



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
PRIIT PIKAMÄE
föredraget den 23 september 2021¹

Mål C-395/20

**EP,
GM
mot**

Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik A.S.

(begäran om förhandsavgörande från Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar – Ändring av avgångstiden för en flygning – Avgången har senarelagts med nästan tre timmar – Passagerarna har informerats nio dagar före avgången – Begreppen ’inställd flygning’ och ’erbjudande om ombokning’”

I. Inledning

1. I det nu aktuella målet, som rör en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, har Landgericht Düsseldorf (Regiondomstolen i Düsseldorf, Tyskland) ställt två frågor till EU-domstolen angående tolkningen av artiklarna 2 l, 5.1 och 8.1 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 295/91.²

2. Begäran har framställts i ett mål mellan å ena sidan de två flygpassagerarna EP och GM (nedan kallade de aktuella passagerarna), och å andra sidan Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (nedan kallat Corendon Airlines). Målet rör Corendon Airlines vägran att kompensera dessa passagerare på grund av förseningen jämfört med den ursprungligen planerade avgångstiden för deras flygning. Förevarande mål ger upphov till nya och komplicerade rättsfrågor som domstolen nu ges tillfälle att uttala sig om. Dessa frågor avser dels den rättsliga kvalificeringen av en sådan senareläggning av en flygning, dels innebörden av den information som lämnats till passageraren i detta avseende, vilken eventuellt kan betraktas som ett ”erbjudande om ombokning” i den mening som avses i artikel 5.1 c ii i förordning nr 261/2004.

¹ Originalspråk: franska.

² EUT L 46, 2004, s. 1.

3. I enlighet med EU-domstolens önskemål kommer detta förslag till avgörande att begränsas till en bedömning av den första tolkningsfrågan, som avser huruvida en senareläggning av en flygning utgör en "inställd flygning" i den mening som avses i artiklarna 2 1 och 5.1 i förordning nr 261/2004.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Förordning nr 261/2004,

4. I artikel 2 i förordning nr 261/2004, som har rubriken "Definitioner", föreskrivs 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."

5. I artikel 5 i förordningen, som har rubriken "Inställd flygning", föreskrivs följande i punkt 1:

"Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

- a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och
- b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och
- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
 - i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
 - 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."

6. Artikel 6 i förordningen har rubriken "Försening" och lyder som följer:

"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 1500 kilometer eller mindre, eller
 - b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 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.”

7. 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

...

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,

...

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

...

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1500 kilometer och 3500 kilometer, eller

...

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

...”

8. I artikel 8, med rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

- a) – återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,
- en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,
- b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller
- c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.
2. Punkt 1 a skall även gälla passagerare vars flygning ingår i ett paket, med undantag av rätten till återbetalning, om denna rättighet regleras i [rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 1990, s. 59; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 53)].

...”

B. Förordning (EG) nr 1033/2006

9. I artikel 2.2 i kommissionens förordning (EG) nr 1033/2006 av den 4 juli 2006 om krav på förfaranden för färdplaner före flygning inom det gemensamma europeiska luftrummet,³ föreskrivs följande:

”I tillägg till de definitioner som avses i punkt 1 gäller följande definitioner:

...

10. *de väsentliga elementen i en färdplan*: följande uppgifter i en färdplan:

...

d) Planerad 'off-block'-tidpunkt.

...”

III. Bakgrund till tvisten, målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

10. De aktuella passagerarna hade bokat en paketresa till Antalya (Turkiet) via internetplattformen ”Check24”. Corendon Airlines hade bekräftat bokningen för en flygning från Düsseldorf (Tyskland) till Antalya den 18 maj 2019 med en tidtabellsenlig avgångstid klockan 13.20 och en tidtabellsenlig ankomsttid klockan 17.50.

³ EUT L 186, 2006, s. 46.

11. Corendon Airlines senarelade därefter denna flygning och fastställde den nya avgångstiden till klockan 16.10 den 18 maj 2019, vilket bolaget underrättade de aktuella passagerarna om inom de frister som föreskrivs i artikel 5.1 c ii i förordning nr 261/2004. Flygningen blev försenad varför avresan ägde rum klockan 17.02 och landningen klockan 21.30, den 18 maj 2019.

12. Med hänvisning till artiklarna 5.1 c och 7.1 b i förordning nr 261/2004 krävde de aktuella passagerarna kompensation från Corendon Airlines med 400 euro vardera. Corendon Airlines vägrade att betala kompensation till nämnda passagerare.

13. Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) ogillade de aktuella passagerarnas talan. Nämnda domstol konstaterade för det första att även om avgångstiden för flygningen hade ändrats, hade den ursprungliga planeringen av flygningen inte övergetts. För det andra informerades dessa passagerare under alla omständigheter om att avgångstiden hade ändrats inom den frist som föreskrivs i artikel 5.1 c ii i förordningen, vilken är mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden. Nämnda domstol påpekade dessutom att det inte var nödvändigt att pröva frågan huruvida Corendon Airlines hade uppfyllt sin skyldighet att informera om passagerarnas rättigheter enligt artikel 8 i samma förordning, eftersom ett eventuellt åsidosättande av informationsskyldigheten inte ger rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004.

14. De aktuella passagerarna överklagade den dom som Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) meddelat till Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland). Sistnämnda domstol har påpekat att nämnda dom inte kan fastställas om senareläggningen med nästan tre timmar innebär att flygningen har ställts in i den mening som avses i artikel 2 l i förordningen och om meddelandet om senareläggning inte utgör ett erbjudande om ombokning på de villkor som föreskrivs i nämnda förordning.

15. Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

- ”1) Föreligger en inställd flygning i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5.1 i [förordning nr 261/2004], om lufttrafikföretaget som utför flygningen senarelägger flygningen som har bokats som en del av en paketresa med tidtabellsenlig avgång klockan 13.20 (lokal tid) till klockan 16.10 (lokal tid) samma dag?
- 2) Utgör ett meddelande som lämnas nio dagar före resans början om senareläggning av en flygning från kl. 13.20 (lokal tid) till kl. 16.10 (lokal tid) samma dag ett erbjudande om ombokning i den mening som avses i artikel 5.1 c ii i [förordning nr 261/2004], och, om svaret är jakande, måste detta erbjudande uppfylla kraven i artiklarna 5.1 a och 8.1 i [förordning nr 261/2004]?”

IV. Förfarandet vid domstolen

16. Begäran om förhandsavgörande av den 3 augusti 2020 inkom till domstolens kansli den 19 augusti 2020.

17. Klagandena i det nationella målet, den tyska regeringen samt Europeiska kommissionen har inkommit med skriftliga yttranden inom den frist som anges i artikel 23 i stadgan för Europeiska unionens domstol.

18. Vid administrativt plenum den 27 april 2021 beslutade domstolen att inte hålla någon muntlig förhandling.

V. Rättslig bedömning

A. Den första frågan

19. Den hänskjutande domstolen har ställt den första tolkningsfrågan för att få klarhet i huruvida det föreligger en ”inställd flygning” i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5.1 i förordning nr 261/2004 när det lufttrafikföretag som utför flygningen senarelägger avgångstiden för en flygning som bokats inom ramen för en paketresa från klockan 13.20 (lokal tid) till klockan 16.10 (lokal tid) samma dag.

20. Begreppet ”inställd flygning” definieras i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”.

21. Eftersom denna definition grundar sig på den omständigheten att en flygning ”inte har genomförts”, ska begreppet ”flygning” undersökas, vilket, i avsaknad av en definition i förordningen, har varit föremål för domstolens tolkning. Enligt denna rättspraxis består en ”flygning” i huvudsak av en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ”enhet” av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg.⁴ Vidare har domstolen preciserat att färdvägen är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av transportören.⁵

22. Det framgår även av domstolens praxis att inställda flygningar och försenade flygningar utgör två helt olika kategorier av flygningar. Till skillnad från ”försenade flygningar” är en ”inställd flygning”, i den mening som avses i artikel 2 l i förordning nr 261/2004, nämligen en följd av att en inledningsvis planerad flygning inte utfördes. Man kan följaktligen inte av förordning nr 261/2004 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. Härav har domstolen dragit slutsatsen att oavsett hur lång förseningen är kan denna försening inte anses som en försenad flygning om en avgång äger rum i enlighet med den ursprungliga planeringen.⁶

23. I likhet med den tyska regeringen och kommissionen anser jag att den ursprungliga planeringen inte har övergetts i förevarande fall. Även om färdvägen utgör en väsentlig del av en flygning, är det inte desto mindre så att sökandena faktiskt transporterades av lufttrafikföretaget inom ramen för den flygning som de hade bokat, även om detta skedde vid en senare tidpunkt. Varken avgångs- eller ankomstflygplatsen eller numret på den flygning på vilken passagerarna transporterades ändrades. Det finns inte heller något som tyder på att lufttrafikföretaget slutgiltigt ville avstå från den ursprungliga planeringen eller att det avstod från den. I förevarande fall är det tvärtom endast tidtabellen för samma flygning som har senarelagts.

⁴ Dom av den 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40).

⁵ Se dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 30), och dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 27).

⁶ Se dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkterna 33 och 34).

24. Jag är inte helt oemottaglig för kommissionens argument att en "inställd flygning" kännetecknas av att lufttrafikföretaget direkt och frivilligt ingriper i planeringen, medan avgångstiden vid en "försenad flygning" varken är planerad eller alltid påverkad av lufttrafikföretaget. Händelser som lufttrafikföretaget inte kan påverka kan nämligen mycket ofta ha en effekt på flygtrafiken genom att göra en "ändring" av planeringen nödvändig, utan att detta innebär att planeringen helt och hållet "överges". Lufttrafikföretaget kan reagera på denna typ av händelse genom att ange en senare avgångstid än den ursprungligen planerade. Jag anser att det är just vad som normalt sett avses med en "senareläggning av avgångstiden" för ett flygplan, såsom det som skedde i förevarande fall.

25. Jag anser att en förskjutning av en flygning i tiden med bibehållande av samma flygplan och färdväg, enligt gängse mening, utgör en "försening" och inte en "inställd flygning". Enligt min mening skulle det strida mot allmän erfarenhet, den vedertagna betydelsen av orden och systematiken i förordning nr 261/2004 att anse att tidsfördröjningen på ungefär tre timmar av en flygning som i övrigt inte ändrats utgör en "inställd flygning" med erbjudande av ett nytt transportalternativ. Detta skulle innebära ett fullständigt åsidosättande av begreppet "försening", till vilket det redan hänvisats ovan, till förmån för en konstlad tolkning av begreppet "inställd flygning". I avsaknad av *konkreta uppgifter* som tyder på att planeringen av flygningen faktiskt övergavs av lufttrafikföretaget, ska slutsatsen dras att denna planering *endast tillfälligt avbröts*, eftersom den därefter återupptogs så snart det var möjligt med hänsyn till omständigheterna.⁷

26. Vidare kan den omständigheten att senareläggningen har tillkännagetts i förväg (i förevarande fall nio dagar i förväg) inte i sig spela någon roll vid kvalificeringen av denna senareläggning som "inställd flygning" eller "försening". Ett föregående meddelande i god tid påverkar omfattningen av svårigheterna eller olägenheterna för passagerarna, men inte nödvändigtvis arten av senareläggningen i sig.

27. Det kan visserligen inte uteslutas att det faktum att avgången blir "kraftigt" försenad och de särskilda omständigheterna kring detta eventuellt kan påverka kvalificeringen som "inställd flygning" eller "försening". Beroende på situationen skulle dessa omständigheter eventuellt kunna tolkas som indicier på att det föreligger ett typfall som går utöver enbart ett tillfälligt avbrytande av planeringen för flygningen.

28. Detta är emellertid inte fallet i förevarande mål, eftersom förskjutningen av avgångstiden endast är omkring tre timmar och därför snarare ska anses vara av "mindre omfattning". Följaktligen anser jag inte att det är nödvändigt att domstolen i förevarande fall uttalar sig om möjligheten av ett sådant rent hypotetiskt scenario.

B. Svar på den första tolkningsfrågan

29. Av ovan angivna skäl föreslår jag att den första tolkningsfrågan ska besvaras enligt följande: Det föreligger inte någon "inställd flygning" i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5.1 i förordning nr 261/2004 när det lufttrafikföretag som utför flygningen endast senarelägger flygningen som har bokats som en del av en paketresa med tidtabellsenlig avgång klockan 13.20 (lokal tid) till klockan 16.10 (lokal tid) samma dag, och flygningen inte är föremål för andra ändringar.

⁷ Se dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 37), av vilken det klart framgår att domstolen förespråkar en *restriktiv* tolkning av begreppet "inställd flygning". Domstolen nämnde flera omständigheter på området lufttransport av passagerare (till exempel väntetiden och nödvändigheten för de berörda passagerarna att tillbringa en natt på hotell) vilka inte motiverar en sådan rättslig kvalificering, trots att det kunde verka så.

VI. Slutsats

30. Mot bakgrund av det ovan anförda föreslår jag att domstolen besvarar den första tolkningsfrågan från Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland) på följande sätt:

Det föreligger inte någon ”inställd flygning” i den mening som avses i artiklarna 2 1 och 5.1 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 det lufttrafikföretag som utför flygningen endast senarelägger flygningen som har bokats som en del av en paketresa med tidtabellsenlig avgång klockan 13.20 (lokal tid) till klockan 16.10 (lokal tid) samma dag, och flygningen inte är föremål för andra ändringar.