



Datum van inontvangstneming : 21/07/2025

Geanonimiseerde versie

Vertaling

T-395/25 – 1

Zaak T-395/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

3 juni 2025

Verwijzende rechter:

Sąd Rejonowy dla Warszawy - Śródmieścia w Warszawie (Polen)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

28 april 2025

Verzoekende partij:

DelayFix S.A.

Verwerende partij:

Deutsche Lufthansa AG

[OMISSIS]

BESLISSING

28 april 2025

De Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie, I Wydział Cywilny (rechter in eerste aanleg bevoegd in burgerlijke zaken Warschau, Polen)
[OMISSIS]

na behandeling op 28 april 2025 te Warschau [OMISSIS] van de rechtsvordering van Delayfix spółka akcyjna, gevestigd te Warschau,

tegen Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, gevestigd te Keulen,

inzake een betaling

beslist:

- 1) krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (geconsolideerde versie, PB 2010, C 83, blz. 47) de volgende prejudiciële vraag aan het Hof van Justitie van de Europese Unie voor te leggen:

Moet artikel 7, lid 2, onder c), 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 (PB 2004, L 46, blz. 1) aldus worden uitgelegd:

- a) *dat wanneer de alternatieve vlucht door een andere luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd dan de luchtvaartmaatschappij die de oorspronkelijke vlucht had moeten uitvoeren, het voor de verlaging van de in lid 1 bedoelde compensatie met 50 % noodzakelijk is dat de daadwerkelijke aankomsttijd van de aan de passagier aangeboden alternatieve vlucht niet meer dan vier uur later is dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht, of*
 - b) *dat het voldoende is dat de geplande (in de dienstregeling opgenomen) aankomsttijd van de alternatieve vlucht niet meer dan vier uur later is dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht?*
- 2) [OMISSIS] de behandeling van de zaak te schorsen totdat de in punt 1 van de verwijzingsbeslissing uiteengezette prejudiciële vraag door het Hof van Justitie van de Europese Unie is beantwoord.

TOELICHTING

I. Verwijzende rechter

1. Sąd Rejonowy dla Warszawy-Śródmieścia w Warszawie
I Wydział Cywilny [OMISSIS]

II. Partijen in de procedure

2. Verzoekster: DelayFix spółka akcyjna, gevestigd te Warschau (Republiek Polen), hierna ook: „DelayFix”
[OMISSIS]

3. Verweerster: Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, gevestigd te Keulen (Bondsrepubliek Duitsland), hierna: „Lufthansa AG”

[OMISSIS]

3. Procedure voor de nationale rechterlijke instanties

4. Bij dagvaarding van 9 oktober 2024 heeft verzoekster, DelayFix spółka akcyjna, gevestigd te Warschau, veroordeling gevorderd van Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft, gevestigd te Keulen, tot betaling aan haar van het bedrag van 600 euro, te vermeerderen met de procedurekosten en de wettelijke verdragingsrente vanaf 7 mei 2024 tot de dag van betaling.
5. In de motivering van de dagvaarding heeft verzoekster gesteld dat Z.C. op 12 maart 2024 een vliegreis zou maken op de route Nassau International Airport (NAS) – Toronto International Airport (YYZ) – Frankfurt am Main (FRA) – Gdańsk Lech Wałęsa Airport (GDN), waarbij de eerste vlucht zou worden uitgevoerd door Air Canada (vlucht AC 941) en de volgende twee door verweerster, Lufthansa AG (vluchten LH 471 en LH 1376). De tweede vlucht werd geannuleerd, waardoor Z.C. de aansluitende vlucht naar Gdańsk heeft gemist. Op 3 april 2024 heeft Z.C. een cessieovereenkomst met DelayFix gesloten op grond waarvan de vordering van compensatie voor de geannuleerde vlucht aan verzoekster is overgedragen.
6. In het verweerschrift van 14 november 2024 tegen een rechterlijk betalingsbevel heeft Lufthansa AG geconcludeerd tot verwerping van de vordering met betrekking tot het bedrag van 300 euro. Verweerster heeft erkend dat Z.C. een geplande vliegreis zou maken die volgens het reisschema op 12 maart 2024 om 11.55 uur lokale tijd te Lynden (Nassau) zou beginnen en op 13 maart 2024 om 13.40 uur lokale tijd te Gdańsk zou eindigen. Verweerster heeft ook erkend dat de tweede vlucht (YYZ-FRA) is geannuleerd. In verband met de annulering heeft verweerster aan Z.C. een alternatieve vlucht aangeboden, bestaande uit aansluitende vluchten LO 46 en LO 3815 van Polskie Linie Lotnicze LOT spółka akcyjna, op de route YYZ-WAW-GDN. De reis met de alternatieve vluchten begon op hetzelfde tijdstip als de reis met de oorspronkelijke vluchten (het eerste segment van de reis bleef de oorspronkelijk geplande vlucht AC 941) en de aankomsttijd op de eindbestemming zou 13 maart 2024 om 16.25 uur zijn.
7. Op basis van de aldus geformuleerde argumentatie heeft verweerster verklaard gebruik te maken van het recht om de compensatie met 50 % te verlagen, dit op grond van artikel 7, lid 2, onder c), van verordening 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.

8. In reactie hierop heeft verzoekster verklaard dat dat standpunt volgens haar onjuist is. Verzoekster heeft erkend dat verweerster een alternatieve vlucht aan Z.C. had aangeboden onder de in het verweerschrift tegen het betalingsbevel vermelde voorwaarden. Tegelijkertijd heeft verzoekster echter aangevoerd dat vlucht LO 46, dat wil zeggen de alternatieve vlucht waarmee de passagier op de route YYZ-WAW zou reizen, met 3 uur en 32 minuten vertraagd was ten opzichte van de geplande aankomsttijd, waardoor de passagier de aansluitende vlucht LO 3815 heeft gemist. Uiteindelijk is de passagier – met vlucht LO 3825 op de route WAW-GDN – om 20.50 uur op de eindbestemming aangekomen, dat wil zeggen 7 uur en 10 minuten later dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijke vlucht LH 1376.
9. In reactie op dit standpunt heeft verweerster de stellingen van verzoekster met betrekking tot de vertraging van de alternatieve vlucht niet betwist. Zij heeft er daarbij op gewezen dat de voorwaarde voor toepassing van de verlaging op grond van artikel 7, lid 2, onder c), van de verordening echter inhoudt dat er een alternatieve vlucht moet worden aangeboden die het mogelijk maakt om niet meer dan een uur voor de oorspronkelijk geplande vertrektijd te vertrekken en met niet meer dan vier uur vertraging op de eindbestemming aan te komen. Het doet dus niet ter zake of de alternatieve vlucht op het in de dienstregeling opgenomen tijdstip op de eindbestemming aankomt; het is alleen relevant of de geplande aankomsttijd niet meer dan vier uur later is.
10. Ter terechtzitting van 4 maart 2025 heeft de voorzitter de advocaten van de partijen medegedeeld dat hij voornemens was een prejudiciële vraag aan het Hof voor te leggen, waarbij hij hen heeft verplicht hun standpunten kenbaar te maken met betrekking tot de voorgestelde uitlegging van artikel 7, lid 2, onder c), van de verordening.

4. Unierecht

11. *Overweging 12 van verordening 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 (hierna: „verordening 261/2004“):*

De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen eveneens te worden verminderd. Dit dient te worden verwezenlijkt door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers voor de voorziene vertrektijd van annuleringen in kennis te stellen en hen bovendien een redelijk alternatief vervoer aan te bieden, zodat de passagiers andere regelingen kunnen treffen. De luchtvaartmaatschappijen die nalaten dat te doen, dienen de passagiers compensatie te betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door

het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.

12. *Overweging 13 van verordening 261/2004:*

Passagiers van wie de vlucht geannuleerd wordt, moeten hun tickets terugbetaald kunnen krijgen of onder bevredigende voorwaarden een andere vlucht naar hun bestemming krijgen, en moeten tijdens het wachten op een latere vlucht voldoende worden verzorgd.

13. *Artikel 5, lid 1, van verordening 261/2004:*

In geval van annulering van een vlucht:

- a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;
- b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en - in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken - als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c);
- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij
 - i) de annulering hun tenminste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
 - ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
 - iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

14. *Artikel 5, lid 2, van verordening 261/2004:*

Wanneer de passagiers wordt meegedeeld dat de vlucht is geannuleerd, wordt uitgelegd welk alternatief vervoer er voorhanden is.

15. *Artikel 7, lid 1, van verordening 261/2004:*

Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

- a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km;
- b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1,500 en 3500 km;
- c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.

16. *Artikel 7, lid 2, van verordening 261/2004:*

Indien de passagiers een andere vlucht naar hun eindbestemming wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, en de aankomsttijd niet meer dan hieronder vermeld afwijkt van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht:

- a) twee uur voor alle vluchten van 1500 km of minder,
- of
- b) drie uur voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1,500 en 3500 km, of
- c) vier uur voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatiebedragen vermeld in lid 1 met 50 % verlagen.

5. Motivering van de verwijzingsbeslissing en standpunt van de verwijzende rechter

17. In de bovengenoemde onbetwiste feitelijke omstandigheden, rekening houdend met de argumentatie van beide partijen bij de procedure, zijn er bij de verwijzende rechter twijfels gerezen over hoe de in artikel 7, lid 2, van verordening 261/2004 bedoelde voorwaarde voor verlaging van de compensatie moet worden opgevat. Er bestaan met betrekking tot deze voorwaarden namelijk zowel argumenten om aan te nemen dat de geplande aankomsttijd van de alternatieve vlucht niet meer van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht mag afwijken dan in a)-c) vermeld, als argumenten om aan te nemen dat de daadwerkelijke aankomsttijd van de alternatieve vlucht niet meer van de geplande

- aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht mag afwijken dan in a)-c) vermeld.
18. Er moet met name worden overwogen hoe de voorwaarde voor verlaging van de compensatie dient te worden toegepast in een situatie waarin de aangeboden alternatieve vlucht door een andere luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd, waarover de uitvoerder van de oorspronkelijk geboekte vlucht geen controle heeft, zoals in casu.
 19. In de eerste plaats zal de verwijzende rechter de argumenten uiteenzetten die volgens hem tot de conclusie leiden dat artikel 7, lid 2, van verordening 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat het, ook wanneer de alternatieve vlucht door een andere luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd dan de luchtvaartmaatschappij die de oorspronkelijke vlucht had moeten uitvoeren, voor de verlaging van de in artikel 1 bedoelde compensatie met 50 % noodzakelijk is dat de daadwerkelijke aankomsttijd van de aan de passagier aangeboden alternatieve vlucht niet meer dan vier uur later is dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht.
 20. Het eerste argument voor deze uitlegging is de tendens die al vele jaren in de uitlegging van verordening 261/2004 door het Hof zichtbaar is, namelijk dat de bepalingen van deze verordening ruim dienen te worden opgevat zodat passagiers zo volledig mogelijk worden beschermd. De rechtspraak van het Hof op dit gebied is begonnen met het arrest van 19 november 2009 in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07 (█ EU:C:2009:716, zie met name punten 48-57) en vervolgens in de daaropvolgende jaren voortgezet. De conclusie dat de passagier in een situatie als in het hoofdgeding aan de orde geen recht heeft op volledige compensatie voor de vertraagde vlucht, zou haaks op de voornoemde rechtspraak staan.
 21. Een ander argument voor deze uitlegging is de doelstelling van de regeling uit artikel 7, lid 2, van verordening 261/2004. Naar de mening van de verwijzende rechter kunnen uit overweging 12 van de verordening twee doelen van die bepaling worden afgeleid. Ten eerste heeft de regeling tot doel de uitvoerende luchtvaartmaatschappij te motiveren om in situaties wanneer een vlucht wordt geannuleerd, actief op zoek te gaan naar alternatieve manieren om de passagier op de eindbestemming te brengen, en dus de luchtvaartmaatschappij de verantwoordelijkheid te laten nemen voor de reis van de passagier die – en dit moet worden benadrukt – door toedoen van de luchtvaartmaatschappij is gehinderd. De conclusie dat de luchtvaartmaatschappij de compensatie kan verlagen door haar verantwoordelijkheid eenzijdig – door het gedane aanbod – naar een andere luchtvaartmaatschappij te verschuiven (ondanks dat de passagier zijn vertrouwen had gesteld in de luchtvaartmaatschappij die de oorspronkelijke vlucht zou uitvoeren, en dat juist die luchtvaartmaatschappij zich ertoe had verbonden de luchtvervoersovereenkomst uit te voeren), zou moeilijk te verenigen zijn met dat doel.

22. Het tweede doel van de regeling is de differentiatie van de hoogte van de compensatie, waarbij het compensatiebedrag ervan afhangt of de omvang van het ongemak als gevolg van de vluchtvertraging groter (vertraging van meer dan 4 uur) of kleiner is (vertraging van minder dan 4 uur). De conclusie dat bij de beoordeling of artikel 7, lid 2, onder c), van verordening 261/2004 van toepassing is, onder enige omstandigheden mag worden uitgegaan van de geplande en niet de daadwerkelijke aankomsttijd van de alternatieve vlucht, doet echter afbreuk aan dat doel. Dit is met name van belang in die zin dat het zou leiden tot ongelijke behandeling van passagiers zoals de passagier in het hoofdgeding ten opzichte van passagiers wier oorspronkelijk geplande vlucht meer dan vier uur is vertraagd, die in dat geval wel recht op een volledige compensatie hebben. Deze passagiers bevinden zich – vanuit hun perspectief – in een situatie met dezelfde mate van ongemak omdat zij met vergelijkbare vertraging op hun bestemming aankomen, en dus moet de omvang van de compensatie gelijk zijn (arrest van 10 januari 2006, *International Air Transport Association e.a.*, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 98).
23. De verwijzende rechter ziet echter ook enkele argumenten die volgens hem tot de conclusie kunnen leiden dat artikel 7, lid 2, onder c) van verordening 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat wanneer de alternatieve vlucht door een andere luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd dan de luchtvaartmaatschappij die de oorspronkelijke vlucht had moeten uitvoeren, het voor de verlaging van de in artikel 1 bedoelde compensatie met 50 % voldoende is dat de geplande (in de dienstregeling opgenomen) aankomsttijd van de alternatieve vlucht niet meer dan vier uur later is dan de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht.
24. Ten eerste – wat de advocaat van Lufthansa AG terecht heeft opgemerkt – kan de passagier, naast de compensatie door de luchtvaartmaatschappij die haar eigen vlucht heeft geannuleerd en een alternatieve vlucht heeft aangeboden, ook aanspraak maken op compensatie volgens de algemene regels door de luchtvaartmaatschappij die de vertraagde of geannuleerde alternatieve vlucht uitvoerde (zie in die zin het arrest van 12 maart 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, punten 28-33). Zoals het Hof in punt 31 van het aangehaalde arrest heeft aangegeven, hebben passagiers die zijn geconfronteerd met annuleringen of langdurige vertraging, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde zijn, dergelijk ernstig ongemak ondervonden zowel als gevolg van de annulering van hun oorspronkelijk geboekte vlucht als nadien, wegens de langdurige vertraging van hun andere vlucht. Met andere woorden: de compensatie voor de vluchtannulering (waarbij een alternatieve vlucht is aangeboden) en de compensatie voor de vertraging van de aangeboden alternatieve vlucht moeten twee afzonderlijke ongemakken compenseren. De omvang van het ongemak veroorzaakt door de annulering van de vlucht is beperkt doordat er een alternatieve vlucht is aangeboden die aan de in artikel 7, lid 2, onder c) van verordening 261/2004 genoemde voorwaarden voldeed, zodat de compensatie mocht worden verlaagd. De

vertraging van de alternatieve vlucht is echter een afzonderlijk ongemak dat afzonderlijk kan worden gecompenseerd.

25. Ten tweede zou de conclusie dat de luchtvaartmaatschappij die de oorspronkelijk geboekte vlucht zou uitvoeren, zonder eigen schuld (volledig) aansprakelijk zou moeten zijn voor eventuele handelingen of nalatigheden van de luchtvaartmaatschappij die de alternatieve vlucht uitvoerde, als gevolg waarvan de alternatieve vlucht is vertraagd – want daar komt het op neer als wordt geconcludeerd dat de verlaging op grond van artikel 7, lid 2, van verordening 261/2004 afhankelijk is van de daadwerkelijke aankomsttijd van de alternatieve vlucht die door een andere luchtvaartmaatschappij is uitgevoerd – in strijd zijn met de algemene beginselen van het verbintenissenrecht in de Europese rechtstraditie. De burgerlijke wetboeken van de meeste lidstaten (zie bijvoorbeeld § 831 van het Duitse BGB, § 1315 van het Oostenrijkse ABGB, artikel 1242 van het Franse CC, artikel 429 van het Poolse k.c. en vele andere) voorzien in een constructie waarbij de opdrachtgever aansprakelijk is voor het handelen van een derde aan wie hij een bepaalde opdracht heeft gegeven, wanneer hem kan worden verweten dat hij deze derde verkeerd heeft gekozen. De conclusie dat de luchtvaartmaatschappij die de oorspronkelijk geboekte vlucht zou uitvoeren, volledig aansprakelijk is voor de door de uitvoerder van de alternatieve vlucht veroorzaakte vertraging – ongeacht of hem kan worden verweten dat hij een verkeerde keuze heeft gemaakt – zou een dergelijke stelling echter in zekere zin tegenspreken.
26. Rekening houdend met de hierboven uiteengezette argumenten, die beide uitleggingen kunnen rechtvaardigen, was het naar het oordeel van de verwijzende rechter noodzakelijk om de in het dictum van deze verwijzingsbeslissing opgenomen prejudiciële vraag aan het Hof voor te leggen.