR (Högsta domstolen) och den underrättade parterna om detta i den skriftliga domen.

- 6 České aerolinie väckte talan om en konstitutionell fråga vid Ústavní soud ČR (Författningsdomstolen), vilken i dom av 31 oktober [2017] upphävde den dom som Městský soud v Praze meddelat den 26 april 2016. Ústavní soud fann att överdomstolen hade åsidosatt parternas rätt till en rättvis rättegång enligt artikel 36.1 i den tjeckiska stadgan om grundläggande rättigheter och friheter (Listina základních práv a svobod), vilken ingår i Republiken Tjeckiens grundlagar ..., eftersom nämna domstol felaktigt sagt till parterna att det inte gick att överklaga angående rättsfrågor. Ústavní soud fann att den aktuella talan avser en fordran på grund av ett konsumentavtal och att ett överklagande av en rättsfråga till Nejvyšší soud ... mot ett beslut från överdomstolen avseende ett sådant yrkande kan tas upp till sakprövning oberoende av det belopp som är i fråga i målet. Ústavní soud anmodade vidare överdomstolen att behandla de argument som återfinns i beslutet Xa ZR 132/08 från den tyska federala domstolen (Bundesgerichtshof) som klaganden hade åberopat.
- 7 I förfarandena i överdomstolen åberopade därefter České aerolinie, till stöd för sina argument, Bundesgerichtshofs domar Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 och X ZR 101/16. České aerolinie åberopade även EU-domstolens dom C-302/16. Domen Xa ZR 132/08 från Bundesgerichtshof gäller just ett fall som liknar det aktuella målet, i vilket en flygning blev försenad under en etapp som genomfördes av ett annat lufttrafikföretag än det avtalsslutande lufttrafikföretaget. Bundesgerichtshof fann i det målet att det avtalsslutande lufttrafikföretaget inte var ansvarigt eftersom det inte var det lufttrafikföretag som utförde flygningen. Även i den senare meddelade domen X ZR 14/12 fann Bundesgerichtshof i ett liknande fall att målet avsåg två separata flygningar. Emellertid meddelades båda dessa domar före EU-domstolens dom i mål C-11/11, enligt vilken en flygning med en mellanlandning utgör en och samma flygning. Även om domen X ZR 73/16 behandlar särskilda omständigheter fann Bundesgerichtshof i dom X ZR 101/16, med hänvisning till EU-domstolens dom i mål C-302/16 (punkt 27), att förordning 206/2004 inte kan tolkas så, att den utesluter möjligheten för det avtalsslutande lufttrafikföretaget att underlåta att uppfylla sina skyldigheter enligt förordningen genom en flygning som utförs av ett lufttrafikföretag som inte omfattas av förordningen (se punkterna 16 och 18 i domen). Městský soud v Praze har av detta dragit slutsatsen att ovannämnda domar från Bundesgerichtshof tenderar att stödja České aerolinies argument, även om det inte går att bortse från att hänvisningen till domen i mål C-302/16 inte är helt relevant eftersom den domen rörde en annan situation. Den slutsats som drogs i EU-domstolens dom i mål C-302/16 var att när en flygning ställs in är lufttrafikföretaget skyldigt att utge kompensation till passagerare om det inte informerade dem direkt om att flygningen skulle ställas in, även om det informerade den person som ingått avtal med dem (resebyrån).
- 8 Utöver bestämmelserna i förordning 261/2004 och EU-domstolens domar som de tjeckiska domstolar som dömde i första och andra instans utgått från har klagandena till stöd för sina argument hänvisat till EU-domstolens dom i mål C-559/16, i vilken begreppet flygsträckan förklaras, eftersom en flygning med en mellanlandning i den domen behandlas som en enda flygning, jämförd med, i

synnerhet, generaladvokat Michal Bobeks förslag till avgörande av i de förenade målen C-274/16, C-447/[16] och C-448/16. I det förslaget behandlas främst frågan om behörighet, men generaladvokaten tog även uttryckligen upp tillämpningen av artikel 3.5 och artikel 13 i förordning 261/2004, och drog slutsatsen att det avtalsslutande lufttrafikföretaget inte kan undvika de förpliktelser som har avtalats med passageraren genom att lägga ut en del av transporttjänsten på ett annat lufttrafikföretag. I detta avseende härleds den rättsliga ställningen för det lufttrafikföretag som genomför flygningen från den rättsliga ställningen för det avtalsslutande lufttrafikföretaget. I en sådan situation är det avtalsslutande lufttrafikföretaget huvudman och det lufttrafikföretag som genomför flygningen är ombudet (se särskilt punkterna 75–77 i förslaget). **[Orig. s. 4]**

- 9 Efter att målet återförvisats till Městský soud v Praze visades vidare i det nya förfarandet att lufttrafikföretaget Etihad Airways inte är ett EG-lufttrafikföretag i den mening som avses i artikel 2 c i förordning 261/2004.
- 10 I det aktuella fallet målet Městský soud v Praze fattat sitt beslut utifrån att tvisten mellan parterna ska lösas enbart på grundval av förordning 261/2004, vilken i enlighet med artikel 288 FEUF är bindande och direkt tillämplig. Dessutom kan det yrkande som framställts inte bifallas enligt nationell lag. Detta yrkande är till sin natur ett yrkande om ersättning för ideell skada och någon skyldighet att utge sådan kompensation i fall av olagligt handlande föreligger generellt inte enligt tjeckisk rätt, utan enligt 2894 § i lag nr 89/2012 (den nya civilagen) (zákon č. 89/2012 Sb. (... nový občanský zákoník) endast om denna skyldighet uttryckligen avtalats eller om det uttryckligen anges i lag. Civilagen föreskriver således en skyldighet att betala ersättning för ideell skada endast i händelse av olagliga ingrepp i en enskilds rättigheter (2956 §), uppsåtlig skada på egendom (2969 § punkt 2), eller i fråga om personer som legitimt uppfattar den skada (som kan omfatta annan skada än dem själva) som en olycka (2971 §) eller i samband med paketresor (skadestånd vid störningar av semestern – 2543 §) eller i händelse av allvarliga överträdelser av de grundläggande rättigheter som tillkommer en medlem i en förening (261 §). Det ska härvidlag tilläggas att bestämmelsen om betalning av skadestånd när det gäller störningar av en semester enligt 2543 § civilagen i allmänhet är tillämplig gentemot researrangörerna och skadeståndsskyldighet uppstår särskilt när resan spolierades eller avsevärt avkortades. Denna lagstiftning ligger närmast till att vara tillämplig i målet vid den hänskjutande domstolen, men den reglerar skyldigheter för resebyrån, och inte för lufttrafikföretaget. Det finns också en skyldighet att betala skadestånd för ideell skada enligt 3 § punkt 2 i lagen om affärsdrivande företag (Zákon o obchodních korporacích). Det förefaller som om en sådan skyldighet är tillämplig på situationer där rättsstridigheten grundar sig på åsidosättande av bestämmelserna i lagen om affärsdrivande företag, särskilt angående dessa företags interna verksamhet. Punkt 31a i lag nr 82/1998 (Zákon č. 82/1998 Sb), i vilken föreskrivs en skyldighet att utge ersättning för ideell skada i händelse av ett rättsstridigt beslut eller administrativa missförhållanden hos en offentlig myndighet, inte är tillämplig i förevarande fall. ... Det saknas relevant rättspraxis från Nejvyšší soud ČR som är tillämplig i målet vid den hänskjutande domstolen,

vilket i viss mån kan förklaras av den korta period som förflutit sedan den nya civillagen trädde i kraft.

- 11 Med beaktande av ovanstående fann Městský soud v Praze att det aktuella yrkandet enligt förordning 261/2004 om ersättning för ideell skada kan bifallas endast om det konstateras att artikel 3.5 andra meningen i förordning 261/2004 innebär att vad gäller en flygning med en mellanlandning, det avtalsslutande lufttrafikföretaget (České aerolinies) är ansvarigt för en försening som inträffat under den etapp av flygningen som inte genomförs av det lufttrafikföretaget, utan av ett annat lufttrafikföretag som inte är ett EG -lufttrafikföretag. Den hänskjutande domstolen grundar sitt resonemang på det faktum att det kan finnas flera lufttrafikföretag vid en flygning med en mellanlandning, där respektive lufttrafikföretag endast är det ”lufttrafikföretag som utför flygningen” för den etapp av flygningen som det faktiskt genomför (artikel 2 b i förordning 261/2004). Syftet med förordning 261/2004, nämligen att säkerställa en hög nivå av skydd för passagerarna, stöder slutsatsen att det avtalsslutande lufttrafikföretaget är skadeståndsskyldigt. Om det lufttrafikföretag som genomför en del av en flygning från en flygplats utanför EU inte är ett EG-lufttrafikföretag, som i förevarande fall, är det nämligen omöjligt att utge kompensation enligt förordning 261/2004 (artikel 3.1 b i förordningen). Vidare utesluter naturligtvis inte omständigheten att det avtalsslutande lufttrafikföretaget betalat ersättning att det lufttrafikföretaget söker gottgörelse från det lufttrafikföretag som utfört flygningen (se artikel 13 i förordning 261/2004). Det som talar mot ett sådant skadeståndsansvar är omständigheten att förordning 261/2004, med undantag från den andra meningen i artikel 3.5, grundar sig på antagandet att det är lufttrafikföretag som utför flygningen som är skadeståndsansvarigt. Detta stöds av rättspraxis från Bundesgerichtshof i Förbundsrepubliken Tyskland, som anser att det är uppenbart att det även genom tillämpning av artikel 3.5 andra meningen i förordning 261/2004 inte är möjligt att hålla det avtalsslutande lufttrafikföretaget skadeståndsskyldigt. Skillnaderna i rättspraxis från de tjeckiska och tyska domstolarna utgör ett argument för att konsolidera EU-domstolens praxis genom en dom. Mot denna bakgrund har den hänskjutande domstolen således, i enlighet med 109 § punkt 1 d) och 211 § i den tjeckiska civilprocesslagen (Občanský soudní řád) vilandeförklarat målet och, i enlighet med den andra meningen i artikel 267 b i FEUF hänskjutit frågan i del II i beslutdelen av detta beslut till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande.

[utelämnas] [omständigheter rörande förfarandet, vägledning om möjligheten att överklaga][Orig. s. 5][utelämnas]