



## Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (nionde avdelningen)

11 juli 2019\*

”Begäran om förhandsavgörande – Transport – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.1 c – Artikel 7.1 – Rätt till kompensation – Direkt anslutande flygförbindelser – Flygning som består av två flygningar vilka utförs av olika flygtransportföretag – Den andra flygningen, med avrese- och bestämmelseort utanför Europeiska unionen, vilken utförs av ett företag med säte i tredje land, drabbas av en kraftig försening”

I mål C-502/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Městský soud v Praze (Stadsdomstolen i Prag, Republiken Tjeckien) genom beslut av den 17 maj 2018, som inkom till domstolen den 30 juli 2018, i målet

**CS m.fl.**

mot

**České aerolinie a.s.**

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Jürimäe samt domarna D. Šváby (referent) och S. Rodin,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- CS m.fl., genom R. Jehne, advokát,
- České aerolinie a.s., genom J. Horník, advokát,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- Europeiska kommissionen, genom P. Němečková och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: tjeckiska.

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 3.5 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. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan CS m.fl. (nedan kallade de berörda passagerarna) och České aerolinie a.s., ett lufttrafikföretag, avseende den sistnämndas beslut att inte utge kompensation till nämnda passagerare med anledning av att ankomsten för deras direkt anslutande flygförbindelse blev kraftigt försenad.

### Tillämpliga bestämmelser

- 3 Artikel 2 b och 2 c i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”I denna förordning avses med

...

- b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,
- c) EG-lufttrafikföretag: ett lufttrafikföretag med en giltig licens utfärdad av en medlemsstat i enlighet med bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag [(EGT L 240, 1992, s. 1)],”

- 4 I förordningens artikel 3, som har rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkterna 1 och 5:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

- a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

...

5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.”

- 5 I artikel 5.1 c i nämnda förordning föreskrivs följande:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

- 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 bestämelseort 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 bestämelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.”
- 6 Artikel 7.1 i samma förordning har följande lydelse:
- ”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till
- ...
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.
- ...”
- 7 I artikel 13 i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

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

- 8 De berörda passagerarna, vilka är 11 till antalet, hade samtliga bokat en flygning från Prag (Republiken Tjeckien) till Bangkok (Thailand) via Abu Dhabi (Förenade Arabemiraten) hos České aerolinie.
- 9 Den första flygningen i denna direkt anslutande flygförbindelse, som utfördes av České aerolinie och avsåg sträckan Prag–Abu Dhabi, genomfördes i enlighet med färdplanen och ankom på utsatt tid till sin destination. Den andra flygningen, som genomfördes av Etihad Airways enligt ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) och som avsåg sträckan Abu Dhabi–Bangkok, ankom däremot med 488 minuters försening. Etihad Airways är inte ett ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 2 c i förordning nr 261/2004.
- 10 Efter det att České aerolinie hade meddelat att företaget inte hade för avsikt att betala ut den kompensation som avses i artikel 7.1 c i förordning (EG) nr 261/2004 vände sig de berörda passagerarna till den tjeckiska domstolen i första instans som var behörig att pröva en talan mot lufttrafikföretaget. Nämnda domstol biföll deras talan om kompensation med hänvisning till att České aerolinie, trots att det inte själv hade utfört den kraftigt försenade flygningen, kunde bli skyldigt att betala nämnda kompensation med tillämpning av artikel 3.5 sista meningen i förordning nr 261/2004.

- 11 Detta beslut bekräftades efter överklagande av den hänskjutande domstolen, Městský soud v Praze (Stadsdomstolen i Prag, Tjeckien). I beslut av den 26 april 2016 angav nämnda domstol bland annat att det inte var nödvändigt att hänskjuta en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF till EU-domstolen, eftersom tolkningen av artikel 3.5 i förordning nr 261/2004 tydligt framgår av förordningens ordalydelse och av domen av den 28 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Den hänskjutande domstolen ansåg att det följde av den bestämmelsen att České aerolinie var direkt ansvarigt i förhållande till de berörda passagerarna för den skada som de lidit på grund av förseningen av den del av den direkt anslutande flygförbindelsen som hade genomförts av Etihad Airways. Av avgörande betydelse för det rättsliga begreppet representation är nämligen den omständigheten att agentens handlingar är direkt hänförliga till huvudmannen. Enligt den hänskjutande domstolen överensstämde dessutom denna tolkning av nämnda förordning med de faktiska omständigheter som hade åberopats vid den och tolkningen var rättvis med tanke på att ansvaret för den avtalsslutande transportören följer av avtalet och att lufttrafikföretaget inte kan undandra sig detta ansvar med hänvisning till att den del av flygningen som orsakade förseningen utfördes av en annan person, då denna situation är att jämföras med vilken annan situation som helst som inbegriper en underleverantör.
- 12 Detta beslut ogiltigförklarades emellertid av Ústavní soud (Författningsdomstolen, Republiken Tjeckien), genom beslut av den 31 oktober 2017. I detta beslut ålade Ústavní soud (Författningsdomstolen) den hänskjutande domstolen att pröva České aerolinies argument vilka byggde på ett beslut från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland), i vilket denna domstol i ett liknande sammanhang konstaterade att det avtalsslutande lufttrafikföretaget inte kunde hållas ansvarigt eftersom det inte var det lufttrafikföretaget som hade utfört flygningen.
- 13 Efter återförvisningen från Ústavní soud (Författningsdomstolen) fastställde den hänskjutande domstolen att den talan om kompensation som hade väckts av de berörda passagerarna endast kunde bifallas om det avtalsslutande lufttrafikföretaget, det vill säga České aerolinie, kunde hållas ansvarigt för den kraftigt försenade ankomsten av den flygning som hade genomförts utanför Europeiska unionen av ett lufttrafikföretag som har sitt säte utanför unionen, det vill säga Etihad Airways. Härför talar kravet på en hög skyddsnivå för passagerare, i synnerhet när det som i det aktuella fallet är fråga om en direkt anslutande flygförbindelse varvid en flygning utförs utanför unionen av ett lufttrafikföretag från tredje land, vilket innebär att förordning nr 261/2004 inte är tillämplig. Häremot talar däremot den omständigheten att det i nämnda förordning anges att den person som är ansvarig för utbetalningen av den kompensation som föreskrivs i artikel 7.1 c är det lufttrafikföretag som utför flygningen, vilket bekräftas i Bundesgerichtshofs (Federala högsta domstolen) rättspraxis.
- 14 Under dessa omständigheter beslutade Městský soud v Praze (Stadsdomstolen i Prag) att vilandeförklara målet och hänskjuta följande fråga till domstolen:

”Är ett EG-lufttrafikföretag skyldigt att ersätta resenärerna enligt artikel 3.5 andra meningen i [förordning nr 261/2004] när EG-lufttrafikföretaget i egenskap av avtalsslutande lufttrafikföretag genomförde den första etappen av en flygning med en mellanlandning på en flygplats i ett tredje land, från vilken, i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing), ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag genomförde den andra etappen av flygningen, och ankomsten till den slutliga bestämmelseorten skedde med mer än tre timmars försening, och denna försening uppkom enbart under den andra etappen av flygningen?”

### Prövning av tolkningsfrågan

- 15 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, jämförda med artikel 3.5 i förordningen, ska tolkas så, att i samband med en direkt anslutande flygförbindelse, som består av två flygningar vilka har gett upphov till en enda bokning, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen i ett

tredje land via flygplatsen i ett annat tredje land, får en passagerare som har anlänt till sin slutliga destination med tre timmars försening eller mer vilken uppstod vid den andra flygningen, som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) utfördes av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredje land, rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som har utfört den första flygningen.

- 16 Det ska inledningsvis erinras om att en flygning med en eller flera direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning utgör en helhet när det gäller passagerares rätt till kompensation i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 31 maj 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punkterna 18 och 19 samt där angiven rättspraxis), vilket innebär att tillämpligheten av förordning nr 261/2004 ska bedömas med beaktande av flygningens ursprungliga avreseort och slutdestination (se, för ett liknande resonemang, dom av den 31 maj 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punkt 25).
- 17 Enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 ska denna förordning bland annat tillämpas på passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördraget är tillämpligt.
- 18 En direkt anslutande flygförbindelse som den som är i fråga i det nationella målet, mellan Prag och Bangkok via Abu Dhabi, med avresa från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium, omfattas således av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004.
- 19 Domstolen har vidare fastställt att passagerare på försenade flygningar kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 7.1 i denna förordning, om de anländer till sin slutliga bestämmelseort med tre timmars försening eller mer (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61, samt av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 38).
- 20 Vad gäller frågan vem som ansvarar för den kompensation som ska betalas i händelse av kraftig försenad ankomst av en direkt anslutande flygförbindelse, såsom den som är i fråga i det nationella målet, framgår det av artikel 5.1 c och artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 att detta endast kan vara "det lufttrafikföretag som utför flygningen", i den mening som avses i artikel 2 b i den förordningen.
- 21 Det är därför nödvändigt att fastställa om ett lufttrafikföretag som České aerolinie, i en sådan situation som den som är i fråga i det nationella målet, kan ges denna beteckning.
- 22 Enligt artikel 2 b i förordning nr 261/2004 är ett "lufttrafikföretag som utför flygningen" "ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare".
- 23 Denna definition uppställer således två kumulativa villkor för att ett lufttrafikföretag ska kunna anses utgöra det "lufttrafikföretag som utför flygningen". Det första villkoret avser utförandet av den aktuella flygningen och det andra villkoret avser ett avtal med en passagerare (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 18).
- 24 I detta fall, och såsom framgår av beslutet om hänskjutande, är det ostridigt att České aerolinie faktiskt har utfört en flygning enligt det transportavtal som hade ingåtts med de berörda passagerarna.
- 25 České aerolinie ska följaktligen betraktas som det "lufttrafikföretag som utför flygningen" och är därmed, om inte annat följer av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, skyldigt att betala ut den kompensation som avses i artikel 5.1 c och artikel 7.1 i den förordningen.

- 26 Denna bedömning påverkas inte av den omständigheten, vilken České aerolinie har åberopat i sitt skriftliga yttrande, att den försening som de berörda passagerarna drabbades av inte uppkom i samband med den första flygningen i den direkt anslutande flygförbindelsen vilken utfördes av České aerolinie, utan i samband med den andra flygningen som utfördes av ett annat lufttrafikföretag.
- 27 I detta avseende ska det först och främst noteras att en flygning med en eller flera direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning utgör en helhet. Detta framgår av den rättspraxis som det hänvisas till i punkt 16 ovan. Innebörden härav är att ett lufttrafikföretag som har utfört den första flygningen inte kan gömma sig bakom argumentet att den efterföljande flygningen, som genomfördes av ett annat lufttrafikföretag, utfördes på ett bristfälligt sätt.
- 28 Vidare preciseras det i artikel 3.5 andra meningen i förordning nr 261/2004 att om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, ska företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.
- 29 I en situation som den som är i fråga i det nationella målet, där den andra flygningen inom ramen för en direkt anslutande flygförbindelse som består av två flygningar och omfattas av en enda bokning, enligt ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) har utförts av ett annat lufttrafikföretag än det lufttrafikföretag som har slutit transportavtalet med de berörda passagerarna och som har utfört den första flygningen, består det sistnämnda lufttrafikföretagets avtalsförhållande med passagerarna även med avseende på utförandet av den andra flygningen.
- 30 Målet att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerarna, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, är också till sin natur sådant att det stöder slutsatsen att det lufttrafikföretag som utför den första flygningen, när fråga är om en direkt anslutande flygförbindelse som har gett upphov till en enda bokning och som utförs inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing), ansvarar för den kompensation som ska betalas ut även vid en försening av den andra flygningen som utförs av ett annat lufttrafikföretag. En sådan lösning säkerställer nämligen att de passagerare som transporteras kommer att ersättas av det lufttrafikföretag som utför flygningen och som har ingått transportavtalet med dem, utan att behöva beakta de åtgärder som detta lufttrafikföretag har vidtagit med avseende på genomförandet av den andra delen av den direkt anslutande flygförbindelsen.
- 31 Slutligen ska det erinras om att enligt artikel 13 i förordning nr 261/2004 inskränker fullgörandet av de skyldigheter som enligt denna förordning åligger det lufttrafikföretag som utför flygningen inte detta företags rätt att begära ersättning i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning från den som orsakat att lufttrafikföretaget har åsidosatt sina skyldigheter, inklusive från tredje man (dom av den 11 maj 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 29 och där angiven rättspraxis).
- 32 Det ankommer därför, särskilt när fråga är om en direkt anslutande flygförbindelse som har gett upphov till en enda bokning och som utförs inom ramen för ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing), på det lufttrafikföretag som tvingats betala den kompensation som föreskrivs i förordning nr 261/2004 på grund av en kraftig försening av en flygning som företaget inte själv har utfört att, om det faller sig så, vända sig till det lufttrafikföretag som har utfört flygningen och som ansvarar för denna försening för att erhålla ersättning för denna ekonomiska börda.
- 33 Mot bakgrund av ovanstående ska den ställda frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, jämförda med artikel 3.5 i förordningen, ska tolkas så, att i samband med en direkt anslutande flygförbindelse, som består av två flygningar vilka har gett upphov till en enda bokning, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen i ett tredje land via flygplatsen i ett annat tredje land, får en passagerare som har anlänt till sin slutliga destination med tre timmars försening eller mer vilken uppstod vid den andra flygningen, som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) utfördes av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredje land, rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som har utfört den första flygningen.

## Rättegångskostnader

- 34 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 (nionde avdelningen) följande:

**Artikel 5.1 c och artikel 7.1 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, jämförda med artikel 3.5 i förordning nr 261/2004, ska tolkas så, att i samband med en direkt anslutande flygförbindelse, som består av två flygningar vilka har gett upphov till en enda bokning, från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium till en flygplats belägen i ett tredje land via flygplatsen i ett annat tredje land, får en passagerare som har anlänt till sin slutliga destination med tre timmars försening eller mer vilken uppstod vid den andra flygningen, som i enlighet med ett avtal om gemensam linjebeteckning (code sharing) utfördes av ett lufttrafikföretag med säte i ett tredje land, rikta sin talan om kompensation enligt denna förordning mot det EG-lufttrafikföretag som har utfört den första flygningen.**

Underskrifter