



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS KENDELSE (Ottende Afdeling)

1. oktober 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – artikel 99 i Domstolens procesreglement – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation til luftfartspassagerer ved lange forsinkelser – ret til kompensation ved forsinkelse – forsinkelsens varighed – det tidspunkt, hvor flyets dør åbnes på bestemmelsesstedet – det faktiske ankomsttidspunkt – det planlagte ankomsttidspunkt – spørgsmål, som Domstolen allerede har afgjort, eller hvis besvarelse klart kan udledes af retspraksis«

I sag C-654/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (regional domstol i Korneuburg, Østrig) ved afgørelse af 2. juli 2019, indgået til Domstolen den 3. september 2019, i sagen

FP Passenger Service GmbH

mod

Austrian Airlines AG,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, L.S. Rossi, og dommerne J. Malenovský (refererende dommer) og F. Biltgen,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- FP Passenger Service GmbH ved Rechtsanwältin F. Puschkarski og Rechtsanwalt B. Passin,
- Austrian Airlines AG ved Rechtsanwalt G. Gries,
- den østrigske regering ved J. Schmoll og G. Kunnert, som befuldmægtigede,
- den tyske regering ved J. Möller og M. Hellmann, som befuldmægtigede,

* Processprog: tysk.

- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,
- Europa-Kommissionen ved W. Mölls og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet at træffe afgørelse ved begrundet kendelse i overensstemmelse med artikel 99 i Domstolens procesreglement,

afsagt følgende

Kendelse

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5-7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).
- 2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem FP Passenger Service GmbH og Austrian Airlines AG vedrørende kompensation til en af sidstnævnte selskabs passagerer på grund af den forsinkelse, hvormed det fly, som passageren befandt sig i, ankom til lufthavnen Wien-Schwechat (Østrig).

Retsforskrifter

- 3 Første betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:
»Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.«
- 4 Denne forordnings artikel 2 med overskriften »Definitioner« har følgende ordlyd:
»I denne forordning forstås ved:
[...]
f) »billet«: et gyldigt dokument, der giver ret til transport, og som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, herunder tilsvarende dokumentation i papirløs eller elektronisk form
[...]
h) »endeligt bestemmelsessted«: det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning; alternative tilsluttede flyforbindelser, der er til rådighed, tages ikke i betragtning hvis det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt overholdes«.
- 5 Forordningens artikel 5 med overskriften »Aflysning« fastsætter:
»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:
[...]

- c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

[...]

- iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

[...]«

- 6 Forordningens artikel 6 med overskriften »Undtagelser« har følgende ordlyd:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang

- a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre eller
b) med tre timer eller mere for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km eller
c) med fire timer eller mere for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)[,]

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

- i) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2
ii) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt
iii) den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a), når forsinkelsen er på mindst fem timer.

2. Bistand skal under alle omstændigheder tilbydes inden for de tidsfrister, der er anført ovenfor i forbindelse med hver enkelt afstandskategori.«

- 7 Artikel 7 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer:

»1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

[...]

- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

[...]

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning

a) med to timer for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre [...]

[...]

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.

[...]

4. De i stk. 1 og 2 nævnte afstande måles efter storcirkelmetoden.«

Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 8 Sagsøgeren i hovedsagen, FP Passenger Service, er indtrådt i rettighederne for en passager, som rådede over en reservation ved Austrian Airlines til flyafgang nr. OS 2344 med afgang fra Hurghada (Egypten) til bestemmelsesstedet Wien (Østrig) med planlagt afgangstidspunkt den 20. august 2017 kl. 10.50 og med et planlagt ankomsttidspunkt samme dag kl. 15.20.
- 9 Idet flyet først lettede fra Hurghada kl. 14.22, nåede det frem til lufthavnen Wien-Schwechat den 20. august 2017 med en forsinkelse, hvis omfang vil kunne variere afhængigt af, hvilket tidspunkt der lægges til grund som ankomsttidspunktet. I denne forbindelse nævner forelæggelsesafgårelsen flere forskellige tidspunkter:
 - Kl. 18.14: »Touch down« (landing). Dette tidspunkt meldtes af en lufthavnsmedarbejder.
 - Kl. 18.17: »Actual Time of Arrival« (ATA) (herefter »det faktiske ankomsttidspunkt«). Dette angiver tidspunktet, hvor flyet nåede frem til sin endepads. Denne operation meldtes ligeledes af en lufthavnsmedarbejder.
 - Kl. 18.18: Flyets parkeringsbremses blev aktiveret, hvilket flyet automatisk signalerede.
 - Kl. 18.22: Besætningen angav, at flyet havde nået sin holdeplads.
- 10 Ifølge den forelæggende ret er det ikke godtgjort, at den tid, der forløb, inden flyets døre blev åbnet, var unormalt lang. Derimod blev maskinen parkeret på et fjerntliggende holdepunkt, hvorfra passagererne blev transporteret via bus til lufthavnens terminal. Det er ikke muligt at afgøre, om flyet, såfremt det var landet til det planlagte tidspunkt, ville være blevet dirigeret hen til dette holdepunkt eller andetsteds. Den forelæggende ret har i denne sammenhæng præciseret, at de fly, der lander i lufthavnen Wien-Schwechat, enten lander på flyvepladsen, hvorefter passagererne forlader flyet via en trappe og kommer ind til terminalen via en bustransportservice, eller lander direkte ved en landgangsbro, hvorfra passagererne har direkte adgang til lufthavnsbygningerne.
- 11 FP Passenger Service anlagde et erstatningsøgsmål ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstol i Schwechat, Østrig) med henblik på at opnå en kompensation på 400 EUR plus morarenter. Til støtte for dette søgsmål gjorde FP Passenger Service gældende, at eftersom den omhandlede flyafgangs starttidspunkt var blevet forsinket, var flyet først nået frem til det endelige bestemmelsessted kl. 18.22, dvs. det tidspunkt, hvor det forsinkede fly nåede frem til sin holdeplads.

- 12 FP Passenger Service gjorde gældende, at med henblik på fastlæggelsen af forsinkelsen var det tidspunkt, der skulle lægges til grund, tidspunktet for dørenes åbning, dvs. det tidspunkt, hvor passagererne kunne forlade flyet. I det foreliggende tilfælde fandt denne åbning sted mere end tre timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.
- 13 Austrian Airlines anførte for sit vedkommende, at den omhandlede flyafgangs forsinkelse havde været under tre timer. Flyet nåede nemlig ikke sit endelige bestemmelsessted kl. 18.22, men kl. 18.17. I forhold til anvendelsen af retten til kompensation i medfør af forordning nr. 261/2004 svarer både det planlagte ankomsttidspunkt og det faktiske ankomsttidspunkt til det tidspunkt, hvor flyet landede i bestemmelseslufthavnen. Dette tidspunkt omfatter ikke den tid, der er nødvendig for at åbne dørene.
- 14 Idet retten i første instans tiltrådte Austrian Airlines' argumenter, frifandt den dette selskab med den begrundelse, at det med henblik på at fastlægge en flyafgangs faktiske forsinkelse var nødvendigt at sammenholde den planlagte ankomsttid og den faktiske ankomsttid. Da denne sammenholdelse i det foreliggende tilfælde kun viste en forsinkelse på 2 timer og 57 minutter, fastslog retten i første instans, at FP Passenger Service ikke havde ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004.
- 15 Sagsøgeren i hovedsagen har iværksat appel til prøvelse af denne afgørelse ved den forelæggende ret. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at Domstolens dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), finder anvendelse. For at beregne omfanget af forsinkelsen skal det derfor afklares, hvornår flyets døre ville være blevet åbnet, hvis flyafgangen ikke var blevet forsinket, således at dette tidspunkt kan sammenholdes med det tidspunkt, hvor disse døre faktisk blev åbnet. Selv om flyveplanerne ikke nævner det planlagte tidspunkt for dørenes åbning, viser erfaringer i denne forbindelse, at tidsrummet fra det tidspunkt, hvor flyet når frem til sin holdeplads, til tidspunktet for åbningen af dørene generelt er identisk for alle fly. Heraf følger, at tidsrummet fra det faktiske ankomsttidspunkt til den faktiske åbning af dørene på den ene side og tidsrummet fra det planlagte ankomsttidspunkt til den planlagte åbning af dørene på den anden side er identiske, hvorfor ingen af disse tidsrum skal tages i betragtning i forbindelse med beregningen af forsinkelsen.
- 16 Hvis der i en konkret sag derimod opstår et unormalt langt tidsrum fra det faktiske ankomsttidspunkt til den faktiske åbning af dørene, og passageren fremlægger beviser herfor, skal forskellen mellem det faktiske tidsrum og det tidsrum, der almindeligvis kræves til åbningen af dørene, tages i betragtning med henblik på at tilføje denne forskel til den beregnede forsinkelse i overensstemmelse med de ovenfor anførte betragtninger. I det foreliggende tilfælde skal der imidlertid tages udgangspunkt i, at tidsrummet fra det faktiske ankomsttidspunkt til den faktiske åbning af dørene ikke oversteg det sædvanlige tidsrum, hvorfor dette tidsrum ikke skal tages i betragtning.
- 17 Den forelæggende ret har præciseret, at den nationale retspraksis ikke er fastlagt angående dette spørgsmål.
- 18 Det er under disse omstændigheder, at Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 5, 6 og 7 i [...] forordning [...] nr. 261/2004 [...] fortolkes således, at forsinkelsen – henset til Domstolens dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), hvorefter det afgørende er det tidspunkt, hvor mindst én af dørene åbnes – beregnes som forskellen mellem det tidspunkt, hvor døren(e) faktisk blev åbnet, og det planlagte ankomsttidspunkt, eller forskellen mellem det tidspunkt, hvor døren(e) faktisk blev åbnet, og det tidspunkt, hvor døren(e) forventedes åbnet ved planmæssig ankomst?«

Det præjudicielle spørgsmål

- 19 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 261/2004, sammenholdt med dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), skal fortolkes således, at der skal tages hensyn til den tid, der er forløbet mellem det planlagte ankomsttidspunkt og åbningen af flyets døre med henblik på at fastslå omfanget af den forsinkelse, der berører flypassagererne ved flyets ankomst.
- 20 I henhold til artikel 99 i Domstolens procesreglement kan Domstolen til enhver tid på forslag fra den refererende dommer og efter at have hørt generaladvokaten beslutte at træffe afgørelse ved begrundet kendelse, såfremt et præjudicielt spørgsmål er identisk med et spørgsmål, Domstolen allerede har afgjort, såfremt besvarelsen af et sådant spørgsmål klart kan udledes af retspraksis, eller såfremt besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl.
- 21 Da dette er tilfældet i nærværende sag, skal denne bestemmelse anvendes.
- 22 Det skal for det første bemærkes, at det ikke udtrykkeligt fremgår af ordlyden af forordning nr. 261/2004, at passagerer, hvis flyvning er forsinket ved ankomsten, har ret til en kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i henhold til denne forordnings artikel 7, idet begrebet »forsinkelse af flyafgange« kun er anvendt ordret i den nævnte forordning i forhold til det planlagte afgangstidspunkt (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 31, 40 og 41).
- 23 I overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, der kræver, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan forskellig behandling er objektivt begrundet, har Domstolen imidlertid fastslået, at passagerer, der er udsat for lange forsinkelser, dvs. med tre timer eller mere, ligesom de passagerer, hvis oprindelige flyafgang er blevet aflyst, og hvis transporterende luftfartsselskab ikke har været i stand til at tilbyde en omlægning af rejsen på de betingelser, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, har ret til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, idet disse passagerer uigenkaldeligt mister tid og dermed er udsat for en lignende gene (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 48, 60 og 61, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 33, 34 og 40).
- 24 Hermed har Domstolen fastsat en tidsgrænse, fra hvilken den mistede tid kan kompenseres på standardiseret vis i henhold til forordning nr. 261/2004.
- 25 Dernæst har Domstolen præciseret, at idet den nævnte gene, der består i mistet tid, konkretiseres ved flyets ankomst, skal opgørelsen af en forsinkelse med henblik på kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 foretages i forhold til »det planlagte ankomsttidspunkt« (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61, af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 40, og af 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 33), idet det præciseres, at der er tale om det tidspunkt, der er fastsat i flyveplanen, og som er angivet på den billet, som den pågældende passager er i besiddelse af.
- 26 Det planlagte ankomsttidspunkt, der er nævnt i den foregående præmis, angiver således det tidspunkt, hvor flyafgangen normalt ville være fuldført. Det er imidlertid muligt, at passagererne – selv om dette tidspunkt er passeret – stadig befinder sig om bord på flyet på grund af forskellige hændelser, som kan forsinke flyets ankomst, det være sig komplikationer, som er opstået forud for afgang, under rejsen eller efter landingen på bestemmelsesstedet.
- 27 Således som det fremgår af denne kendelses præmis 23 og 24, er den tid, som passagererne på en forsinket flyafgang mister i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt, kun relevant med hensyn til retten til kompensation, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, såfremt den er på mindst tre timer.

- 28 Prøvelsen af, om denne tidsgrænse er opnået i et konkret tilfælde, skal foretages med hensyn til det tidspunkt, hvor flyet faktisk er nået frem til sit bestemmelsessted. Da dette faktiske ankomsttidspunkt ikke er defineret i forordning nr. 261/2004, har Domstolen i præmis 17 i dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), fastslået, at begrebet »det faktiske ankomsttidspunkt« skal fortolkes således, at det anvendes ensartet i Unionen.
- 29 I den nævnte doms præmis 25 fastslog Domstolen i det væsentlige, at begrebet »ankomsttidspunkt« skal fortolkes således, at det er det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagerne på dette tidspunkt har lov til at forlade flyet.
- 30 Det er nemlig på dette tidspunkt, at indelukningen af passagerne i et lukket rum, undergivet luftfartsselskabets instruktion og kontrol, hvor deres muligheder for at kommunikere med omverdenen af tekniske eller sikkerhedsmæssige grunde er begrænset betydeligt, og hvor de ikke kan varetage deres personlige, familiemæssige, sociale eller arbejdsmæssige anliggender, som de har lyst til, ophører (jf. i denne retning dom af 4.9.2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, præmis 20, 22, 24 og 25).
- 31 Endelig skal det bemærkes, at i dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), begrænsede Domstolen sig til at afdække omfanget af begrebet »ankomsttidspunkt« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordning nr. 261/2004, herunder navnlig i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), som den i denne kendelses præmis 23 nævnte retspraksis henviser til. Tværtimod forekommer begrebet »det planlagte ankomsttidspunkt«, således som det er defineret i denne kendelses præmis 25, at være et uundværligt element i forbindelse med vurderingen af omfanget af enhver forsinkelse ved en flyafgangs ankomst.
- 32 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at forordning nr. 261/2004, sammenholdt med dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), skal fortolkes således, at den tid, der er forløbet mellem det planlagte ankomsttidspunkt og det faktiske ankomsttidspunkt, dvs. det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagerne på dette tidspunkt har lov til at forlade flyet, skal beregnes med henblik på at fastslå omfanget af den forsinkelse, der berører flypassagererne ved flyets ankomst.

Sagsomkostninger

- 33 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, sammenholdt med dom af 4. september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), skal fortolkes således, at den tid, der er forløbet mellem det planlagte ankomsttidspunkt og det faktiske ankomsttidspunkt, dvs. det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagerne på dette tidspunkt har lov til at forlade flyet, skal beregnes med henblik på at fastslå omfanget af den forsinkelse, der berører flypassagererne ved flyets ankomst.

Underskrifter