

- 2) Artikel 8.1 c i rambeslut 2002/584, i dess lydelse enligt rambeslut 2009/299, ska tolkas så, att en europeisk arresteringsorder ska anses ogiltig om den inte grundar sig på en "[nationell] arresteringsorder eller något annat verkställbart rättsligt beslut med samma rättsverkan" i den mening som avses i denna bestämmelse. Detta begrepp avser nationella åtgärder som en rättslig myndighet vidtar för att eftersöka och gripa en person som är föremål för ett straffrättsligt förfarande, för att vederbörande ska ställas inför en domstol för att kunna delta i förfarandet. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva huruvida en nationell rättsakt varigenom den eftersökta delges misstanke om brott, såsom den rättsakt som utgör grund för den europeiska arresteringsordern i det nationella målet, ger upphov till sådana rättsverkningar.
- 3) Rambeslut 2002/584, i dess lydelse enligt rambeslut 2009/299, ska, mot bakgrund av rätten till ett effektivt domstolskydd som garanteras i artikel 47 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna, tolkas så, att för det fall att det saknas bestämmelser i den utfärdande medlemsstatens lagstiftning som ger möjlighet till domstolsprövning av de villkor under vilka en europeisk arresteringsorder har utfärdats av en myndighet som visserligen deltar i rättskipningen i denna medlemsstat men som inte är en domstol, gäller följande. När en talan har väckts för att bestrida lagenligheten av ett beslut om att låta en person sitta fortsatt häktad och vederbörande har överlämnats med stöd av en europeisk arresteringsorder som utfärdats på grundval av en nationell rättsakt som inte kan anses utgöra en "[nationell] arresteringsorder eller något annat verkställbart rättsligt beslut med samma rättsverkan" i den mening som avses i artikel 8.1 c i rambeslutet, varvid det till stöd för talan har åberopats en grund avseende att den europeiska arresteringsordern är ogiltig mot bakgrund av unionsrätten, är den nationella domstol där nämnda talan väckts behörig att göra en sådan giltighetsprövning.

Rambeslut 2002/584, i dess lydelse enligt rambeslut 2009/299 ska, mot bakgrund av rätten till ett effektivt domstolskydd som garanteras i artikel 47 i stadgan om de grundläggande rättigheterna, tolkas så, att för det fall att den nationella domstolen konstaterar att den europeiska arresteringsordern i fråga har utfärdats i strid med artikel 8.1 c i rambeslutet, av det skälet att den inte grundades på en "[nationell] arresteringsorder eller något annat verkställbart rättsligt beslut med samma rättsverkan" i den mening som avses i den bestämmelsen, är nämnda domstol inte skyldig att försätta en person som häktats sedan den verkställande medlemsstaten överlämnade vederbörande till den utfärdande medlemsstaten på fri fot. Det ankommer således på den hänskjutande domstolen att i enlighet med nationell rätt avgöra hur beslutet att hålla den eftersökta personen fortsatt häktad eller ej påverkas av att den aktuella europeiska arresteringsordern inte grundades på en sådan nationell rättsakt.

(¹) EUT C 390, 16.11.2020

Begäran om förhandsavgörande framställd av Landesgericht Korneuburg (Österrike) den 15 juni 2020 – Airhelp Limited mot Austrian Airlines AG

(Mål C-264/20)

(2021/C 72/10)

Rättegångsspråk: tyska

Hänskjutande domstol

Landesgericht Korneuburg

Parter i det nationella målet

Klagande: Airhelp Limited

Motpart: Austrian Airlines AG

Tolkningsfrågor

1. Ska artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 (¹) tolkas så, att det föreligger extraordinära omständigheter när en flygning ställs in för att ett annat flygplan vid en gate på motsatt sida flyttats och ett höjdroder därvid skadas på det flygplan som skulle användas för den flygning som sedan ställdes in?

2. Ska artiklarna 5.3 och 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 tolkas så, att det utförande lufttrafikföretaget som påstår att en inställd flygning har orsakats av extraordinära omständigheter, endast kan åberopa ansvarsfrihet enligt artikel 5.3 i förordningen om det även kan visa att följderna av den inställda flygningen för den enskilda passageraren inte heller hade kunnat undvikas genom ombokning med alternativ transport?
3. Måste en sådan ombokning som avses i fråga 2 uppfylla närmare angivna tidsmässiga eller kvalitativa kriterier, särskilt de kriterier som anges i artikel 5.1 c punkt iii eller i artikel 8.1 b och c i förordningen?

I beslut av den 14 januari 2021 fastställde Europeiska unionens domstol (nionde avdelningen) följande:

1. Artikel 5.3 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 så, att en kollision mellan höjdrodret på ett flygplan i parkeringsläge och en winglet på ett flygplan från ett annat flygbolag, som orsakats av det andra flygplanets rörelse, omfattas av begreppet "extraordinära omständigheter" i den mening som avses i denna bestämmelse.
2. Artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att för det fall ett lufttrafikföretag ställer in den ursprungliga planerade flygningen på grund av extraordinära omständigheter och bokar om en passagerare till en flygning som innebär att passageraren når sin slutliga bestämmelseort dagen efter det ursprungligen planerade ankomstdatumet, utgör det en "rimlig åtgärd" som befriar lufttrafikföretaget från sin skyldighet att tillhandahålla kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 i den förordningen, förutsatt att det inte fanns någon annan möjlighet till direkt eller indirekt transport med en flygning som tillhandahålls av lufttrafikföretaget självt eller av ett annat lufttrafikföretag som kunde ankomma med en mindre försening än det berörda lufttrafikföretagets nästa flygning, såvida inte det senare bevisar att tillhandahållandet av en sådan alternativ transport skulle ha utgjort en oacceptabel börda för företaget med tanke på dess kapacitet vid den aktuella tidpunkten, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att avgöra.

(¹) 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, 2004, s. 1).

Överklagande ingett den 2 juli 2020 av Peter Sabo, Lesoochranárske zoskupenie VLK, Hasso Krull, 2 Celsius, Bernard Auric, Tony Lowes, Kent Roberson, Hiite Maja SA, Association de lutte contre toutes formes de Nuisance et de Pollutions sur les communes de Meyreuil et Gardanne (ALNP Meyreuil – Gardanne), Friends of the Irish Environment CLG av det beslut som tribunalen (fjärde avdelningen) meddelade den 6 maj 2020 i mål T-141/19, Sabo m.fl. mot parlamentet och rådet

(Mål C-297/20 P)

(2021/C 72/11)

Rättegångsspråk: engelska

Parter

Klagande: Peter Sabo, Lesoochranárske zoskupenie VLK, Hasso Krull, 2 Celsius, Bernard Auric, Tony Lowes, Kent Roberson, Hiite Maja SA, Association de lutte contre toutes formes de Nuisance et de Pollutions sur les communes de Meyreuil et Gardanne (ALNP Meyreuil – Gardanne), Friends of the Irish Environment CLG (ombud: R. Smith och C. Day, Solicitors, P. Lockley och B. Mitchell, Barristers och D. Wolfe QC)

Övriga parter i målet: Europaparlamentet och Europeiska unionens råd