

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 19 november 2009*

I de förenade målen C-402/07 och C-432/07,

angående begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, från Bundesgerichtshof (Tyskland) och Handelsgericht Wien (Österrike), av den 17 juli respektive den 26 juni 2007, som inkom till domstolen den 30 augusti respektive den 18 september 2007, i målen

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

mot

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Rättegångsspråk: tyska.

STURGEON M.FL.

och

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

mot

Air France SA (C-432/07),

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på tredje avdelningen K. Lenaerts, tillförordnad ordförande på fjärde avdelningen, samt domarna R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis och J. Malenovský (referent),

generaladvokat: E. Sharpston,
justitiesekreterare: handläggaren R. Șereș,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 24 september 2008,

I - 10955

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon och Alana Sturgeon, genom R. Schmid, Rechtsanwalt,

- Stefan Böck och Cornelia Lepuschitz, genom M. Wukoschitz, Rechtsanwalt,

- Condor Flugdienst GmbH, genom C. Marko och C. Döring, Rechtsanwälte,

- Air France SA, genom O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

- Österrikes regering, genom E. Riedl, i egenskap av ombud,

- Greklands regering, genom S. Chala och D. Tsagkaraki, båda i egenskap av ombud,

- Frankrikes regering, genom G. de Bergues och A. Hare, båda i egenskap av ombud,

följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 21 och 5–7 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 (EUT L 46, s. 1).

- 2 Den ena begäran har framställts i ett mål mellan Christopher Sturgeon och hans familj (nedan kallade medlemmarna i familjen Sturgeon), å ena sidan, och flygbolaget Condor Flugdienst GmbH (nedan kallat Condor), å andra sidan, (C-402/07) och den andra i ett mål mellan Stefan Böck och Cornelia Lepuschitz, å ena sidan, och flygbolaget Air France SA (nedan kallat Air France), å andra sidan, (C-432/07). Målen rör flygbolagens beslut att inte betala kompensation till dessa passagerare, som ankommit till flygplatsen på bestämmelseorten med förseningar på 25 respektive 22 timmar i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden.

Tillämpliga bestämmelser

- 3 I skälen 1–4 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

- (2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

- (3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik [EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, volym 7, område 4, s. 7] infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.

- (4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.”

4 I skäl 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, [trots att] alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

5 I artikel 2 i förordningen, som har rubriken ”Definitioner”, anges följande:

”I denna förordning avses med

...

- l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

6 I artikel 5 i förordningen, som har rubriken ”Inställd flygning”, anges följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

- a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

...

- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

...

- iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

...”

7 Artikel 6 i förordning nr 261/2004, som har rubriken "Försening", har följande lydelse:

"1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

- a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller
- b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller
- c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

- i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,
- ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.”

8 I artikel 7 i förordningen, som har rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a [eller] b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

- a) med två timmar för alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller

- b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1 500 kilometer och 3 500 kilometer, eller

- c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

...”

- 9 I artikel 8.1 i förordningen föreskrivs att vid hänvisning till denna artikel ska passagerare erbjudas att, enligt punkt 1 a i artikeln, välja mellan återbetalning av biljettpriiset och en returflygning till den första avgångsorten eller, enligt punkt 1 b och c i artikeln, ombokning till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga transportvillkor.

- 10 I överensstämmelse med artikel 9 i förordning nr 261/2004 ska, i de fall hänvisning görs till denna artikel, passagerare utan kostnad erbjudas måltider och förfriskningar, enligt punkt 1 a i artikeln, och hotellrum och transport till inkvarteringsorten, enligt punkt 1 b och c i artikeln, samt erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden, enligt punkt 2 i samma artikel.

Tvisterna vid de nationella domstolarna och tolkningsfrågorna

Mål C-402/07

- 11 Medlemmarna i familjen Sturgeon bokade hos Condor en tur- och returreisa mellan Frankfurt am Main (Tyskland) och Toronto (Kanada).
- 12 Avgångstiden för returflygningen från Toronto till Frankfurt am Main var enligt tidtabellen utsatt till den 9 juli 2005 klockan 16.20. Efter incheckningen underrättades passagerarna på flygningen om att denna hade ställts in, vilket angavs på flygplatsens anslagstavla. De fick tillbaka sitt bagage och fördes därefter med buss till ett hotell där de övernattade. Nästa dag checkade passagerarna in vid ett annat flygbolags incheckningsdisk på en flygning med samma nummer som erhållits vid bokningen. Condor hade inte planerat någon ny flygning med samma nummer för den aktuella dagen. Passagerarna tilldelades andra sittplatser än dem som de hade tilldelats föregående dag. Bokningen ändrades inte heller till en flygning som hade planerats av ett annat flygbolag. Passagerarna i fråga ankom till Frankfurt am Main den 11 juli 2005 omkring klockan 7, det vill säga med cirka 25 timmars försening i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden.

- 13 Medlemmarna i familjen Sturgeon ansåg mot bakgrund av samtliga ovannämnda omständigheter, framför allt förseningen som översteg 25 timmar, att flygningen inte hade försenats, utan ställts in.
- 14 Medlemmarna i familjen Sturgeon väckte talan mot Condor vid Amtsgericht Rüsselsheim (Tyskland), vid vilken de yrkade dels kompensation med 600 euro per person, dels skadestånd, eftersom skadan enligt deras mening inte var en följd av en försening, utan av en inställd flygning.
- 15 Condor yrkade att nämnda talan skulle ogillas av det skälet att flygningen i fråga var försenad och inte inställd. Condor hade innan talan väcktes förklarat att förseningen berodde på en orkan som hade passerat över Karibiska havet. Vid domstolen uppgav flygbolaget emellertid att förseningen hade orsakats av tekniska fel på flygplanet och sjukdom bland besättningen.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim ansåg att det rörde sig om en försening och inte om en inställd flygning och ogillade därför yrkandet om kompensation som framställdes av medlemmarna i familjen Sturgeon. Sedan dessa hade överklagat avgörandet till Landgericht Darmstadt, fastställde denna avgörandet från första instans.
- 17 Medlemmarna i familjen Sturgeon överklagade avgörandet från Landgericht Darmstadt till Bundesgerichtshof.

18 Bundesgerichtshof, som ansåg att utgången av målet berodde på hur artiklarna 2 l och 5.1 c i förordning nr 261/2004 skulle tolkas, beslutade att förklara målet vilande och att ställa följande tolkningsfrågor till EG-domstolen:

- ”1) Är den avgörande omständigheten vid tolkningen av uttrycket inställd flygning huruvida den ursprungliga färdplaneringen har övergetts, så att en försenad flygning, oberoende av förseningens längd, inte utgör en inställd flygning med mindre än att flygbolaget har övergett planeringen av den ursprungliga flygningen?

- 2) Om svaret på fråga 1 är nekande: Under vilka omständigheter ska en försenad planerad flygning inte längre betraktas som sådan utan som en inställd flygning? Är svaret på denna fråga beroende av hur länge förseningen varar?”

Mål C-432/07

19 Stefan Böck och Cornelia Lepuschit bokade hos Air France en tur- och returresa med reguljärflyg från Wien (Österrike) till Mexiko via Paris (Frankrike).

20 Stefan Böcks och Cornelia Lepuschits flyg från Mexiko till Paris skulle enligt tidtabellen avgå den 7 mars 2005 klockan 21.30. När incheckningen skulle ske underrättades de berörda direkt, utan att några incheckningsåtgärder vidtogs, om att flygningen hade ställts in. Den inställda flygningen var en följd av en ändring i planeringen av flygningarna mellan Mexiko och Paris, med anledning av ett tekniskt fel på ett flygplan som skulle användas för förbindelsen mellan Paris och Mexiko. Den var också en följd av att den vilotid som föreskrevs för flygplansbesättningen skulle iakttas.

- 21 För att komma fram tidigare till bestämmelseorten accepterade Stefan Böck och Cornelia Lepuschitz Air Frances erbjudande om en flygning som ombesörjdes av flygbolaget Continental Airlines. Detta flyg skulle avgå följande dag, den 8 mars 2005, klockan 12.20. Deras biljetter annullerades först, innan nya biljetter överlämnades till dem vid Continental Airlines disk.
- 22 De andra passagerarna på flygningen från Mexiko till Paris, vilka inte tog det flyg som ombesörjdes av Continental Airlines, lämnade Mexiko, tillsammans med ytterligare passagerare som inte hade bokats på den ursprungliga flygningen, den 8 mars 2005 klockan 19.35. Den flygningen, för vilken det ursprungliga flygnumret åtföljdes av bokstaven A, utfördes utöver det reguljärflyg som Air France också ombesörjde samma dag.
- 23 Stefan Böck och Cornelia Lepuschitz ankom till Wien med nästan 22 timmars försening i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden.
- 24 De berörda väckte talan mot Air France vid Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Österrike) och yrkade, med stöd av artiklarna 5 och 7.1 c i förordning nr 261/2004, att flygbolaget skulle förpliktas att betala dem 600 euro per person som kompensation, på grund av att deras flygning hade ställts in. Nämnade domstol ogillade deras talan med motiveringen att det inte kunde anses röra sig om en inställd flygning enligt förordning nr 261/2004, trots den stora förseningen. Stefan Böck och Cornelia Lepuschitz överklagade detta avgörande till Handelsgericht Wien.

25 Under dessa omständigheter beslutade Oberlandesgericht Wien att förklara målet vilande och att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

- ”1) Ska artikel 5, jämförd med artiklarna 2 l och 6 i förordning ... nr 261/2004 ... tolkas så, att det rör sig om en ’försening’ i den mening som avses i artikel 6 när ett flyg startar 22 timmar efter utsatt avgångstid?

- 2) Ska artikel 2 l i förordning ... nr 261/2004 tolkas så, att det rör sig om en ’inställd flygning’ och inte om en ’försening’ när passagerare transporteras betydligt senare än planerat (22 timmar) med ett flyg vars flygnummer har kompletterats (det ursprungliga flygnumret med tillägget A) och bara en del – om än en stor del – av de passagerare som hade bokats på den ursprungliga flygningen, jämte ytterligare passagerare som inte hade bokats på den ursprungliga flygningen, transporteras med detta flyg?

För det fall fråga 2 ska besvaras jakande:

- 3) Ska artikel 5.3 i förordning ... nr 261/2004 tolkas så, att tekniska problem med ett flygplan, som medför ändringar i flygplaneringen, utgör extraordinära omständigheter (som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits)?”

26 Domstolens ordförande beslutade den 19 oktober 2007 att förena målen C-402/07 och C-432/07 vad gäller det skriftliga och muntliga förfarandet samt domen.

Prövning av tolkningsfrågorna

- 27 Klagandena i målen vid de nationella domstolarna har av Condor och Air France begärt kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004. Grunden för deras begäran är att dessa bolag har transporterat dem till flygplatsen på bestämmelseorten med förseningar på 25 respektive 22 timmar i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden. Condor och Air France har hävdat att klagandena inte har rätt till någon kompensation, eftersom flygningarna i fråga inte hade ställts in utan försenats och eftersom rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004 endast föreskrivs för det fall flygningen ställs in. Flygbolagen har dessutom gjort gällande att den sena ankomsttiden för nämnda flygningar berodde på tekniska fel på flygplanet, som omfattas av begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, vilket befriar dem från skyldigheten att betala kompensation.
- 28 Mot denna bakgrund, och för att ge de nationella domstolarna ett användbart svar, ska de frågor som har ställts förstås på så sätt att de avser
- huruvida en försenad flygning ska anses utgöra en inställd flygning i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5 i förordning nr 261/2004, när det rör sig om en kraftig försening,
 - huruvida artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att passagerarna på försenade flygningar kan jämföras med passagerarna på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen, och
 - huruvida ett tekniskt problem med ett flygplan omfattas av begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

Tolkningsfrågornas första del: begreppet försening

- 29 Förrdning nr 261/2004 innehåller ingen definition av vad som avses med "försenad flygning". Begreppet kan emellertid preciseras med hänsyn till det sammanhang i vilket det förekommer.
- 30 Det ska i detta hänseende först erinras om att en flygning, i den mening som avses i förrdning nr 261/2004, består av en lufttransport utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg (dom av den 10 juli 2008 i mål C-173/07, Emirates Airlines, REG 2008, s. I-5237, punkt 40). Färdvägen är således en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av transportören.
- 31 Det framgår dessutom av artikel 6 i förrdning nr 261/2004 att begreppet försenad flygning, som gemenskapslagstiftaren har använt sig av, endast ska bedömas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden. Med detta begrepp förutsätts följaktligen att andra omständigheter som påverkar flygningen är oförändrade efter avgångstiden.
- 32 En flygning är således försenad, i den mening som avses i artikel 6 i förrdning nr 261/2004, om den utförs i enlighet med den ursprungliga planeringen och dess faktiska avgångstid är senare än den tidtabellsenliga avgångstiden.
- 33 Enligt artikel 2 l i förrdning nr 261/2004 är en inställd flygning, till skillnad från en försenad flygning, konsekvensen av att en flygning som planerats i förväg inte genomförs. Av detta följer att inställda flygningar och försenade flygningar utgör två helt olika kategorier av flygningar. Man kan följaktligen inte av förrdningen sluta sig till att en försenad flygning kan kvalificeras som en inställd flygning av det enda skälet att det är fråga om en lång försening, eller till och med en kraftig försening.

34 En försenad flygning kan följaktligen inte, oavsett hur lång förseningen är och till och med om det rör sig om en kraftig försening, betraktas som en inställd flygning, om en avgång äger rum i enlighet med den ursprungliga planeringen.

35 Det följer härav att om passagerarna transporteras på en annan flygning med en senare avgångstid än den ursprungligen planerade, kan flygningen endast anses vara inställd om lufttrafikföretaget ombesörjer transporten av passagerarna på en annan flygning, vars ursprungliga planering avviker från planeringen av den ursprungliga flygningen.

36 Det kan således i princip anses att det rör sig om en inställd flygning om den i förväg planerade och försenade flygningen ersätts med en annan flygning, det vill säga om planeringen av den ursprungliga flygningen överges och passagerarna på nämnda flygning ansluter sig till passagerarna på en likaledes planerad flygning, oberoende av den flygning för vilken de således ombokade passagerarna hade reserverat platser.

37 Det kan däremot i princip inte anses att det rör sig om en försenad eller en inställd flygning på grundval av att en upplysning om att flygningen är ”försenad” eller ”inställd” anges på flygplatsens informationstavla eller lämnas av lufttrafikföretagets anställda. Att passagerarna får tillbaka sitt bagage eller får nya boardingkort kan i princip inte heller anses vara avgörande. Dessa omständigheter har nämligen inget samband med de objektiva kännetecknen för flygningen i sig. De kan ha berott på felaktiga kvalificeringar eller på förhållanden som gäller på flygplatsen i fråga. De kan också ha föranletts av väntetiden och nödvändigheten, för de berörda passagerarna, av att övernatta på hotell.

38 Det är i princip inte heller avgörande att sammansättningen av den grupp passagerare som ursprungligen hade en platsreservation i huvudsak är identisk med sammansättningen av den grupp som senare transporteras. I den mån förseningen i förhållande till den ursprungligen planerade avgångstiden varar längre tid, kan antalet passagerare i den första gruppen nämligen minska till följd av att vissa passagerare erbjudits ombokning på en annan flygning och att andra passagerare av personliga skäl har

avstått från att ta den försenade flygningen. I den mån platser blir lediga på den ursprungliga flygningen finns det, omvänt, inget som hindrar att transportören tillåter ytterligare passagerare innan det flygplan som ska utföra den försenade flygningen ska starta.

- 39 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första delen av de frågor som har ställts besvaras enligt följande. Artiklarna 2 l, 5 och 6 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att en försenad flygning, oavsett hur lång förseningen är och till och med om det rör sig om en kraftig försening, inte kan betraktas som en inställd flygning, om den utförs i enlighet med den planering som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.

Tolkningsfrågornas andra del: huruvida det föreligger rätt till kompensation vid försening

- 40 I artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att vid inställd flygning ska de berörda passagerarna ha rätt till kompensation, i enlighet med artikel 7 i förordningen, av det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- 41 Det följer däremot inte uttryckligen av ordalydelsen i förordning nr 261/2004 att passagerarna på försenade flygningar har en sådan rätt. Såsom domstolen emellertid har understrukit i sin rättspraxis ska vid tolkningen av en gemenskapsbestämmelse inte bara dess lydelse beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med det regelverk som den ingår i (se bland annat dom av den 19 september 2000 i mål C-156/98, Tyskland mot kommissionen, REG 2000, s. I-6857, punkt 50, och av den 7 december 2006 i mål C-306/05, SGAE, REG 2006, s. I-11519, punkt 34).

42 Artikeldelen i en gemenskapsrättsakt kan härvid inte skiljas från sin motivering och den ska, vid behov, tolkas med beaktande av de skäl som föranledde att rättsakten antogs (dom av den 29 april 2004 i mål C-298/00 P, Italien mot kommissionen, REG 2004, s. I-4087, punkt 97 och där angiven rättspraxis).

43 Möjligheten att åberopa ”extraordinära omständigheter”, som kan befria lufttrafikföretagen från skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, föreskrivs visserligen bara i artikel 5.3 i förordningen, som avser inställd flygning. I skäl 15 i förordningen anges emellertid att en sådan grund även kan åberopas då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan ”kraftigt försenas [eller] uppskjuts till nästa dag”. Eftersom det hänvisas till begreppet kraftigt försening i samband med extraordinära omständigheter, får lagstiftaren anses ha knutit även detta begrepp till rätten till kompensation.

44 Stöd för denna bedömning följer underförstått av syftet med förordning nr 261/2004. Av skälen 1–4, i synnerhet skäl 2, i förordningen framgår nämligen att syftet med förordningen är att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, oavsett om de drabbas av nekad ombordstigning eller inställda eller försenade flygningar, eftersom de allvarliga problem och olägenheter som detta skapar för dem alla är av liknande art och hänför sig till lufttrafik.

45 Detta gäller *a fortiori* eftersom de bestämmelser som medför rättigheter för flygpassagerare, däribland bestämmelser om rätt till kompensation, ska ges en vid tolkning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann, REG 2008, s. I-11061, punkt 17).

46 Mot bakgrund av dessa omständigheter kan man inte genast anta att passagerare på försenade flygningar inte ska ha rätt till kompensation och inte kan jämföras med passagerare på inställda flygningar i fråga om erkännande av en sådan rättighet.

- 47 Det ska härfter påpekats att enligt en allmän tolkningsprincip ska en gemenskapsrättsakt såvitt det är möjligt tolkas så, att dess giltighet inte ifrågasätts (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2001 i mål C-403/99, Italien mot kommissionen, REG 2001, s. I-6883, punkt 37). När en gemenskapsbestämmelse kan tolkas på flera sätt, ska företräde dessutom ges för den tolkning som är ägnad att säkerställa bestämmelsens ändamålsenliga verkan (se bland annat dom av den 22 september 1988 i mål 187/87, Land de Sarre m.fl., REG 1988, s. 5013, punkt 19, svensk specialutgåva, volym 9, s. 643, och av den 24 februari 2000 i mål C-434/97, kommissionen mot Frankrike, REG 2000, s. I-1129, punkt 21).
- 48 I detta hänseende ska alla gemenskapsrättsakter tolkas i överensstämmelse med hela primärrätten, däribland principen om likabehandling enligt vilken lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 14 december 2004 i mål C-210/03, Swedish Match, REG 2004, s. I-11893, punkt 70, och av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 95).
- 49 Med beaktande av att syftet med förordning nr 261/2004 är att förbättra skyddet för flygpassagerare genom kompensation för skador som de berörda vållats vid lufttrafik, ska de situationer som avses med förordningen jämföras, med hänsyn till bland annat vilken typ av olägenheter och skador som de berörda passagerarna har vållats och till hur omfattande de är (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkterna 82, 85, 97 och 98).
- 50 I förevarande fall ska den situation som passagerare på försenade flygningar befinner sig i jämföras med situationen för passagerare på inställda flygningar.
- 51 Förordning nr 261/2004 syftar till att skador omedelbart och på ett standardiserat sätt ska kompenseras genom olika former av åtgärder som omfattas av bestämmelserna om nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 43).

- 52 Förordning nr 261/2004 syftar genom dessa åtgärder bland annat till att gottgöra den skada som de berörda passagerarna drabbats av i form av tidsspillan som, eftersom den är oåterkallelig, endast kan gottgöras genom kompensation.
- 53 Nämnda skada vållas såväl passagerare på inställda flygningar som passagerare på försenade flygningar, om transporttiden för de sistnämnda, innan de når sin bestämmelseort, är längre än den som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.
- 54 Passagerare vars flygning har ställts in och passagerare vars flygning är försenad vållas följaktligen liknande skada, i form av tidsspillan. De befinner sig således i situationer som är lika när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.
- 55 Det finns närmare bestämt knappast någon skillnad mellan den situation som passagerare på försenade flygningar befinner sig i och situationen för passagerare på inställda flygningar, när sistnämnda passagerare bokas om enligt artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004, vilka i ytterlighetsfall kan få besked om att flygningen har ställts in just då de anländer till flygplatsen (se dom av den 9 juli 2009 i mål C-204/08, Rehder, REG 2009, s. I-6073, punkt 19).
- 56 Passagerarna i de båda kategorierna underrättas i princip samtidigt om den händelse som försvårar deras lufttransport. Även om passagerarna transporteras ända till den slutliga bestämmelseorten, når de dessutom denna efter den ursprungligen planerade tiden och de drabbas följaktligen av liknande tidsspillan.

- 57 De passagerare som bokas om på en annan flygning enligt artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 har rätt till den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordningen, om transportören inte bokar om dem på en annan flygning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Dessa passagerare får således rätt till kompensation om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tid som ursprungligen faststälts av transportören.
- 58 Om passagerarna på försenade flygningar inte hade rätt till kompensation skulle dessa behandlas mindre förmånligt trots att de vid sin transport, i förekommande fall, drabbas av liknande tidsspillan på tre timmar eller mer.
- 59 Det har emellertid inte framkommit något sakligt skäl för en sådan skillnad i behandling.
- 60 Eftersom de skador som flygpassagerare vållas vid inställda eller kraftigt försenade flygningar är av liknande art kan man inte, utan att åsidosätta principen om likabehandling, behandla passagerare på försenade flygningar och passagerare på inställda flygningar olika. Detta gäller *a fortiori* med hänsyn till syftet med förordning nr 261/2004 att förstärka skyddet för alla flygpassagerare.
- 61 Under dessa omständigheter finner domstolen att passagerare på försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, om de, till följd av sådana flygningar, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen faststälts av luftrafikföretaget.

62 Denna lösning överensstämmer dessutom med skäl 15 i förordning nr 261/2004. Såsom har angetts i punkt 43 i denna dom ska det nämligen anses att lagstiftaren, genom detta skäl, även har knutit begreppet kraftig försening till rätten till kompensation. Det ska påpekas att detta begrepp avser en försening som lagstiftaren har bestämt ska få vissa rättsverkningar. Eftersom det i artikel 6 i förordningen slås fast att sådana rättsverkningar uppkommer redan för det fall vissa flygningar försenas med två timmar, måste skäl 15 i förordningen med nödvändighet anses omfatta förseningar på tre timmar eller mer.

63 Det ska preciseras att den kompensation som en passagerare har rätt till enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 får minskas med 50 procent, om villkoren i artikel 7.2 i förordningen är uppfyllda. Även om det bara är det fall då en passagerare erbjuds ombokning som anges i sistnämnda bestämmelse, kan det konstateras att minskningen av det föreskrivna beloppet uteslutande sker med hänsyn till den försening som passagerarna drabbas av. Det finns följaktligen inget hinder för att denna bestämmelse i tillämpliga delar tillämpas på kompensation som betalas till passagerare på försenade flygningar. Av detta följer att den kompensation som ska betalas till den passagerare på en försenad flygning som når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den tidtabellsenliga ankomsttiden får minskas med 50 procent, i enlighet med artikel 7.2 c i förordning nr 261/2004, om förseningen, för en flygning som inte omfattas av artikel 7.2 a eller b, understiger fyra timmar.

64 Slutsatsen i punkt 61 i denna dom påverkas inte av att det i artikel 6 i förordning nr 261/2004, för passagerare på försenade flygningar, föreskrivs olika former av assistans enligt artiklarna 8 och 9 i förordningen.

65 Såsom domstolen tidigare har påpekat föreskrivs i förordning nr 261/2004 nämligen olika former av åtgärder för att omedelbart och på ett standardiserat sätt kompensera olika skador som består i olägenheter till följd av förseningar vid lufttransport av passagerare (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkterna 43 och 45).

- 66 Dessa åtgärder är självständiga i den meningen att de har olika syften och är avsedda att kompensera olika skador som vållas genom nämnda förseningar.
- 67 Genom att anta förordning nr 261/2004 avsåg lagstiftaren att göra en avvägning mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen. Samtidigt som dessa passagerare tillerkänns vissa rättigheter slås, i skäl 15 och i artikel 5.3 i förordningen, således fast att lufttrafikföretagen inte ska vara skyldiga att betala kompensation, om de kan visa att den inställda flygningen eller den kraftiga förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, det vill säga omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.
- 68 Det ska även påpekas att det i artikel 13 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att lufttrafikföretagens fullgörande av sina skyldigheter enligt förordningen inte begränsas av deras rätt att begära kompensation från någon som har orsakat förseningen, däribland tredje man. Sådan kompensation kan således minska eller till och med undanröja de finansiella kostnader som lufttrafikföretagen åsamkats till följd av nämnda skyldigheter. Med förbehåll för den ovannämnda rätten att begära kompensation framstår det inte heller som orimligt att fullgörandet av dessa skyldigheter i första skedet åligger lufttrafikföretagen, med vilka de berörda passagerarna har slutit ett transportavtal som ger passagerarna rätt till en flygning som varken borde ställas in eller försenas (domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 90).
- 69 Mot bakgrund av det ovan anförda ska tolkningsfrågornas andra del besvaras enligt följande. Artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att passagerarna på försenade flygningar kan jämföras med passagerarna på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation och att de således kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget. En sådan försening ger emellertid inte passagerarna rätt till kompensation, om lufttrafikföretaget kan visa att den kraftiga förseningen beror på

extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, det vill säga omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.

Den tredje frågan i mål C-432/07: extraordinära omständigheter som följer av ett tekniskt problem med ett flygplan

70 Domstolen har tidigare slagit fast att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att ett tekniskt problem med ett flygplan, som leder till att en flygning ställs in, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i denna bestämmelse, såvida detta problem inte uppkommit till följd av händelser som, till sin art eller sitt ursprung, faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess faktiska kontroll (domen i det ovannämnda målet Wallentin-Hermann, punkt 34).

71 Samma slutsats gör sig gällande om artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 åberopas med anledning av en försenad flygning.

72 Den tredje frågan i mål C-432/07 ska följaktligen besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att ett tekniskt problem med ett flygplan, som leder till att en flygning ställs in eller försenas, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i denna bestämmelse, såvida detta problem inte uppkommit till följd av händelser som, till sin art eller sitt ursprung, faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess faktiska kontroll.

Rättegångskostnader

73 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

- 1) **Artiklarna 2 1, 5 och 6 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 ska tolkas på så sätt att en försenad flygning, oavsett hur lång förseningen är och till och med om det rör sig om en kraftig försening, inte kan betraktas som en inställd flygning, om den utförs i enlighet med den planering som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.**

- 2) **Artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att passagerarna på försenade flygningar kan jämföras med passagerarna på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation och att de således kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget. En sådan försening ger emellertid inte passagerarna rätt till kompensation, om lufttrafikföretaget kan visa att den kraftiga förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, det vill säga omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.**

- 3) Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att ett tekniskt problem med ett flygplan, som leder till att en flygning ställs in eller försenas, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i denna bestämmelse, såvida detta problem inte uppkommit till följd av händelser som, till sin art eller sitt ursprung, faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess faktiska kontroll.**

Underskrifter