



Datum van
inontvangstneming

:

26/07/2019

Zaak C-414/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

28 mei 2019

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Erding (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 mei 2019

Verzoekende partij:

E. M.

M. S.

Verwerende partij:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding (rechter in eerste aanleg, Erding, Duitsland)

[OMISSIS]

in de zaak

1) **E.M.**

- eiseres -

2) **M.S.**

- eiser -

[OMISSIS]

tegen

Eurowings GmbH [OMISSIS]

- gedaagde -

[OMISSIS]

betreffende een vordering

neemt het Amtsgericht Erding op 22 mei 2019 op grond van de mondelinge behandeling van 3 mei 2019 de volgende

beslissing

I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

II. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag betreffende de uitlegging van het Unierecht:

„Moeten bij de bepaling van de afstand van een uit meerdere deeltrajecten bestaande vlucht volgens artikel 7, lid 1, van verordening (EG) nr. 261/2004 [van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91], ook aanvoervluchten in aanmerking worden genomen die niet zijn getroffen door de storing die is opgetreden bij een rechtstreekse aansluiting?”

Gronden:

I.

1. Verzoekers beschikten over een gezamenlijke bevestigde boeking voor een vlucht van verweerster op 28 mei 2018. Deze bestond uit twee deeltrajecten. De eerste vlucht met vluchtnummer EW171 van Cancun (CUN) naar Keulen-Bonn (CGN) zou om 17.35 uur op Keulen-Bonn landen. De aansluitende vlucht met vluchtnummer EW86 zou om 18.50 uur vanaf Keulen-Bonn vertrekken en om 20.00 uur op München (MUC) landen.
2. Verzoekers zijn met de vlucht met vluchtnummer EW171 volgens de planning op Keulen-Bonn geland. De vlucht met vluchtnummer EW86 werd echter geannuleerd.
3. De afstand tussen Cancun en München bedraagt 8 912,13 km. De afstand tussen Keulen-Bonn en München bedraagt 455,99 km.
4. Verweerster heeft aan iedere verzoeker een compensatie betaald ten bedrage van 250,00 EUR overeenkomstig de artikelen 5 en 7 van verordening nr. 261/2004. Verzoekers vorderen echter een aanvullend bedrag van elk 350,00 EUR.

II.

5. Verweerster heeft de compensatie berekend op basis van het door de annulering getroffen deeltraject van Keulen-Bonn naar München. Verzoekers zijn van mening dat de vlucht van Cancun naar Keulen-Bonn, die niet door de annulering was getroffen, ook in aanmerking dient te worden genomen.
6. Voor de verwijzende rechter is daarom van belang, vanaf welk vertrekpunt de afstand als bedoeld in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 moet worden bepaald.
7. Volgens artikel 7, lid 1, van de verordening wordt de bepaling van de afstand gebaseerd op de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen. Aldus worden bij de bepaling van de afstand ook rechtstreekse aansluitingen in aanmerking genomen die zelf niet zijn geannuleerd, maar bijvoorbeeld wegens de annulering van de aanvoervlucht niet konden worden gehaald. Een vergelijkbare regeling voor het eerste vertrekpunt en aanvoervluchten bevat de verordening niet. **[Or. 3]**
8. Deze vraag is tot nu toe niet door het Hof beantwoord.
9. In zaak C-559/16 [arrest van 7 september 2017, ████████ e.a., EU:C:2017:644] heeft het Hof (Achtste kamer) erkend dat met het begrip „afstand” in het geval van vluchten met rechtstreekse aansluitingen enkel de afstand tussen de luchthaven van het eerste vertrek en de eindbestemming wordt bedoeld, ongeacht de daadwerkelijk afgelegde vluchtafstand. Hieraan lag echter een ander uitgangspunt ten grondslag dan in de onderhavige zaak. In die zaak had reeds de eerste van de twee vluchten vertraging. De storing had daardoor gevolgen voor beide deeltrajecten. Overeenkomstig de prejudiciële vraag moest daarom worden beslist of de rechtstreekse afstand tussen het vertrekpunt van de eerste vlucht en de bestemming bepalend was. Er is echter niet geoordeeld welk vertrekpunt in aanmerking moest worden genomen. De beslissing werd met name gegrond op het beginsel van gelijke behandeling en de typische ongemakken die ontstaan.
10. In zaak C-537/17 [arrest van 31 mei 2018, ████████ EU:C:2018:361] oordeelde het Hof (Achtste kamer) dat vervoer ook als een „vlucht” in de zin van artikel 3, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 dient te worden opgevat, wanneer er sprake is van een tussenlanding waarbij van vliegtuig wordt veranderd. Tegelijkertijd werd in de motivering van de beslissing ernaar verwezen dat een dergelijk vervoer uit meerdere vluchten kon bestaan. In het arrest noch in het verzoek om een prejudiciële beslissing van het Landgericht Berlijn (rechter in eerste of tweede aanleg, Berlijn, Duitsland) werd de hoogte van de compensatie behandeld. Het Landgericht Berlijn verzocht uitdrukkelijk om uitlegging van artikel 3, lid 1, van de verordening, dat betrekking heeft op de werkingssfeer ervan.
11. Aldus bestaan in een ander verband arresten van het Hof, waarin tussenlandingen of het overstappen op een andere vlucht buiten beschouwing blijven. In beide

arresten wordt benadrukt dat het tijdverlies en de daaruit voortvloeiende ongemakken de grond vormen voor het recht op compensatie. Dit strookt met de vaste rechtspraak van het Hof [bijvoorbeeld (OMISSIS) (arrest van 23 oktober 2012, ████████ e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657)]. Bij wezenlijk daarvan afwijkende feiten dient dit per geval te worden beoordeeld. Een prejudiciële verwijzing van het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg, Düsseldorf, Duitsland), zaak C-368/17, waarin onder meer ook de onderhavige vraag werd voorgelegd, is doorgehaald in het register, net als een verzoek van het Landgericht Hamburg (rechter in eerste of tweede aanleg, Hamburg, Duitsland) (zaak C-557/18).

III.

12. De nationale rechters beantwoorden de rechtsvraag op uiteenlopende wijze:
13. [Weergave van de nationale rechtspraak] [OMISSIS] **[Or. 4]** [OMISSIS]
14. Er bestaat consensus over het aanknopen bij de eindbestemming van de passagier. Dit is uitdrukkelijk vastgelegd in artikel 7, lid 1, van de verordening. In artikel 7 is echter niet geregeld van welk vertrekpunt moet worden uitgegaan. De nationale rechters baseren zich in de genoemde beslissingen, in overeenstemming met vaste rechtspraak van het Hof, regelmatig op de ontstane ongemakken en het beginsel van gelijke behandeling.

IV.

15. Voor de verwijzende rechter pleiten gronden inzake gelijke behandeling en een passende compensatie van ongemakken tegen het meerekenen van de stovingvrij uitgevoerde vluchten bij de afstand van de gestoorde vlucht.
16. De ongemakken van een geannuleerde vlucht bestaan in essentie daarin dat ander vervoer moet worden georganiseerd, de passagier het daarbij horende tijdverlies lijdt en van zijn reisplan moet afwijken. Naar hun aard zullen deze ongemakken groter zijn, wanneer een langere afstand wordt afgelegd. Bij kortere afstanden binnen Europa kan regelmatig op meer verbindingen, ook met andere vervoersmiddelen, worden teruggegrepen. Vervangend vervoer is dan met minder inspanningen te realiseren en de resterende „manoeuvrerruimte” [(OMISSIS)(arrest van 23 oktober 2012, ████████ e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 35)] is groter. Dit strookt met het feit dat voor de **[Or. 5]** verlaging van de compensatie als bedoeld in artikel 7, lid 2, hogere eisen aan vervangend vervoer worden gesteld wanneer de afstand kleiner is. Dit onderscheid doet zich bij geannuleerde vluchten meer gevoelen dan bij vertragingen. Daar de verordening oorspronkelijk, naast de instapweigering, voor annuleringen geldt, lijkt het correct om bij de uitlegging allereerst van annulering uit te gaan.

17. Nu de verordening een algemene regeling met forfaitaire financiële vergoedingen betreft, is een uitlegging noodzakelijk die een gelijke behandeling waarborgt en boven het individuele geval uitstijgt. In overeenstemming met artikel 7 van de verordening is het billijk om daarbij uit te gaan van de gevolgen waarmee de passagiers worden geconfronteerd op de eindbestemming [OMISSIS]. Dit betekent dat de passagiers van een geannuleerde vlucht, die tot aan dezelfde eindbestemming wegens dezelfde storing dezelfde ongemakken ondervinden, in dezelfde mate schadeloos worden gesteld. Het komt de verwijzende rechter niet rechtmatig voor om wegens de annulering van de vlucht met vluchtnummer EW86 aan verzoekers een hogere schadeloosstelling toe te kennen dan andere passagiers van deze vlucht met dezelfde bestemming. Daarentegen kan een verschillende behandeling van passagiers die een rechtstreekse vlucht hebben geboekt en passagiers die moeten overstappen worden gerechtvaardigd door de naar hun aard verschillende ongemakken die zich daarbij voordoen.

18. In vergelijking met de situatie van passagiers die reeds vanwege een storing op het eerste deeltraject, het tweede deeltraject niet zoals gepland kunnen afleggen, moet daaraan worden toegevoegd dat bij het veel voorkomende vervoer door verschillende ondernemingen de storing voor de gehele afstand kan worden toegerekend aan een van de betrokken ondernemingen. Dienovereenkomstig regelt artikel 7 dat de bepaling van de afstand zich uitstrekt tot vluchten naar eindbestemmingen die „als gevolg van” de annulering niet zoals gepland kunnen worden bereikt. In de onderhavige zaak vond de storing niet plaats tijdens de vlucht over het eerste deeltraject en was de manoeuvreerruimte op het eerste deeltraject niet beperkt. De verzoening van de belangen van passagiers en ondernemingen die door de verordening wordt nagestreefd [(OMISSIS) (arrest van 23 oktober 2012, ████████ e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punten 39 en 76 e.v.)], strookt met die doelstelling indien de afstand van de volgens de planning uitgevoerde aanvoervlucht niet wordt meegerekend.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [Or. 6]