



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 22 juni 2016\*

”Begäran om förhandsavgörande — Luftfart — Förordning (EG) nr 261/2004 — Artikel 2 f och artikel 10.2 — Återbetalning av en del av biljettkostnaden vid nedgradering av passagerare på en flygning — Begreppen biljett och biljettkostnad — Fastställande av det belopp som ska återbetalas till passageraren”

I mål C-255/15,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) genom beslut av den 30 april 2015, som inkom till domstolen den 29 maj 2015, i målet

**Steeff Mennens**

mot

**Emirates Airlines Direktion für Deutschland,**

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L. Bay Larsen samt domarna D. Šváby, J. Malenovský (referent), M. Safjan och M. Vilaras,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Steeff Mennens, som för sin egen talan,
- Emirates Direktion für Deutschland, genom U. Steppler, Rechtsanwalt,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av C. Colelli och F. Di Matteo, avvocati dello Stato,
- Europeiska kommissionen, genom W. Mölls, K.-P. Wojcik och N. Yerrell, samtliga i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: tyska.

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

### Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 2 f och artikel 10.2 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, 2004, s. 2).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Steef Mennens och Emirates Direktion für Deutschland (nedan kallat Emirates) angående en begäran om återbetalning av en del av kostnaden för en biljett till följd av nedgradering.

### Tillämpliga bestämmelser

- 3 I skälen 1, 2 och 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.
  - ...
  - (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 artikel 2 i förordningen har rubriken ”Definitioner”. Enligt den bestämmelsen gäller följande definitioner i förordningen:
  - ”f) biljett: ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent.”
- 5 Artikel 8 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”. I artikel 8.1 föreskrivs följande:

”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,

...”

- 6 Artikel 10 i förordningen har rubriken ”Uppgradering och nedgradering”. I artikel 10.2 föreskrivs följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset skall lufttrafikföretaget inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, ersätta

- a) 30 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller
- b) 50 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar inom gemenskapen längre än 1 500 kilometer, med undantag för flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorium och de franska utomeuropeiska departementen och vid alla övriga flygningar mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller
- c) 75 % av passagerarens biljettkostnad vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b, inklusive flygningar mellan medlemsstaternas europeiska territorier och de franska utomeuropeiska departementen.”

#### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 7 Steef Mennens bokade och köpte, vid ett enda bokningstillfälle, en biljett som berättigade honom till att göra en rad flygningar som genomfördes av Emirates. Flygningarna gick från Düsseldorf (Tyskland) till Dubai (Förenade Arabemiraten) under natten mellan den 26 och den 27 juli 2013, från Dubai till Tokyo (Japan) den 29 juli 2013, från Singapore (Singapore) till Dubai under natten mellan den 23 och den 24 augusti 2013 och från Dubai till Frankfurt (Tyskland) den 24 augusti 2013. Steef Mennens skulle resa i första klass på flygningarna mellan Düsseldorf, Dubai och Tokyo och i *business class* på flygningarna mellan Singapore, Dubai och Frankfurt. På biljetten angavs ”priset” för samtliga flygningar som Steef Mennens bokat separat, det vill säga 2 371 euro, och de olika ”skatter och avgifter” som belöpte på priset samt dessa beståndsdelars ”totalbelopp”, det vill säga 2 471,92 euro. Däremot angavs inte det separata priset för varje enskild flygning.
- 8 Emirates nedgraderade Steef Mennens från första klass till *business class* på flygningen mellan Düsseldorf och Dubai och han begärde därför ersättning, enligt artikel 10.2 c i förordning nr 261/2004, med ett belopp på 1 853,94 euro, vilket motsvarade 75 procent av biljettkostnaden, inklusive skatter och avgifter. Som svar på denna begäran återbetalade Emirates ett belopp på 376 euro till Steef Mennens.
- 9 I det mål mellan Emirates och Steef Mennens som är anhängigt vid Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) har Emirates i allt väsentligt gjort gällande att den procentsats för ersättning som anges i artikel 10.2 c i förordning nr 261/2004 inte ska tillämpas på den totala kostnaden för biljetten när en passagerare kan göra flera flygningar med en och samma biljett och endast en av dessa flygsträckor eller delflygsträckor är föremål för en nedgradering. Den angivna procentsatsen ska istället endast tillämpas på kostnaden för den berörda flygsträckan eller delflygsträckan. Emirates har vidare gjort gällande att nämnda procentsats inte ska tillämpas på kostnaden för den berörda flygsträckan eller delflygsträckan inklusive skatter och avgifter utan på denna kostnad exklusive skatter och avgifter.
- 10 Den hänskjutande domstolen anser att utgången i målet i denna del beror på tolkningen av artikel 2 f jämförd med artikel 10.2 c i förordning nr 261/2004.

- 11 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

- ”1) Ska artikel 10.2 jämförd med artikel 2 f i förordning nr 261/2004 tolkas så, att en ’biljett’ är det färdbevis som berättigar passageraren (också) till transport på den flygning på vilken vederbörande nedgraderats, oberoende av om ytterligare flygningar såsom anslutande flygförbindelser eller returflygningar också anges på färdbeviset?
- 2) Om fråga 1 besvaras jakande, ska artikel 10.2 jämförd med artikel 2 f i förordning nr 261/2004 dessutom tolkas så, att ’biljettkostnaden’ motsvarar det belopp som passageraren har betalat för samtliga på biljetten angivna flygningar, även då nedgraderingen endast har avsett en av flygningarna?

Om fråga 1 besvaras nekande, ska vid fastställandet av det belopp som ligger till grund för ersättning enligt artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 flygbolagets offentliggjorda priser för transport på den sträcka som berörs av nedgraderingen i den klass som bokats beaktas, eller ska kvoten av avståndet för den sträcka på vilken nedgradering skett och det sammanlagda avstånd som flygningen avser fastställas och multipliceras med den totala kostnaden för flygningen?

- 3) Ska artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 vidare tolkas så, att ’biljettkostnaden’ endast utgörs av priset för själva flygningen med undantag av skatter och avgifter?”

### **Domstolens behörighet**

- 12 Emirates har bestritt att EU-domstolen är behörig att pröva begäran om förhandsavgörande och har gjort gällande att den hänskjutande domstolen inte heller är behörig att döma i det nationella målet.
- 13 EU-domstolen påpekar härvidlag att den hänskjutande domstolens påstått bristande behörighet inte har någon inverkan på EU-domstolens behörighet.
- 14 Den hänskjutande domstolen har nämligen i sin begäran bett EU-domstolen meddela ett förhandsavgörande angående tolkningen av förordning nr 261/2004. Den förordningen utgör en av Europeiska unionens institutioner utfärdad rättsakt och det är således uppenbart att EU-domstolen är behörig att pröva nämnda begäran, i enlighet med artikel 267 första stycket FEUF.
- 15 Det framgår vidare av handlingarna i målet att den begärda tolkningen är nödvändig för att den hänskjutande domstolen ska kunna avgöra det nationella målet. Mot bakgrund av funktionsfördelningen mellan EU-domstolen och den nationella domstolen ankommer det således inte på EU-domstolen att kontrollera huruvida beslutet om hänskjutande har fattats i enlighet med de nationella reglerna för domstolarnas organisation och förfaranden (dom av den 23 november 2006, *Asnef-Equifax och Administración del Estado*, C-238/05, EU:C:2006:734, punkt 14 och där angiven rättspraxis), och följaktligen inte heller att avvisa begäran om förhandsavgörande.

### **Prövning av tolkningsfrågorna**

#### *Den första och den andra frågan*

- 16 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den andra frågan, vilka ska prövas gemensamt, för att få klarhet i huruvida artikel 10.2 jämförd med artikel 2 f i förordning nr 261/2004, i händelse av nedgradering av en passagerare på en flygning, ska tolkas så, att

- den biljett som ska beaktas vid fastställandet av det belopp som på grund av nedgraderingen ska återbetalas till den berörda passageraren är det färdbevis som berättigar till transport på denna enda flygning, oberoende av om även andra flygningar anges på nämnda färdbevis, och att
  - den kostnad som ska beaktas vid fastställandet av ersättningen är antingen det belopp som passageraren betalat för samtliga flygningar som anges på biljetten, det pris som lufttrafikföretaget offentliggjort för den berörda flygningen och klassen eller den andel av biljettkostnaden som motsvarar kvoten av det avstånd som den berörda flygsträckan avser och det sammanlagda avstånd som passageraren är berättigad att resa.
- 17 I det avseendet föreskrivs i artikel 10.2 a–c i förordning nr 261/2004 att om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettkostnaden, ska lufttrafikföretaget ersätta en del av denna kostnad, varvid denna andel fastställs med utgångspunkt i, bland annat, det avstånd som de berörda flygsträckorna avser.
- 18 I denna bestämmelse kopplas således begreppen biljett och flygning samman.
- 19 Begreppet biljett definieras, enligt artikel 2 f i förordning nr 261/2004, som ett giltigt färdbevis som berättigar till transport eller likvärdigt bevis i papperslös form som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent.
- 20 Begreppet flygning definieras däremot inte i förordning nr 261/2004. Det framgår emellertid av fast rättspraxis att en flygning består av en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en "enhet" av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg (dom av den 10 juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40, och dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 27).
- 21 Följaktligen är biljetten det färdbevis som berättigar passageraren till transport och som, allt efter omständigheterna, kan avse en eller flera flygningar.
- 22 Var och en av dessa flygningar, vilka utgör en transportenhet, ska i princip utföras i överensstämmelse med de villkor som avtalats mellan passageraren och lufttrafikföretaget. Dessa villkor inbegriper bland annat placering av passageraren i en viss klass i förhållande till biljettpriset, i enlighet med ordalydelsen i artikel 10.2 i förordning nr 261/2004.
- 23 Den biljett som passageraren förfogar över berättigar således denne till transport på en eller flera specifika flygningar med placering i den klass som avtalats för var och en av flygningarna.
- 24 När lufttrafikföretaget, på en viss flygning, placerar passageraren i en lägre klass i förhållande till biljettpriset, erhåller passageraren på den aktuella flygningen inte den tjänst som avtalats för det erlagda priset. Denna nedgradering påverkar däremot inte de tjänster som avtalats för de andra flygningar som passageraren eventuellt är berättigad till enligt biljetten.
- 25 Följaktligen är artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 inte tillämplig på dessa andra flygningar.
- 26 Denna bedömning styrks av det mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004, vilket enligt vad som framgår av skälen 1, 2 och 4 i förordningen, är att sörja för ett långtgående skydd för passagerare och konsumenter genom att stärka deras rättigheter i vissa situationer som skapar allvarliga problem och olägenheter och genom att erbjuda dem standardiserad och omedelbar ersättning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006 IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 82).

- 27 När ett lufttrafikföretag i en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet, på en viss flygning, placerar en passagerare i en lägre klass än den för vilken vederbörande har köpt sin biljett, består olägenheten för den passageraren i att han eller hon på den aktuella flygningen inte åtnjuter den komfort som motsvarar den klass som anges på biljetten.
- 28 Det ska således anses att artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 är avsedd att gottgöra för en specifik olägenhet som har samband med en viss flygning och inte med transporten av passageraren i dess helhet.
- 29 Det är följaktligen endast priset för den flygning på vilken passageraren har nedgraderats som ska utgöra underlag för den ersättning som föreskrivs i den bestämmelsen och inte det totala priset för den transport som biljetten berättigar till.
- 30 I den situationen där endast det totala priset för transporten av passageraren anges på biljetten och priset för den flygning som berörs av nedgraderingen således inte specificeras, ska underlaget emellertid utgöras av den andel av detta biljettpris som motsvarar kvoten av det avstånd som den berörda flygsträckan avser och det sammanlagda avstånd som passageraren är berättigad att resa.
- 31 I och med att nedgraderingen av passageraren endast berör ett segment i transporten av denne, motsvarande ett visst avstånd, är det genom denna metod möjligt att anpassa ersättningen till passageraren i förhållande till den del av transporten under vilken nedgraderingen har gett upphov till en olägenhet för passageraren.
- 32 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första och den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 10.2 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 2 f i samma förordning, ska tolkas så, att det pris som, i händelse av nedgradering av en passagerare på en flygning, ska beaktas vid fastställandet av den ersättning som passageraren har rätt till, är priset för den flygning på vilken vederbörande har nedgraderats. För det fall nämnda pris inte är angett på den biljett som berättigar passageraren till transport på denna flygning ska underlaget emellertid utgöras av den andel av biljettpriset som motsvarar kvoten av det avstånd som den berörda flygsträckan avser och det sammanlagda avstånd som passageraren är berättigad att resa.

### *Den tredje frågan*

- 33 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den biljettkostnad som i händelse av nedgradering av en passagerare på en flygning ska beaktas vid fastställandet av den ersättning som passageraren har rätt till endast utgörs av priset för själva flygningen, med undantag av skatter och avgifter.
- 34 I artikel 10.2 a–c i förordning nr 261/2004 hänvisas, utan ytterligare precisering, till ”biljettkostnad[en]”, vilket i enlighet med vad som följer av svaret på den andra frågan avser priset för den flygning på vilken den berörda passageraren har nedgraderats.
- 35 I denna kostnad ingår två separata beståndsdelar, det vill säga dels det ”pris” som lufttrafikföretaget tar ut för transporten av den passagerare som har köpt biljetten, dels de skatter och avgifter som lufttrafikföretaget uppbär i samband med köpet.
- 36 Dessa skatter och avgifter är oundvikliga beståndsdelar av det slutliga pris som passageraren ska betala för att kunna utnyttja den tjänst som lufttrafikföretaget erbjuder (se, analogt, dom av den 19 juli 2012, ebookers.com Deutschland, C-112/11, EU:C:2012:487, punkt 14, och dom av den 18 september 2014, Vueling Airlines, C-487/12, EU:C:2014:2232, punkt 36).

- 37 Det framgår emellertid av den formulering som utgör inledningen till punkterna a–c i artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 att om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar en passagerare i en lägre klass i förhållande till biljettpriset, så ska lufttrafikföretaget ersätta en del av passagerarens biljettkostnad i enlighet med bestämmelserna i punkterna a–c.
- 38 Genom denna formulering framhålls underförstått det ansvar när det gäller nedgraderingar som åligger det lufttrafikföretag som utför flygningen. Det är nämligen det lufttrafikföretaget, och ingen annan, i dess egenskap av den person som utför en viss flygning i den mening som avses i den rättspraxis som nämnts i punkt 20 ovan, som är ansvarigt för beslutet att placera en passagerare i en lägre klass än den som anges på biljetten, i motsats till vad som avtalats med denne och vad denne betalat för.
- 39 Artikel 10.2 i förordning nr 261/2004, sedd i sin helhet, ska således förstås så, att sådana beståndsdelar av priset för flygningen som skatter och avgifter inte ska beaktas vid fastställandet av ersättningen till passageraren när dessa skatter och avgifter förvisso har samband med nämnda flygning men inte utgör en oskiljaktig del av den.
- 40 Denna slutsats styrks av det mål som eftersträvas med artikel 10.2 i förordning nr 261/2004, vilket enligt vad som framgår av punkterna 26–28 ovan, är att, på ett schablonmässigt sätt, gottgöra för den olägenhet som – för hela det avstånd som den berörda flygningen avser och under hela flygningens längd – uppkommer genom den minskade komfort som följer av den nedgradering som lufttrafikföretaget vidtagit.
- 41 Mot bakgrund av detta mål kan det nämligen inte anses att förordningen utgör rättslig grund för att kräva att ersättning ska erläggas – om så vore endast till viss del och schablonmässigt – för beståndsdelar av priset vilka varken i fråga om grunden för utkrävbarhet eller beloppet är förbundna med nämnda olägenhet och följaktligen med den berörda flygningens genomförande.
- 42 Det ankommer på den hänskjutande domstolen att avgöra huruvida de skatter och avgifter som är aktuella i det nationella målet uppfyller dessa krav.
- 43 Under dessa omständigheter ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det biljettpris som i händelse av nedgradering av en passagerare på en flygning ska beaktas vid fastställandet av den ersättning som passageraren har rätt till endast utgörs av priset för själva flygningen, med undantag av de skatter och avgifter som anges på biljetten, under förutsättning att varken grunden för utkrävbarhet av skatterna och avgifterna eller deras belopp beror på den klass för vilken biljetten köptes.

### **Rättegångskostnader**

- 44 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande 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 (tredje avdelningen) följande:

- 1) Artikel 10.2 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, jämförd med artikel 2 f i samma förordning, ska tolkas så, att det pris som i händelse av nedgradering av en passagerare på en flygning, ska beaktas vid fastställandet av den ersättning som passageraren har rätt till är priset för den flygning på vilken vederbörande har nedgraderats. För det fall nämnda pris inte är**

angett på den biljett som berättigar passageraren till transport på denna flygning ska underlaget emellertid utgöras av den andel av biljettpriset som motsvarar kvoten av det avstånd som den berörda flygsträckan avser och det sammanlagda avstånd som passageraren är berättigad att resa.

- 2) Artikel 10.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det biljettpris som i händelse av nedgradering av en passagerare på en flygning ska beaktas vid fastställandet av den ersättning som passageraren har rätt till endast utgörs av priset för själva flygningen, med undantag av de skatter och avgifter som anges på biljetten, under förutsättning att varken grunden för utkrävbarhet av skatterna och avgifterna eller deras belopp beror på den klass för vilken biljetten köptes.

Underskrifter