



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

29. juli 2019*

»Præjudiciel forelæggelse – forordning (EF) nr. 261/2004 – lufttransport – boardingafvisning – begrebet »kompensation« og »yderligere kompensation« – typen af erstatningsberettiget tab – økonomisk eller ikke-økonomisk skade – fradrag – yderligere kompensation – bistand – oplysninger, som passagererne har fået«

I sag C-354/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunalul Bacău (appeldomstolen i Bacău, Rumænien) ved afgørelse af 26. april 2018, indgået til Domstolen den 30. maj 2018, i sagen

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

mod

SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, F. Biltgen, og dommerne J. Malenovský (refererende dommer) og C.G. Fernlund,

generaladvokat: E. Sharpston,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL ved avocat M. Popa,
- den rumænske regering ved C.-R. Canțar, L. Lițu og A. Wellman, som befuldmægtigede,
- den tyske regering først ved T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau og A. Berg, derefter ved de tre sidstnævnte, som befuldmægtigede,

* Processprog: rumænsk.

- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,
- Europa-Kommissionen ved L. Nicolae og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 4, 7, 8 og 12 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).
- 2 Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side Radu-Lucian Rusu og Oana-Maria Rusu og på den anden side SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL (herefter »Blue Air«) vedrørende kompensation for den ikke-økonomiske og økonomiske skade, som disse personer har lidt som følge af en boardingafvisning.

Retsforskrifter

International privatret

- 3 Artikel 29 i konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev underskrevet i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Den Europæiske Unions vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38), foreskriver:

»Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning.«

EU-retten

- 4 1., 10. og 20. betragtning til direktiv 261/2004 har følgende ordlyd:
 - »(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.
- [...]
- (10) Passagerer, som afvises mod deres vilje, bør kunne aflyse deres flyvning og få billetprisen refunderet eller fortsætte flyvningen under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, mens de venter på en senere afgang.

[...]

(20) Passagererne bør fuldt ud informeres om deres rettigheder i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser, så de er i stand til reelt at udøve disse rettigheder.«

5 Forordningens artikel 1, stk. 1, bestemmer:

»I denne forordning fastsættes der på de her anførte betingelser minimumsrettigheder for luftfartspassagerer ved:

- a) boardingafvisning mod passagerens vilje
- b) aflysning af flyafgange
- c) forsinkelse af flyafgange.«

6 Den nævnte forordnings artikel 4, stk. 3, bestemmer:

»Afvises passagerer mod deres vilje, skal det transporterende luftfartsselskab øjeblikkeligt yde dem kompensation i overensstemmelse med artikel 7 og bistå dem i overensstemmelse med artikel 8 og 9.«

7 Forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), har følgende ordlyd:

»Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

[...]

- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

[...]«

8 Artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»Når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren valget mellem:

- a)
 - refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant
 - en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed
- b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed
- c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.«

9 Forordningens artikel 12, stk. 1, bestemmer:

»Denne forordning indskrænker på ingen måde en passagers ret til yderligere kompensation. Kompensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan yderligere kompensation.«

Rumænsk ret

10 Artikel 1350 i codul civil (civillovbogen) lyder som følger:

»(1) Enhver skal opfylde sine kontraktmæssige forpligtelser.

(2) Enhver, der uden gyldig grund undlader at opfylde sine forpligtelser, er ansvarlig for det tab, der forvoldes den anden part, og ifølge loven erstatningsansvarlig.

(3) Medmindre andet er fastsat ved lov, kan ingen af parterne undlade at anvende bestemmelserne om ansvar i og uden for kontraktforhold og anvende mere gunstige bestemmelser.«

11 Civillovbogens artikel 1530 bestemmer:

»Kreditor har ret til erstatning for det tab, der er forvoldt af debitor, og som er en direkte og nødvendige følge af en ubegrundet eller i givet fald culpøs tilsidesættelse af forpligtelser.«

12 Civillovbogens artikel 1531 bestemmer:

»(1) Kreditor har krav på fuld erstatning for det tab, der er lidt på grund af manglende opfyldelse.

(2) Erstatningen dækker det tab, som kreditor faktisk har lidt, og den manglende indtjening. Ved fastlæggelsen af erstatningens størrelse tages der ligeledes hensyn til de omkostninger, som kreditor med rimelighed har afholdt for at undgå eller begrænse tabet.

(3) Kreditor har ligeledes ret til erstatning for ikke-økonomisk tab.«

13 Civillovbogens artikel 1533 fastsætter:

»Debitor er alene ansvarlig for tab, som den pågældende på tidspunktet for kontraktens indgåelse forudså eller kunne have forudset ville følge af den manglende opfyldelse, bortset fra tilfælde af forsætlig eller groft uagtsom manglende opfyldelse. Også i dette tilfælde dækker skadeserstatningen alene det, der er en direkte og nødvendige følge af den manglende opfyldelse af forpligtelsen.«

14 Civillovbogens artikel 1534 bestemmer:

»(1) Såfremt kreditor med sin culpøse handling eller undladelse har været medvirkende til tabets opståen, nedsættes erstatningen tilsvarende. Denne bestemmelse gælder ligeledes, hvis tabet skyldes en hændelse, som kreditor til dels har påtaget sig risikoen for.

(2) Debitor er ikke forpligtet til at yde erstatning for skader, som kreditor med et minimum af omhu ville have kunnet undgå.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

15 Sagsøgerne i hovedsagen bookede to flybilletter hos Blue Air, hvormed de den 6. september 2016 skulle flyve fra Bacău (Rumænien) til London (Det Forenede Kongerige), hvor de er etableret og arbejder.

16 Da sagsøgerne i hovedsagen skulle til at boarde, fik de besked om, at flyvningen ikke ville blive gennemført med det oprindeligt planlagte fly, men derimod med et andet luftfartøj, og at de på grund af dette andet luftfartøjs mindre kapacitet ikke længere kunne boarde.

- 17 Befordringen af sagsøgerne i hovedsagen blev derfor ombooket til en anden flyafgang med Blue Air, og de ankom således til London den 11. september 2016.
- 18 Efter denne hændelse tilbød Blue Air hver af sagsøgerne i hovedsagen en gratis flybillet, som kunne anvendes frem til den 24. marts 2017, hvilket sagsøgerne i hovedsagen afviste med den begrundelse, at den skade, som de havde lidt, oversteg værdien af en flybillet.
- 19 Derefter tilbød Blue Air sagsøgerne i hovedsagen kompensation på 400 EUR pr. person i henhold til forordning nr. 261/2004. Sagsøgerne i hovedsagen var i denne forbindelse af den opfattelse, at denne kompensation alene skal erstatte ikke-økonomisk skade, der er lidt, og ikke økonomisk skade, idet sidstnævnte skade er omfattet af begrebet »yderligere kompensation«.
- 20 Sagsøgerne i hovedsagen anlagde derfor sag ved Judecătoria Bacău (retten i første instans i Bacău, Rumænien). Ved den nævnte retsinstans nedlagde sagsøgerne i hovedsagen påstand om, at Blue Air skulle tilpligtes at betale dem henholdsvis 437 EUR og 386 EUR for økonomisk skade som følge af tilbageholdelse af deres løn. Sagsøgerne i hovedsagen fremkom derefter med en nærmere redegørelse for det løntab, som de faktisk havde lidt. Endvidere nedlagde sagsøgerne i hovedsagen påstand om erstatning på 1 500 EUR hver for ikke-økonomisk skade. Sagsøgerne i hovedsagen gjorde endvidere gældende, at der var blevet indledt en afskedigelsessag mod Radu-Lucian Rusu, som imidlertid blev afsluttet med en irettesættelse.
- 21 Blue Air gjorde gældende, at sagsøgerne i hovedsagen ikke var berettiget til kompensation ud over de 400 EUR, som de er berettiget til i henhold til artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, idet de ikke udtrykkeligt havde anmodet om så hurtigt som muligt at blive befordret med et andet luftfartsselskab eller på en anden rute, men i stedet accepterede den flyvning, som var planlagt til den 11. september 2016. Blue Air anførte endvidere, at såfremt sagsøgerne i hovedsagen havde anmodet om en anden flyvning, ville selskabet have fundet en, hvormed de kunne ankomme til deres bestemmelsessted.
- 22 Judecătoria Bacău (retten i første instans i Bacău) gav sagsøgerne delvis medhold i deres påstande, idet den pålagde Blue Air at betale hver af sagsøgerne i hovedsagen 400 EUR i erstatning for ikke-økonomisk skade, mens den forkastede deres øvrige påstande.
- 23 Såvel sagsøgerne i hovedsagen som Blue Air iværksatte appel til prøvelse af den afgørelse, som Judecătoria Bacău (retten i første instans i Bacău) havde afsagt, ved den forelæggende ret, som er af den opfattelse, at der er behov for at afklare visse aspekter af fortolkningen af artikel 4, 7, 8 og 12 i forordning nr. 261/2004.
- 24 På denne baggrund har Tribunalul Bacău (appeldomstolen i Bacău, Rumænien) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Er formålet med det beløb på 400 EUR, som er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, at der herefter først og fremmest ydes erstatning for økonomiske tab, mens ikke-økonomiske tab erstattes i henhold til artikel 12, eller omfatter artikel 7, stk. 1 litra b), hovedsageligt ikke-økonomiske tab, mens økonomiske tab er omfattet af bestemmelserne i artikel 12?
- 2) Er det beløb, der svarer til tabt arbejdsfortjeneste, og som overstiger det i artikel 7, stk. 1, litra b), omhandlede beløb på 400 EUR, omfattet af begrebet yderligere kompensation i artikel 12?

- 3) Artikel 12, [stk. 1], andet afsnit, bestemmer, at »[k]ompensation i henhold til denne forordning kan fratrækkes en sådan yderligere kompensation«. Skal denne artikel i forordningen fortolkes således, at det overlades til de nationale domstoles skøn at afgøre, om det beløb, der tildeles i henhold til artikel 7, stk. 1, litra b), skal trækkes fra den yderligere kompensation, eller er der tale om et obligatorisk fradrag?
- 4) Såfremt der ikke er tale om et obligatorisk fradrag, på hvilket grundlag kan den forelæggende ret i givet fald trække det i artikel 7, stk. 1, litra b), omhandlede beløb fra den yderligere kompensation?
- 5) Skal det tab, som er opstået som følge af manglende lønudbetaling, der skyldes den omstændighed, at arbejdstageren ikke kunne møde op på sin arbejdsplads som følge af en forsinket ankomst til bestemmelsesstedet på grund af en omlægning af rejsen, fastlægges i lyset af de forpligtelser, som følger af artikel 8, eller af artikel 12, sammenholdt med artikel 4?
- 6) Indebærer luftfartsselskabets opfyldelse af forpligtelsen til at yde bistand i henhold til artikel 4, stk. 3, og artikel 8 i forordning nr. 261/2004, at passageren er blevet grundigt informeret om alle muligheder for omlægning af rejsen således som fastsat i artikel 8, stk. 1, litra a)-c)?
- 7) Hvem har i henhold til artikel 8 i forordning nr. 261/2004 ansvaret for at godtgøre, at en omlægning er blevet foretaget ved førstgivne lejlighed?
- 8) Forpligter forordningen passagerne til at søge efter andre flyvninger til deres bestemmelsessted og anmode luftfartsselskabet om at finde plads til dem på disse flyvninger, eller er luftfartsselskabet forpligtet til af egen drift at finde den bedst mulige løsning for passageren med henblik på at befordre dem til det pågældende bestemmelsessted?
- 9) Er det for opgørelsen af de tab, som passagererne har lidt, relevant, at de accepterede luftfartsselskabets tilbud om en flyvning den 11. september 2016, selv om de må have kunnet forestille sig, at de ikke ville blive godtgjort for perioden med fravær fra arbejdet?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første, det andet, det femte og det niende spørgsmål

- 25 Med det første, det andet, det femte og det niende spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det beløb, som er fastsat i denne bestemmelse, har til formål at kompensere for et tab såsom manglende lønudbetaling, eller om et sådant tab kan være genstand for den yderligere kompensation, som er omhandlet i forordningens artikel 12, stk. 1. Den forelæggende ret ønsker endvidere oplyst, hvordan tabet skal opgøres i henhold til den nævnte forordning.
- 26 Det skal indledningsvis bemærkes, at forordning nr. 261/2004 tilsigter at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, uanset om de måtte være udsat for boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser, da de alle er ofre for de samme alvorlige problemer og gener, der er forbundet med luftfart (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07, EU:C:2009:716, præmis 44).
- 27 I denne forbindelse fastsætter artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 for det første, at passagererne har ret til kompensation, hvis størrelse bl.a. afhænger af flyvningens længde. Artikel 7, stk. 1, litra b), fastsætter nærmere bestemt en kompensation på 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km.

- 28 For så vidt angår de beløb, som er fastsat i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, har disse til formål på en standardiseret og umiddelbar måde at kompensere for de skader, som de ubehageligheder, der bl.a. – som det er tilfældet i hovedsagen – skyldes boardingafvisning i forbindelse med luftbefordring af passagerer, er udtryk for, uden at disse skal bære ulemperne ved anlæggelse af erstatningssager ved de kompetente domstole (jf. analogt dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 45).
- 29 Selve ordlyden af artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, der henviser til forordningens artikel 7, forpligter således det pågældende transporterende luftfartsselskab til umiddelbart at yde passagererne kompensation, såfremt de mod deres vilje er blevet afvist fra boarding.
- 30 Sådanne faste beløb har alene til formål at kompensere for tab, som næsten er identiske for alle de berørte passagerer (jf. analogt dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 43, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 52).
- 31 Derimod foreskriver hverken artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 eller forordningen i sin helhed kompensation for individuelle tab, der er afhængige af grunden til de berørte passagerers rejse, hvis afhjælpning nødvendigvis kræver en vurdering i hvert enkelt tilfælde af omfanget af det opståede tab, og som således alene kan gøres til genstand for en efterfølgende individuel kompensation (jf. i denne retning dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 43).
- 32 I det foreliggende tilfælde har sagsøgerne i hovedsagen som følge af boardingafvisning lidt et tab i form af manglende lønudbetaling, idet de på grund af forsinket ankomst til deres bestemmelsessted ikke kunne møde op på deres arbejdsplads.
- 33 En sådan manglende lønudbetaling må anses for at udgøre et individuelt tab, der er afhængigt af de pågældende passagerers særlige situation, og hvor der kræves en vurdering i hvert enkelt tilfælde af omfanget af det således opståede tab.
- 34 Et sådant tab er derfor ikke omfattet af den faste kompensation, som er fastsat i artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004.
- 35 For det andet bemærkes, at forordning nr. 261/2004 ifølge artikel 12, stk. 1, første punktum, på ingen måde indskrænker en passagers ret til yderligere kompensation.
- 36 Det fremgår af denne ordlyd, at forordning nr. 261/2004 ikke kan hindre en tabslidende passagers mulighed for at få kompensation for et tab, som er særegent for den pågældende, og som kan gøres til genstand for en efterfølgende, individuel vurdering, for så vidt som den nationale lovgivning eller international privatret indrømmer den pågældende en sådan kompensation, forudsat at der er tale om en yderligere kompensation i forhold til den i forordningen fastsatte kompensation.
- 37 En kompensation skal således anses for at være yderligere som omhandlet i artikel 12, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, når den er en følge af en af de situationer, som er fastsat i forordningens artikel 1, stk. 1, samt af ubehageligheder, for hvilke der i henhold til forordningen skal kompenseres på en umiddelbar og standardiseret måde.
- 38 I det foreliggende tilfælde er det ubestridt, at den manglende lønudbetaling dels er et tab, som er særegent for sagsøgerne i hovedsagen, og som kan gøres til genstand for en efterfølgende, individuel vurdering, dels er en følge af en boardingafvisning mod sagsøgerne i hovedsagens vilje, og hvor de hermed forbundne ubehageligheder kompenseres på en umiddelbar og standardiseret måde i henhold til forordning nr. 261/2004.

- 39 Under disse omstændigheder skal en sådan manglende lønudbetaling anses for at udgøre et tab, som kan gøres til genstand for den yderligere kompensation, der er fastsat i artikel 12, stk. 1, i forordning nr. 261/2004.
- 40 Eftersom forordning nr. 261/2004 ikke foreskriver kompensation for individuelle tab såsom manglende lønudbetaling, således som det følger af nærværende doms præmis 31, tilkommer det for det tredje den forelæggende ret på grundlag af det relevante retsgrundlag at fastlægge og vurdere, hvilke forhold dette tab udgøres af, herunder i givet fald de tabslidende passagerers adfærd, samt omfanget af kompensationen for tabet.
- 41 Henset til de ovenstående betragtninger skal det første, det andet, det femte og det niende spørgsmål besvares med, for det første, at artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det beløb, som er fastsat i denne bestemmelse, ikke har til formål at kompensere for et tab såsom manglende lønudbetaling, for det andet, at dette tab kan være genstand for den yderligere kompensation, som er omhandlet i denne forordnings artikel 12, stk. 1, og, for det tredje, at det tilkommer den forelæggende ret på grundlag af det relevante retsgrundlag at fastlægge og vurdere, hvilke forhold tabet udgøres af, samt omfanget af kompensationen herfor.

Det tredje og det fjerde spørgsmål

- 42 Med det tredje og det fjerde spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 261/2004, og navnlig dens artikel 12, stk. 1, andet punktum, skal fortolkes således, at den kompetente nationale ret har mulighed for, men ikke er forpligtet til, at fratrage kompensation i henhold til denne forordning i den yderligere kompensation. Endvidere ønsker den forelæggende ret oplyst, på hvilke betingelser den kompetente nationale ret kan fratrage kompensationen.
- 43 Det bemærkes i denne forbindelse, at artikel 12, stk. 1, andet punktum, i forordning nr. 261/2004 bestemmer, at kompensation i henhold til forordningen kan fratrages en yderligere kompensation.
- 44 Det følger således af denne klare ordlyd, at artikel 12, stk. 1, andet punktum, i forordning nr. 261/2004 ikke indeholder et krav om, at der foretages et sådant fradrag, men at den heller ikke er til hinder for, at det eventuelt foretages.
- 45 Som det er nævnt i nærværende doms præmis 35 og 36, kan der i henhold til national ret eller international privatret indrømmes den berørte passager ret til yderligere kompensation, idet forordning nr. 261/2004 for sin del, og således som det følger af artikel 12, stk. 1, første punktum, heri, på ingen måde indskrænker denne ret.
- 46 Endvidere følger det af artikel 12, stk. 1, første punktum, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med bestemmelsens andet punktum, at forordningen ikke kan fortolkes således, at den på nogen måde pålægger betingelser, som begrænser den kompetente nationale rets beføjelse til eventuelt at fratrage kompensation i henhold til denne forordning i en yderligere kompensation. Sådanne betingelser ville være uforenelige med den nævnte forordnings artikel 12, stk. 1, andet punktum.
- 47 Henset til de ovenstående betragtninger skal det tredje og det fjerde spørgsmål besvares med, at forordning nr. 261/2004, og navnlig dens artikel 12, stk. 1, andet punktum, skal fortolkes således, at den kompetente nationale ret har mulighed for, men ikke er forpligtet til, at fratrage kompensation i henhold til denne forordning i den yderligere kompensation, idet forordningen ikke opstiller nogen betingelser for, på hvilket grundlag den kompetente nationale ret kan foretage dette fradrag.

Det sjette og det ottende spørgsmål

- 48 Med det sjette og det ottende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 8, stk. 1, skal fortolkes således, at den forpligter det transporterende luftfartsselskab til at give de berørte passagerer fuldstændige oplysninger om alle de muligheder, der er fastsat i den sidstnævnte bestemmelse, eller om bestemmelsen ligeledes forpligter de pågældende passagerer til at bidrage aktivt til søgningen efter oplysninger herom.
- 49 I denne forbindelse bemærkes indledningsvis, at artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 bestemmer, at hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med forordningens artikel 8.
- 50 Dernæst bemærkes, at artikel 8 i forordning nr. 261/2004, der har overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen«, i stk. 1 fastsætter, at passageren tilbydes tre valgmuligheder, nemlig i store træk for det første en refusion af billetprisen og, hvis det er relevant, en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed, for det andet omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed, og for det tredje omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.
- 51 Endvidere sammenfatter tiende betragtning til forordning nr. 261/2004 det væsentlige ved disse valgmuligheder, idet det heraf fremgår, at passagerer, som afvises mod deres vilje, bør kunne aflyse deres flyvning og få billetprisen refunderet eller fortsætte flyvningen under tilfredsstillende forhold.
- 52 Endelig fremgår det af 20. betragtning til forordning nr. 261/2004, at passagerer, som bl.a. er blevet afvist fra boarding, bør informeres fuldt ud om deres rettigheder, så de er i stand til reelt at udøve disse rettigheder.
- 53 På grundlag af en samlet betragtning af alle disse bestemmelser i og betragtninger til forordning nr. 261/2004 kan det for det første konstateres, at det påhviler det luftfartsselskab, som har afvist passagerer fra boarding, at yde disse bistand, navnlig ved at tilbyde dem de valgmuligheder, som henholdsvis er fastsat i forordningens artikel 8, stk. 1, litra a), b) og c).
- 54 For det andet kan det heraf konstateres, at dette tilbud skal omfatte, at passagerer, som er blevet afvist fra boarding, gives de oplysninger, som er nødvendige for, at de kan træffe et effektivt valg og således enten aflyse deres flyvning og få billetprisen refunderet eller fortsætte flyvningen til deres endelige bestemmelsessted under sammenlignelige transportbetingelser ved førstgivne lejlighed eller på en senere dato.
- 55 For det tredje må det konstateres, at en passager, som er blevet afvist fra boarding, og som har ret til bistand fra det pågældende luftfartsselskab, herunder ret til at få de oplysninger, som er nødvendige for, at den pågældende kan træffe et effektivt og informeret valg, ikke med henblik på at kunne drage fordel af denne ret for sin del er underlagt nogen pligt til at bidrage aktivt til søgningen efter de oplysninger, som luftfartsselskabets tilbud skal omfatte.
- 56 Henset til de ovenstående betragtninger skal det sjette og det ottende spørgsmål besvares med, at artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 8, stk. 1, skal fortolkes således, at den forpligter det transporterende luftfartsselskab til at give de berørte passagerer fuldstændige oplysninger om alle de muligheder, der er fastsat i den sidstnævnte bestemmelse, og de pågældende passagerer er ikke forpligtede til at bidrage aktivt til søgningen efter oplysninger herom.

Det syvende spørgsmål

- 57 Med det syvende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det med hensyn til denne bestemmelse påhviler det transporterende luftfartsselskab at godtgøre, at en omlægning er blevet foretaget ved førstgivne lejlighed, eller om den skal fortolkes således, at denne bevisbyrde påhviler de berørte passagerer.
- 58 Som det fremgår af nærværende doms præmis 53 og 54, er det luftfartsselskab, som har afvist passagerer fra boarding, forpligtet til at yde passagererne bistand, således at de kan træffe et effektivt og informeret valg mellem de forskellige muligheder, som forordningens artikel 8, stk. 1, opregner i henholdsvis litra a), b) og c).
- 59 Det påhviler derfor ligeledes det transporterende luftfartsselskab i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 at tilbyde de berørte passagerer en omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til deres endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed.
- 60 Når det transporterende luftfartsselskab giver et konkret tilbud, skal det tage hensyn til og sammenholde flere relevante forhold, som tilbuddet omfatter, herunder navnlig ankomsttidspunktet til det endelige bestemmelsessted efter den planlagte omlægning af rejsen, betingelserne for gennemførelsen af den planlagte omlægning af rejsen, samt hvorvidt den omhandlede omlægning af rejsen kan gennemføres af luftfartsselskabet selv, eller om der er behov for assistance fra et andet luftfartsselskab, og om sidstnævnte luftfartsselskab i givet fald står til rådighed.
- 61 Det ansvar, som det pågældende luftfartsselskab har for at tilbyde og organisere en omlægning af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, indebærer, at det skal godtgøre, at den således planlagte omlægning er blevet foretaget ved førstgivne lejlighed.
- 62 Henset til de ovenstående betragtninger skal det syvende spørgsmål besvares med, at artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det med hensyn til denne bestemmelse påhviler det transporterende luftfartsselskab at godtgøre, at en omlægning er blevet foretaget ved førstgivne lejlighed.

Sagsomkostninger

- 63 Da sagen i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

- 1) Artikel 7, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal for det første fortolkes således, at det beløb, som er fastsat i denne bestemmelse, ikke har til formål at kompensere for et tab såsom manglende lønudbetaling, for det andet, at dette tab kan være genstand for den yderligere kompensation, som er omhandlet i artikel 12, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, og for det tredje, at det tilkommer den forelæggende ret på grundlag af det relevante retsgrundlag at fastlægge og vurdere, hvilke forhold tabet udgøres af, samt omfanget af kompensationen herfor.**

- 2) Forordning nr. 261/2004, og navnlig dens artikel 12, stk. 1, andet punktum, skal fortolkes således, at den kompetente nationale ret har mulighed for, men ikke er forpligtet til, at fratække kompensation i henhold til denne forordning i den yderligere kompensation, idet forordningen ikke opstiller nogen betingelser for, på hvilket grundlag den kompetente nationale ret kan foretage dette fradrag.
- 3) Artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 8, stk. 1, skal fortolkes således, at den forpligter det transporterende luftfartsselskab til at give de berørte passagerer fuldstændige oplysninger om alle de muligheder, der er fastsat i den sidstnævnte bestemmelse, og de pågældende passagerer er ikke forpligtede til at bidrage aktivt til søgningen efter oplysninger herom.
- 4) Artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det med hensyn til denne bestemmelse påhviler det transporterende luftfartsselskab at godtgøre, at en omlægning er blevet foretaget ved førstgivne lejlighed.

Underskrifter