

**Mål C-716/23**

**Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler**

**Datum för ingivande:**

27 november 2023

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Vilniaus apygardos teismas (Litauen)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

31 oktober 2023

**Klagande vid den hänskjutande domstolen och kärke i första instans:**

‘Skycop.com’ UAB

**Motpart vid den hänskjutande domstolen och svarande i första instans:**

Ryanair DAC

---

**Saken i det nationella målet**

Rätten till kompensation för passagerare vilka vägrade att ta ett flyg som hade försenats med åtminstone 5 timmar och vilka därför inte nådde sin slutliga bestämmelseort.

**Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande**

Tolkning av artikel 6.1 iii 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 förordning nr 261/2004), jämförd med artiklarna 8.1 a och 7 däri.

Artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

## Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

1. Ska artikel 6.1 iii i förordning 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, jämförd med artikel 8.1 a däri, tolkas så, att passagerare vilka vägrade att ta ett flyg som hade försenats med åtminstone fem timmar och för vilka flygningen inte längre hade något syfte är berättigade till den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordningen?

2. Om den första frågan besvaras jakande, vilka villkor måste uppfyllas för att en sådan passagerare ska vara berättigad till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004? Eller är en sådan passagerare berättigad till kompensation oberoende av skälet till att han eller hon vägrade att ta ett flyg som hade försenats med åtminstone fem timmar?

## Anförda unionsbestämmelser och anförd praxis från EU-domstolen

Förordning nr 261/2004, skälen 1 och 2 samt artiklarna 1, 2 och 5–9.

Kommissionens tillkännagivande – Tolkningsriktlinjer till 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 till rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002, punkterna 4.2. och 4.4.6.

Dom av den 26 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), dom av den 4 september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (förenade målen C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716), dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl. (förenade målen C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657).

## Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Passagerarna A. K., A. Š., A. V., G. S., L. K., M. V., P. K., P. Š., G. Š., A. Š., T. Š., R. R., Ž. M., A. B., P. N. och U. M. hade köpt biljetter till flygningen Vilnius–Milano (Bergamo) den 30 mars 2022, vilken utfördes av lufttrafikföretaget Ryanair DAC. Flygdistanzen (VNO–BGY) är 1 532,76 km.
- 2 Den tidtabellsenliga avgångstiden från Vilnius var kl. 19.50 och den tidtabellsenliga ankomsttiden till Milano (Bergamo) var kl. 21.25. Flygningen försenades. Flyget avgick följande dag kl. 02.53 (det vill säga 7 timmar och 3 minuter efter avgångstiden enligt tidtabellen) och ankom till den slutliga

bestämmelseorten kl. 04.40 (det vill säga 7 timmar och 15 minuter efter ankomsttiden enligt tidtabellen). Lufttrafikföretaget hänvisade inte till några extraordinära omständigheter.

- 3 En del av de passagerare som anges i punkt 1 ovan (8 personer) tog det försenade flyget och nådde sin slutliga bestämmelseort. Återstoden (8 personer) nådde inte sin slutliga bestämmelseort. Efter en lång väntan och efter att ha informerats om att deras flygning hade försenats och att det var oklart om den skulle kunna genomföras infann sig vissa av dem inte vid ombordstigningsgaten, medan andra, efter att ha väntat några timmar, beslutade att inte ta flyget och avbröt sin incheckning.
- 4 'Skycop.com' UAB ingick överlåtelseavtal med alla de passagerare som anges i punkt 1 ovan och vilkas flygning hade försenats, varigenom passagerarna överlät sin rätt att kräva kompensation enligt förordning nr 261/2004.
- 5 Under förfarandet vid domstolen i första instans ingick 'Skycop.com' UAB och Ryanair DAC ett förlikningsavtal rörande kompensation för de åtta passagerare som hade nått sin slutliga bestämmelseort.
- 6 Domstolen i första instans ogillade den talan som 'Skycop.com' UAB hade väckt avseende kompensation för de åtta passagerare som inte hade nått sin slutliga bestämmelseort. Enligt domstolen i första instans anges det inte särskilt i förordning nr 261/2004 att passagerare vilkas flygning har försenats – i likhet med passagerare vilkas flygning har ställts in – är berättigade till den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordningen. Domstolen i första instans konstaterade att även om passagerares rätt till kompensation vid försenade flygningar erkänns i EU-domstolens praxis, särskilt i domen av den av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., ska denna kompensation betalas ut på villkor att passagerarna nådde sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den tid som anges i tidtabellen. Enligt domstolen i första instans kan passagerare som, efter att ha informerats om en försening på fem timmar eller mer, beslutar att utöva sin rätt att vägra att ta det flyget och kräva återbetalning av biljettpriiset, inte jämföras med passagerare som har tillbringat avsevärd tid med att vänta på flygningen och som har nått sin slutliga bestämmelseort efter att ha tagit det flyget.
- 7 'Skycop.com' UAB överklagade den dom som hade meddelats av domstolen i första instans och yrkade att den skulle upphävas och att ett nytt avgörande skulle antas om bifall av talan. Det yrkade också att frågan skulle hänskjutas till EU-domstolen för förhandsavgörande.

### **Parternas huvudargument**

- 8 'Skycop.com' UAB har hävdats att passagerare vilkas flygning har försenats med mer än fem timmar och för vilka flygningen inte längre har något syfte kan jämföras med passagerare vilkas flygning har ställts in och att de därför måste

kompenseras för den spenderade tiden, även om de inte nådde sin slutliga bestämmelseort (beslutade att inte ta flyget dit).

- 9 Ryanair DAC har hävdat att passagerare som har avstått från sin resa på grund av en försenad flygning och som inte har nått sin slutliga bestämmelseort inte är berättigade till kompensation, eftersom en sådan rättighet inte uttryckligen föreskrivs i förordning nr 261/2004 eller i EU-domstolens praxis.

### **Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs**

- 10 Den hänskjutande domstolen behöver ett förhandsavgörande från EU-domstolen, eftersom svaret på de frågor som ställts kommer att möjliggöra för den att avgöra huruvida de berörda passagerarna, det vill säga de passagerare vilkas flygning hade försenats med åtminstone fem timmar i enlighet med bestämmelserna i förordning nr 261/2004 (artikel 6.1 iii) och vilka slutligen vägrade att ta det flyget (inte nådde sin slutliga bestämmelseort), inte endast är berättigade till återbetalning av biljettpriset (artikel 8.1 a), utan också är berättigade till den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordningen, på samma sätt som de passagerare som slutligen tog det flyget och nådde sin slutliga bestämmelseort.
- 11 Den hänskjutande domstolen har konstaterat att den situation som avses i det nationella målet inte uttryckligen behandlas i förordning nr 261/2004, inte heller har EU-domstolens praxis bringat någon klarhet i frågan (hänvisning har gjorts till domen i målen *Sturgeon m.fl.* (C-402/07 och C-432/07), punkterna 31, 60 och 61, domen i målen *Nelson m.fl.* (C-581/10 och C-629/10), punkterna 34 och 40, domen i målet *Folkerts* (C-11/11), punkterna 30, 32, 33, 36, 37 och 47, och domen i målet *Germanwings* (C-452/13)).
- 12 Den hänskjutande domstolen har påpekat att även om situationen i domen i målen *Sturgeon m.fl.* (C-402/07 och C-432/07) och domen i målen *Nelson m.fl.* (C-581/10 och C-629/10) också involverade en försening på mer än fem timmar vid avgången, tog passagerarna emellertid flyget i fråga och nådde sin slutliga bestämmelseort. Mot bakgrund av denna omständighet och den omständigheten att passagerarna nådde sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den tid som anges i tidtabellen konstaterades att sådana passagerare har rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 på samma sätt som passagerare vilkas flygning har ställts in (artikel 5.1 c iii i förordningen). I domen i målet *Folkerts* (C-11/11) och domen i målet *Germanwings* (C-452/13) var kompensationen också kopplad till den omständigheten att passagerarna nådde sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den tid som anges i tidtabellen.
- 13 Situationen i det nationella målet är en annan och frågan uppkommer huruvida passagerare också har rätt till ersättning enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 när deras försenade flygning uppfyller tröskelkraven i artikel 6 i förordning nr 261/2004 (i förevarande fall försenades avgången med mer än fem timmar), men passagerarna avstod från resan och inte nådde sin slutliga bestämmelseort.