



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
P. PIKAMÄE
fremsat den 3. december 2020¹

Sag C-826/19

**WZ
mod
Austrian Airlines AG**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig))

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – kompensation til luftfartspassagerer ved aflysning eller forsinkelse af en flyvning – flyvning omdirigeret til en anden lufthavn end den lufthavn, som reservationen blev foretaget til – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 2, litra l) – begrebet »aflysning« – artikel 8, stk. 3 – betaling af omkostningerne ved overførsel – initiativ – tilsidesættelse af forpligtelserne i henhold til forordningens artikel 8 og 9 – kompensationsret«

1. Skal en flyvning, der omdirigeres til en anden lufthavn end den, som passagerernes reservation blev foretaget til, men som er beliggende i nærheden af denne, anses for aflyst som omhandlet i forordning (EF) nr. 261/2004², således at der opstår en kompensationsret for de berørte passagerer i henhold til denne forordnings artikel 7, stk. 1, eller blot anses for forsinket, i hvilket tilfælde disse passagerer kun har ret til kompensation, såfremt forsinkelsen er på tre timer eller mere, jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl.³?

2. Er luftfartsselskabet efter landingen forpligtet til på eget initiativ at tilbyde at betale omkostningerne ved overførsel til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren som omhandlet i nævnte forordnings artikel 8, stk. 3?

3. Giver tilsidesættelsen af den forpligtelse til at betale omkostninger, der er nævnt i denne artikel og i artikel 9, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, ret til en fast kompensation som omhandlet i forordningens artikel 7, stk. 1?

4. Dette er blandt de spørgsmål, der er genstand for den anmodning om præjudiciel afgørelse, som Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) har forelagt, nærmere bestemt de spørgsmål, som efter anmodning fra Domstolen vil blive behandlet i dette afgrænsede forslag til afgørelse.

5. Domstolen vil i den dom, der skal afsiges, bl.a. få lejlighed til for første gang at udtale sig om fortolkningen af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 og således præcisere, hvorledes denne bestemmelse indgår i denne forordnings logik og opbygning.

1 – Originalsprog: fransk.

2 – Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 11.2.2004 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, berigtiget i EUT 2016, L 321, s. 83).

3 – Dom af 19.11.2009 (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716).

I. Retsforskrifter

6. Følgende fremgår af første, anden og fjerde betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(1) Handling fra [Unionens] 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.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

[...]

(4) [Unionen] bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.«

7. Denne forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

- a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8
- b) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2, samt i tilfælde af omlægning af rejsen når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være tidligst dagen efter det planlagte afgangstidspunkt, bistand som specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b og c)
- c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

[...]

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...]«

8. Forordningens artikel 6 med overskriften »Forsinkelser« bestemmer:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang

- a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre eller
- b) med tre timer eller mere for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km eller
- c) med fire timer eller mere for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b),

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

- i) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2
- ii) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt
- iii) den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a), når forsinkelsen er på mindst fem timer.

2. Bistand skal under alle omstændigheder tilbydes inden for de tidsfrister, der er anført ovenfor i forbindelse med hver enkelt afstandskategori.«

9. Samme forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« har følgende ordlyd:

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

- a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km
- 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
- c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

[...]«

10. Artikel 8 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen« bestemmer:

»1. 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.

[...]

3. Hvis en by, et byområde eller en region betjenes af flere lufthavne, og et transporterende luftfartsselskab tilbyder en passager en flyvning til en alternativ lufthavn i forhold til den, som reservationen gælder for, betaler det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn enten til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.«

11. Artikel 9 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Ret til forplejning og indkvartering« bestemmer:

»1. Når der henvises til denne artikel, tilbydes passagererne gratis:

a) måltider og forfriskninger, som står i rimeligt forhold til ventetiden

b) hotelophold

– hvis overnatning en eller flere nætter bliver nødvendig, eller

– hvis yderligere ophold ud over passagerens oprindelige hensigt bliver nødvendigt

c) transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet (hotel eller andet).

[...]«

II. De faktiske omstændigheder, retsforhandlingerne og de præjudicielle spørgsmål

12. WZ foretog en enkelt reservation hos Austrian Airlines af en rejse, der bestod af to flyvninger den 21. maj 2018, idet den første flyvning fra Klagenfurt (Østrig) til Wien (Østrig) skulle udføres med planlagt afgang og ankomst henholdsvis kl. 18:35 og kl. 19:20 og den anden flyvning fra Wien til Berlin Tegel (Tyskland) med planlagt afgang og ankomst henholdsvis kl. 21 og kl. 22:20.

13. De vejrforhold, der var til stede i Wien på det tidspunkt, hvor luftfartøjet skulle udføre den tredjesidste flyvning i flyrotationen, medførte en forsinkelse, som derefter påvirkede de efterfølgende flyvninger, som dette luftfartøj gennemførte på ruten mellem Wien og Berlin, således at den flyvning til Berlin Tegel, på hvilken WZ havde reserveret plads, overskred det tidspunkt, hvorefter der i denne lufthavn gælder et forbud mod natflyvning.

14. Austrian Airlines omdirigerede derfor den pågældende flyvning til lufthavnen Berlin Schönefeld uden for Berlin i delstaten Brandenburg. Denne flyvning afgik fra Wien kl. 22:07 og ankom til Berlin Schönefeld kl. 23:18.

15. Ifølge den forelæggende ret medførte omdirigeringen af flyvningen ikke blot en forsinkelse for WZ (ankomst kl. 23:18 i stedet for kl. 22:20, som oprindeligt planlagt), men også en gene forbundet med ankomststedet, der lå længere væk fra WZ's bopæl (24 km i stedet for 8 km), hvilket medførte en længere transporttid for ham (41 minutter til hans bopæl fra lufthavnen Berlin Schönefeld i stedet for 15 minutter til hans bopæl fra lufthavnen Berlin Tegel). Austrian Airlines tilbød ikke WZ erstatningstransport fra lufthavnen Berlin Schönefeld til lufthavnen Berlin Tegel.

16. WZ anlagde sag med påstand om betaling af 250 EUR i kompensation i henhold til artikel 5 i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7. Påstanden var dels støttet på flyets forsinkede ankomst, dels på den omstændighed, at Austrian Airlines ikke havde tilbudt ham videretransport fra lufthavnen Berlin Schönefeld til Berlin Tegel.

17. Austrian Airlines bestred påstanden og gjorde for det første gældende, at sagsøgeren ankom til sit endelige bestemmelsessted, Berlin, med kun 58 minutters forsinkelse. For det andet kunne WZ nemt nå frem til sin bopæl ved at benytte et alternativt transportmiddel. For det tredje forelå der »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 på grund af de alvorlige vejrproblemer, der opstod i forbindelse med den tredjesidste flyvning i flyrotationen, og som medførte, at Eurocontrol tildelte denne flyvning, der blev udført med den samme maskine, et senere slot end det oprindeligt fastsatte.

18. Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) frifandt sagsøgte, idet den fandt, at omdirigeringen af flyvningen ikke udgjorde en væsentlig ændring af flyruten, og at det derfor ikke kunne lægges til grund, at flyvningen var blevet aflyst. Denne domstol fastslog ligeledes, at forsinkelsen ikke var på tre timer eller mere.

19. WZ appellerede afgørelsen til Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg). Denne domstol er for det første i tvivl om, hvorvidt de faktiske omstændigheder skal anses for en aflysning, en forsinkelse eller et tredje forhold, for det andet, om luftfartsselskabet kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, der har påvirket en flyvning før den af passageren benyttede flyvning, og for det tredje, om luftfartsselskabet skal betale kompensation for at have tilsidesat sine forpligtelser til at yde bistand og sørge for forplejning og indkvartering.

20. Under disse omstændigheder har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal artikel 8, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at den skal anvendes på to lufthavne, der begge befinder sig i umiddelbar nærhed af en bykerne, men hvoraf kun den ene er beliggende i byregionen, hvorimod den anden er beliggende i nabodelstaten?
- 2) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at der i tilfælde af landing i en anden bestemmelseslufthavn i samme by, i samme byområde eller samme region består en ret til kompensation som følge af aflysning af flyvningen?
- 3) Skal artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at der i tilfælde af landing i en anden lufthavn i samme by, i samme byområde eller samme region består en ret til kompensation som følge af lang forsinkelse?
- 4) Skal artikel 5, artikel 7 og artikel 8, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at forsinkelsen ved efterprøvelsen af, om en passager har lidt et tab af tid på tre timer eller mere som omhandlet i [...] dom [af 19. november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716)], skal beregnes således, at det afgørende er landingstidspunktet i den anden bestemmelseslufthavn, eller er det afgørende det tidspunkt, hvor der gennemføres transport til den bestemmelseslufthavn, som reservationen oprindeligt gjaldt for, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren?
- 5) Skal artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at et luftfartsselskab, der gennemfører flyvninger som led i en flyrotation, kan påberåbe sig en hændelse, der er indtrådt i tredjesidste led inden den berørte flyvning, konkret en reduktion af antallet af indflyvninger som følge af uvejr?
- 6) Skal artikel 8, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at luftfartsselskabet i tilfælde af landing i en anden bestemmelseslufthavn skal tilbyde transport til et andet sted på eget initiativ, eller påhviler det passageren at anmode om en sådan transport?
- 7) Skal artikel 7, stk. 1, artikel 8, stk. 3, og artikel 9, stk. 1, litra c), i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at passageren har ret til kompensation som følge af tilsidesættelsen af de i artikel 8 og 9 fastsatte forpligtelser til at tilbyde bistand, forplejning og indkvartering?»

21. Der er indgivet skriftlige indlæg af WZ, den østrigske regering og Europa-Kommissionen.

III. Bedømmelse

22. Som det fremgår af det ovenstående, vedrører dette forslag til afgørelse i overensstemmelse med Domstolens anmodning udelukkende det andet, det tredje, det sjette og det syvende spørgsmål.

23. Jeg vil således behandle disse spørgsmål et efter et.

A. Det andet og det tredje spørgsmål

24. Med det andet og det tredje spørgsmål, som skal behandles samlet, har den forelæggende ret nærmere bestemt anmodet Domstolen om at oplyse, om artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flypassager i tilfælde af landing i en anden lufthavn end den, som vedkommendes reservation blev foretaget til, der er beliggende i samme by, i samme byområde eller samme region, har ret til kompensation som følge af aflysning eller en lang forsinkelse ved flyvningens ankomst⁴.

25. Domstolen anmodes med andre ord om at vurdere, om et tilfælde, hvor en flyvning omdirigeres til en alternativ lufthavn, der er beliggende i nærheden af den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, skal kvalificeres som aflysning af flyvningen eller i givet fald skal anses for en forsinkelse ved ankomsten. Besvarelsen af dette spørgsmål har vidtrækkende konsekvenser, for så vidt som en passager automatisk har ret til kompensation ved aflysning af en flyvning [medmindre den pågældende er blevet underrettet om aflysningen inden for de frister, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004], mens passageren ikke har en sådan ret ved forsinkelse, såfremt denne ikke er af en varighed på tre timer eller mere.

26. Med henblik på at foreslå en besvarelse af disse spørgsmål vil jeg først undersøge begrebet »aflysning« som omhandlet i forordning nr. 261/2004, og jeg vil konkludere, at dette begreb, således som det er fortolket i Domstolens praksis, principielt kan omfatte en situation som den foreliggende, hvor et fly lander i en alternativ lufthavn beliggende i samme region som den lufthavn, hvortil reservationen blev foretaget (afsnit 1). Jeg vil imidlertid efterfølgende argumentere for, at en sådan fortolkning ikke er korrekt, eftersom EU-lovgiver med indførelsen af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 havde til hensigt at undtage den nævnte situation fra anvendelsen af den retlige ordning, der gælder for aflysninger (afsnit 2). Jeg vil heraf drage den konklusion, at en omdirigering af en flyvning til en lufthavn i samme by, byområde eller region kun giver den berørte passager ret til kompensation, hvis vedkommende ankommer til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med luftfartsselskabet med en forsinkelse på tre timer eller mere (afsnit 3).

4 – Selv om der henvises til artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, er det efter min opfattelse indlysende, at den »lange forsinkelse«, der nævnes i det tredje spørgsmål, svarer til en lang forsinkelse ved ankomst, dvs. en ankomst, der er forsinket med tre timer eller mere, som omhandlet i dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716), og ikke en lang forsinkelse ved afgang. Det fremgår således af forelæggelsesafgørelsen, at den påstand om betaling af kompensation, som sagsøgeren i hovedsagen har nedlagt for de nationale retter, bl.a. var baseret på den pågældende flyvnings forsinkelse ved ankomsten. Under alle omstændigheder medfører en forsinkelse ved afgang ikke nogen kompensationsret som sådan, henset til den manglende henvisning i artikel 6 i forordning nr. 261/2004 til denne forordnings artikel 7.

1. Udgør omdirigering af en flyvning til en lufthavn, der betjener samme by, byområde eller region som den lufthavn, hvortil reservationen blev foretaget, en aflyst flyvning?

a) Begrebet »aflysning« i Domstolens praksis

27. Begrebet »aflysning« defineres i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres«. Idet denne definition således er baseret på den omstændighed, at en flyvning ikke gennemføres, kræver en nøjagtig fastlæggelse af betydningen af begrebet »aflysning« nogle forudgående præciseringer med hensyn til begrebet »flyvning«.

28. Begrebet »flyvning« er ikke defineret i forordning nr. 261/2004. Ifølge Domstolens faste praksis skal dette begreb imidlertid forstås således, at det nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute⁵. Domstolen har efterfølgende præciseret, at ruten udgør et »væsentligt element« ved flyafgangen, da denne gennemføres i overensstemmelse med en planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartsselskabet⁶. Heraf følger efter min opfattelse, at hvis den flyrute, der fremgår af denne planlægning, ikke følges, er denne flyvning »ikke blevet gennemført« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 og skal derfor kvalificeres som »aflyst«.

29. Spørgsmålet er herefter, under hvilke betingelser det kan konkluderes, at flyruten ikke er blevet fulgt.

30. Efter min opfattelse besvarede Domstolen dette spørgsmål i dommen i sagen Sousa Rodríguez m.fl.⁷. I den sag, der gav anledning til denne dom, blev Domstolen anmodet om at tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt den omstændighed, at et fly kort tid efter, at det var lettet, vendte tilbage til afgangslufthavnen, således, at passagererne igen befandt sig på deres første afgangssted, indebar, at flyvningen var blevet aflyst. I denne forbindelse fastslog Domstolen, at det, for at en flyvning kan anses for gennemført, »ikke [er] tilstrækkeligt, at flyet er afgået i overensstemmelse med den planlagte rute, men at det også skal være nået frem til dets bestemmelsessted, som anført på nævnte rute«, idet den lagde til grund, at »udtrykket »rute« henviser til den strækning, flyet skal tilbagelægge fra afgangslufthavnen til ankomstlufthavnen efter en fastlagt tidsfølge«^{8 9}.

31. Efter min opfattelse følger det heraf, at det er de ændringer, der foretages vedrørende afgangslufthavnen og/eller ankomstlufthavnen, som principielt indebærer, at den oprindeligt fastlagte planlægning opgives, og dermed gør det muligt at anvende kvalificeringen »aflyst flyvning« som omhandlet i forordning nr. 261/2004.

32. Denne fortolkning understøttes efter min opfattelse af Domstolens kendelse i Wunderlich-sagen¹⁰. I denne sag var Domstolen blevet forelagt spørgsmålet om, hvorvidt en flyvning skulle anses for at være aflyst i det tilfælde, hvor afgang- og ankomststedet var i overensstemmelse med den fastlagte planlægning, men den pågældende flyvning havde givet anledning til en ikke-planlagt mellemlanding. Domstolen fandt, at besvarelsen af spørgsmålet klart kunne udledes af dommen i sagen Sousa Rodríguez m.fl.¹¹, og fastslog, at den sidstnævnte omstændighed ikke gav mulighed for at anse flyvningen for at være aflyst, eftersom afgang- og ankomststedet var i overensstemmelse med den fastlagte planlægning¹². Med andre ord var grunden til, at det ikke kunne fastslås, at flyvningen var

5 – Jf. dom af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 40).

6 – Dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 30).

7 – Dom af 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

8 – Dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 28).

9 – Min fremhævelse.

10 – Kendelse af 5.10.2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 – Dom af 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 – Kendelse af 5.10.2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, præmis 18).

afløst, ifølge Domstolen, den omstændighed, at ændringen af den pågældende flyrute *hverken vedrørte afgang- eller ankomstlufthavnen*. Heraf udleder jeg modsætningsvis, at en ændring, der vedrører et af disse to elementer, principielt leder til den konklusion, at den pågældende flyvning udgør en afløst flyvning som omhandlet i forordning nr. 261/2004.

b) Anvendelse på den foreliggende sag

33. Jeg vil ikke benægte, at de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag afprøver grænserne for denne praksis fra Domstolen. Selv om den flyvning, som sagsøgeren i hovedsagen benyttede, ikke landede i den lufthavn, der var det endelige bestemmelsessted ifølge planlægningen, ankom han nemlig i en lufthavn, der er beliggende i nærheden af den førstnævnte, hvilket eventuelt kan tale for en mere smidig fortolkning af det krav om nøje overholdelse af den planlagte rute, som efter min opfattelse synes at følge af den praksis fra Domstolen, der er undersøgt ovenfor.

34. Det kan således hævdes, at eftersom lufttransporttydelser har en sådan karakter, at de kan blive ramt af problemer, der kan føre til ændringer af flyruten, bør en *mindre* ændring af denne rute, såsom landing i en lufthavn beliggende i nærheden af den endelige bestemmelseslufthavn, ikke medføre, at den pågældende flyvning anses for at være afløst. Det er netop dette synspunkt, som Kommissionen efter min opfattelse synes at have argumenteret for i sit skriftlige indlæg, hvori den har anført, at eftersom den flyvning, som sagsøgeren i hovedsagen benyttede, kun blev omdirigeret fra Berlin Tegel til Berlin Schönefeld, således at den alternative lufthavn svarede til det samme bestemmelsessted for rejsen, blev planlægningen for flyvningen ikke opgivet, men blot tilpasset de ydre omstændigheder.

35. Domstolens praksis kan efter min opfattelse ikke forstås på den måde, som Kommissionen har anført, hvilket der er to grunde til.

36. For det første vil jeg præcisere, at den omstændighed, at Domstolen i Wunderlich-kendelsens¹³ præmis 18 anvendte udtrykket »afgangs- og ankomststed« i stedet for »afgangs- og ankomstlufthavn«, ikke understøtter Kommissionens argument, eftersom hensigten med denne præmis var at foretage en omskrivning af præmis 28 i dom af 13. oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:652), hvortil der er henvist i denne førstnævnte præmis, og som nævner »afgangs- og ankomstlufthavnen«.

37. For det andet må det navnlig ikke glemmes, at Domstolen i dommen i sagen Sturgeon m.fl. oprindeligt anså begrebet rute for at udgøre et afgørende element for sondringen mellem begrebet »aflysning« og begrebet »forsinkelse« af flyvningen, hvortil forordning nr. 261/2004 knytter vidt forskellige retlige konsekvenser¹⁴. En smidig fortolkning af den praksis fra Domstolen, der er undersøgt ovenfor, hvorefter mindre ændringer vedrørende afgangslufthavnen eller bestemmelseslufthavnen for flyvningen ikke indebærer, at den er blevet afløst, ville således have den virkning, at den nævnte sondring bliver uklar, hvilket vil bringe retssikkerheden i forbindelse med anvendelsen af forordning nr. 261/2004 i fare.

38. Jeg er derfor af den opfattelse, at en flyvning, der omdirigeres, således at flyet lander i en lufthavn, der betjener samme by, byområde eller region som den lufthavn, hvortil reservationen blev foretaget, umiddelbart kan kvalificeres som en afløst flyvning på grundlag af Domstolens praksis vedrørende fortolkningen af begrebet »aflysning« som omhandlet i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004. Omdirigeringen af flyvningen medfører således, at der består en kompensationsret i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), sammenholdt med artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004.

13 – Kendelse af 5.10.2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

14 – Dom af 19.11.2009 (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 29-36).

39. For at kontrollere rigtigheden af dette forslag er det imidlertid nødvendigt at undersøge det i lyset af ordlyden af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, idet denne bestemmelse finder anvendelse i den foreliggende sag, for så vidt som den specifikt vedrører det tilfælde, hvor en flyvning omdirigeres til en lufthavn, der betjener samme by, byområde eller region som den lufthavn, hvortil reservationen blev foretaget.

2. *Spørgsmålet om, hvorvidt kvalificeringen af omdirigeringen som »aflysning« i den foreliggende sag er forenelig med artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004*

a) Indledende bemærkninger

40. Jeg gør opmærksom på, at der med forordning nr. 261/2004 med det formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer er indført en retlig ordning, hvori de heri fastsatte rettigheder, dvs. retten til kompensation, til bistand og til forplejning og indkvartering (artikel 7, 8 og 9), er betinget af, at visse begivenheder er indtruffet, nemlig boardingafvisning, aflysning eller en lang forsinkelse ved afgang (artikel 4, 5 og 6), hvortil Domstolen i sin praksis har tilføjet en lang forsinkelse ved ankomsten (dommen i sagen *Sturgeon m.fl.*)¹⁵. Aflysning af en flyvning medfører således, at passageren indrømmes ret til kompensation (250, 400 eller 600 EUR afhængigt af den afstand, som flyvningen skulle have tilbagelagt, hvis den var blevet gennemført), ret til bistand i form af refusion af billetten eller omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted samt ret til forplejning og indkvartering i form af gratis måltider, kommunikation (pr. telefon, telefax eller e-postmeddelelser) og i givet fald indkvartering.

41. I denne sammenhæng er det i overensstemmelse med det i dette forslag til afgørelses punkt 38 anførte muligt at indtage den opfattelse, at det tilfælde, hvor en flyvning omdirigeres, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, svarer til en situation med aflysning som omhandlet i forordning nr. 261/2004 og således giver passagererne alle de heraf følgende rettigheder, der for så vidt angår bistand nødvendigvis vil bestå i, at luftfartsselskabet betaler omkostningerne ved overførslen fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren. Hvis dette var tilfældet, ville det forslag, der er anført i slutningen af det foregående afsnit, åbenbart være korrekt.

42. Det er imidlertid ligeledes muligt at være af den opfattelse, at det tilfælde, hvor en flyvning omdirigeres, som er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ikke svarer til en situation med aflysning, men udgør et *misligholdelsestilfælde, der adskiller sig fra* boardingafvisning, aflysning eller forsinkelse og således udelukkende giver passagererne den ret, der er fastsat i denne bestemmelse, når der er tale om et sådant misligholdelsestilfælde. Hvis det forholder sig således, skal det forslag, der er anført i slutningen af det foregående afsnit, uden tvivl ændres.

43. For at afgøre, hvilken af de to fortolkninger af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 der er korrekt, er det nødvendigt at anvende Domstolens klassiske fortolkningsmetoder.

15 – Dom af 19.11.2009 (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716).

b) Ordlydsfortolkning og systematisk, historisk og teleologisk fortolkning

44. Hvad angår ordlydsfortolkningen er jeg af den opfattelse, at den kan danne grundlag for *både* den første og den anden mulighed, som er nævnt i dette forslag til afgørelses punkt 41 og 42. Denne bestemmelse foreskriver således blot, at passagererne har ret til at få betalt omkostningerne ved overførsel fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, såfremt en flyvning omdirigeres til en lufthavn i samme by, byområde eller region, uden at teksten indeholder nogen oplysninger, der gør det muligt at bekræfte eller udelukke, at en sådan omdirigering kvalificeres som »aflysning« som omhandlet i artikel 2, litra 1), i forordning nr. 261/2004.

45. Heldigvis fører en systematisk og en historisk fortolkning af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 til et klarere fortolkningsresultat.

46. Ud fra en systematisk synsvinkel skal der først og fremmest tages hensyn til artikel 8 i forordning nr. 261/2004 i sin helhed. Jeg gør opmærksom på, at denne bestemmelses stk. 1 anfører indholdet af retten til bistand og foreskriver, at passageren, når der henvises til denne artikel, skal tilbydes valget mellem refusion af billetten (og returflyvning til afgangsstedet) [litra a)] samt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted under sammenlignelige transportbetingelser enten ved først givne lejlighed [litra b)] eller på en senere dato [litra c)]. Eftersom artikel 5 i forordning nr. 261/2004 (»aflysning«) henviser hertil, giver aflysning af en flyvning de berørte passagerer ret til disse to former for bistand. Efter min opfattelse er det rimeligt at antage, at hvis hensigten med den i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 omhandlede ret, ligesom retten til refusion af billetten eller til omlægning af rejsen, havde været, at den skulle afhænge af en aflysning af flyvningen, ville den sandsynligvis være blevet indføjet i denne bestemmelses stk. 1, eventuelt med tilføjelsen af et litra »d)« dertil.

47. I betragtning af, at retten til at få betalt omkostningerne til overførsel fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, og som betjener samme by, byområde eller region, er nævnt i et andet *selvstændigt* stykke end det stykke, hvori passagerernes rettigheder til bistand ved aflysning fastsættes, må det nødvendigvis heraf udledes, at de betingelser, der gælder for disse rettigheder, ikke finder anvendelse på det førstnævnte tilfælde.

48. Det skal navnlig påpeges, at indledningen til stk. 1 (»når der henvises til denne artikel [...]«) forudsætter, at de heri fastsatte rettigheder til bistand i princippet afhænger af, at de begivenheder, som er udtømmende anført i forordning nr. 261/2004 og den retspraksis, hvori denne er blevet fortolket, er indtrådt, dvs. boardingafvisning (artikel 4), aflysning (artikel 5), forsinkelse ved afgang (artikel 6) og forsinkelse ved ankomst på tre timer eller mere (dommen i sagen Sturgeon m.fl.)¹⁶. Såfremt artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes *selvstændigt* i forhold til nævnte stk. 1, således som jeg har argumenteret for i det foregående punkt, kan den heri omhandlede ret imidlertid ikke anses for at være betinget af, at en af disse begivenheder er indtrådt. Det må således konkluderes, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 indrømmer passagererne ret til at få betalt omkostningerne ved overførsel fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, når disse lufthavne er beliggende i samme by, byområde eller region, *uanset om en af de nævnte begivenheder rent faktisk har fundet sted*.

49. En selvstændig fortolkning af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 er efter min opfattelse så meget desto mere berettiget, som den pågældende rettighed *adskiller sig materielt* fra de i samme artikels stk. 1 omhandlede rettigheder til bistand, for så vidt som den ikke vedrører »omlægning« af flypassagerens rejse til vedkommendes endelige bestemmelsessted, men »overførsel« mellem to lufthavne, der er beliggende i nærheden af hinanden. Mens det førstnævnte tilfælde udgør en

16 – Dom af 19.11.2009 (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716).

lufttransporttjeneste, som almindeligvis ydes af den pågældende transportvirksomhed¹⁷, udgør det sidstnævnte tilfælde en transporttjeneste af en anden art, der udføres af en erhvervsdrivende, som er uafhængig af luftfartsselskabet, idet sidstnævnte alene er ansvarlig for at betale de omkostninger, som passageren har afholdt for at benytte denne tjeneste. Sammenfattende er jeg af den opfattelse, at den omstændighed, at retten i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 har en *anden* karakter end rettighederne til bistand, kan forklares med, at den indrømmes passageren på grund af et tilfælde af misligholdelse fra luftfartsselskabets side, der har en *anden* karakter end de tilfælde, som giver ret til bistand i overensstemmelse med forordning nr. 261/2004 og Domstolens praksis, hvori denne er blevet fortolket.

50. Efter min opfattelse bekræfter en grundig betragtning af forarbejderne til den pågældende forordning og af dens forløber, dvs. forordning (EØF) nr. 295/91¹⁸, at den ret, der er fastsat i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes selvstændigt i forhold til fortolkningen af de øvrige rettigheder til bistand, der fremgår af nævnte artikel 8.

51. Hvad angår forordning nr. 295/91 skal det således anføres, at denne forordning i artikel 6, stk. 2, fastsatte en regel, der var næsten identisk med reglen i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004¹⁹, og at denne regel indgik i en bestemmelse, som udelukkende omhandlede passagerernes ret til forplejning og indkvartering²⁰, og ikke blandt de rettigheder til bistand, der var fastsat i artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 295/91²¹. For så vidt angår forarbejderne til forordning nr. 261/2004 gør jeg opmærksom på, at selv om den pågældende regel i det forslag fra Kommissionen, der lå til grund for denne forordning²², blev flyttet til en artikel med overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen«, førte dette ikke til, at denne regel blev indsat i nævnte forordnings artikel 8, stk. 1, men derimod, at den blev indsat som den eneste regel i artikel 8, stk. 3, hvor den befinder sig på nuværende tidspunkt.

52. Det følger således af en systematisk og historisk fortolkning, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 er udformet som en selvstændig bestemmelse, der selv fastsætter både sine egne betingelser for anvendelsen (et forslag fra luftfartsselskabet til passageren på en flyvning, der er omdirigeret til en lufthavn i samme by, byområde eller region som den lufthavn, hvortil reservationen blev foretaget), og de retlige konsekvenser, der følger af opfyldelsen af disse betingelser (passagerens ret til at få betalt de omkostninger, der er afholdt som følge af overførslen fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til det andet nærliggende bestemmelsessted, som er aftalt med luftfartsselskabet), idet det ikke er nødvendigt, med henblik på at identificere disse, at sammenholde denne bestemmelse med de øvrige bestemmelser i forordning nr. 261/2004, således som de er blevet fortolket i Domstolens praksis.

17 – Dette fremgår særlig tydeligt af den italienske sprogversion af artikel 8 i forordning nr. 261/2004, hvori udtrykket »omlægning af rejsen« er oversat med »imbarco su un volo alternativo« (min fremhævelse), dvs. »boarding af en alternativ flyvning«.

18 – Rådets forordning af 4.2.1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning (EFT 1991, L 36, s. 5).

19 – Artikel 6, stk. 2, i forordning nr. 295/91 havde følgende ordlyd: »Betjenes en by eller region af flere lufthavne, og tilbyder et luftfartsselskab en afvist passager en flyvning til en anden lufthavn end den lufthavn, hvortil passageren havde booket, tilbydes denne fuld dækning af udgifterne til transport mellem lufthavnene eller efter aftale med passageren til et andet nært beliggende bestemmelsessted.«

20 – Jf. artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 295/91, hvorefter »[luftfartsselskabet] u[d] over den minimumskompensation, der er fastsat i artikel 4, [gratis] tilbyder [...] følgende til passagerer, der afvises: a) udgifter til en telefonsamtale og/eller en telex/telexmeddelelse til bestemmelsesstedet[,] b) måltider og forfriskninger i rimeligt forhold til ventetiden[,] c) hotelindkvartering i tilfælde, hvor det er nødvendigt at foretage en eller flere overnatninger«.

21 – Denne bestemmelse havde følgende ordlyd: »I tilfælde af afvisning har passageren ret til at vælge mellem: - fuld refusion af billetprisen for den ikke-udførte del af rejsen[,] - befordring snarest muligt til det endelige bestemmelsessted[,] - befordring på et senere tidspunkt efter eget valg.«

22 – Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (KOM/2001/0784 endelig udg. – COD 2001/0305) (EFT 2002, C 103 E/17, s. 225).

53. Endelig skal den pågældende bestemmelse betragtes ud fra en teleologisk synsvinkel, hvilket uden tvivl – som bekendt – er Domstolens foretrukne metode ved fortolkningen af forordning nr. 261/2004²³. Jeg vil dog allerede her gøre opmærksom på, at det med denne metode efter min opfattelse er muligt at fjerne enhver tvivl, der måtte være tilbage, med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt en omdirigering i henhold til denne forordnings artikel 8, stk. 3, skal sidestilles med en aflysning af flyvningen som omhandlet i forordningens artikel 2, litra l).

54. Henset til det første formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004, skal det først og fremmest påpeges, at denne forordning – således som det fremgår af første, anden og fjerde betragtning hertil – har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer ved at styrke deres rettigheder i en række situationer, der forårsager dem alvorlige problemer og gener, såsom boardingafvisning, aflysning og lange forsinkelser, og at godtgøre skaderne på en standardiseret og umiddelbar måde²⁴.

55. Kvalificeringen som »aflyst« flyafgang indebærer således, at de gener, som passagererne udsættes for som følge af den manglende overholdelse af befordringspligten, er *alvorlige*. Efter min opfattelse er en landing i en anden lufthavn end den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, men som betjener samme by, byområde eller region, imidlertid ikke i sig selv en situation, der medfører lige så alvorlige gener for passagererne som dem, der følger af en aflysning (eller en boardingafvisning eller en forsinkelse ved ankomsten på tre timer eller mere).

56. Jeg finder det endvidere ikke indlysende, at en fortolkning af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvorefter det tilfælde, hvor en flyvning omdirigeres til en lufthavn, der betjener samme by, byområde eller region som den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, skal sidestilles med en aflysning, sikrer en større beskyttelse af passageren end en fortolkning, hvorved dette tilfælde kvalificeres som et misligholdelsestilfælde, der adskiller sig fra aflysning, boardingafvisning og lang forsinkelse ved ankomsten. Jeg gør nemlig opmærksom på, at et af de midler, som den nævnte forordning anvender til at nå det primære formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, er at afskrække luftfartsselskaberne fra at gøre brug af aflysninger²⁵. I denne sammenhæng er det let at forestille sig, at såfremt en omdirigering af flyvningen som omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke blev forstået således, at den ikke er omfattet af begrebet »aflysning«, og således indrømmede passagererne de samme rettigheder som en aflysning, ville luftfartsselskaberne i mange tilfælde som erfarne erhvervsdrivende reagere ved at beslutte at aflyse de flyvninger, som de blot ville have kunnet gennemføre til en lufthavn i nærheden af den oprindeligt planlagte, for derefter at tilbyde passagererne på disse flyvninger en omlægning af rejsen til den sidstnævnte lufthavn, sandsynligvis på en senere dato. Ville det, når alt kommer til alt, være økonomisk rationelt at iværksætte en, ofte ikke uanselig, organisatorisk indsats, for at passagererne kunne nå frem til deres endelige bestemmelsessted så hurtigt som muligt, hvis de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskaberne som følge af denne omdirigering, svarede til dem, der påhviler dem i tilfælde af en aflysning (kompensation, bistand samt for plejning og indkvartering)?

23 – Jf., blandt et betragteligt antal mulige eksempler, Domstolens henvisning til formålene med forordning nr. 261/2004, da den blev anmodet om at fortolke begrebet »flyafgang« i dom af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 35), og fastslog, at »[a]t anse en »flyafgang« [...] for en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur vil i realiteten indebære, at den beskyttelse, som ydes passagerer i henhold til forordningen, indskrænkes, hvilket vil være i strid med forordningens formål, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne«.

24 – Jf. dom af 22.6.2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

25 – Jf. i denne sammenhæng forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (KOM/2001/0784 endelig udg. – COD 2001/0305), punkt 5. Jf. desuden dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 83).

3. Konklusion

57. I lyset af ovenstående betragtninger er det min opfattelse, at den fortolkning, der er anført i dette forslag til afgørelse punkt 41, hvorefter en flyvning, der omdirigeres med henblik på landing i en lufthavn, der betjener samme by, byområde eller region som den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, skal kvalificeres som en aflyst flyvning, ikke kan tiltrædes, for så vidt som en sådan omdirigering i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal forstås som et misligholdelsestilfælde, der adskiller sig fra aflysning af flyvningen. Det følger heraf, at denne omdirigering principielt alene medfører, at passageren har ret til at få betalt omkostningerne ved overførsel fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til (eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale mellem luftfartsselskabet og passageren), men ikke den ret til kompensation, som passageren har i tilfælde af en aflysning af flyvningen.

58. For alle tilfældes skyld – og selv om jeg er klar over, at dette ikke er tilfældet i hovedsagen – skal det tilføjes, at det ikke kan udelukkes med sikkerhed, at passageren som følge af den pågældende omdirigering ankommer til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til det andet nærliggende bestemmelsessted, som er aftalt med luftfartsselskabet, med en forsinkelse på tre timer eller mere. Det siger sig selv, at en så lang forsinkelse ved ankomsten ville give den pågældende passager ret til kompensation i medfør af en samlet læsning af artikel 5, 6 og 7 i forordning nr. 261/2004, således som det følger af den ovenfor nævnte dom i sagen *Sturgeon m.fl.*²⁶.

59. Afslutningsvis vil jeg nævne, at en fortolkning, der sidestiller det tilfælde med omdirigering, der er omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, med en aflysning af flyvningen, efter min opfattelse ligeledes ville være i strid med ligebehandlingsprincippet, hvortil Domstolen gentagne gange har henvist i forbindelse med fortolkningen af andre bestemmelser i denne forordning²⁷.

60. Som bekendt indebærer dette princip, at ensartede situationer ikke må behandles forskelligt, og at forskellige situationer ikke må behandles ens, medmindre en sådan behandling er objektivt begrundet. Hvad angår forordning nr. 261/2004 har Domstolen allerede tilkendegivet, at spørgsmålet om, hvorvidt situationer, der er omfattet af denne, kan sammenlignes, skal afgøres »i forhold til *karakteren og omfanget* af de forskellige gener og skader, som de berørte passagerer lider«^{28 29}. På baggrund af disse kriterier kan der efter min opfattelse næppe være tvivl om, at en passager på en flyvning, der er blevet gennemført i overensstemmelse med den oprindelige planlægning, og som er ankommet til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, med en forsinkelse på under tre timer, har været udsat for gener, der har samme karakter og samme omfang, som de gener, der påføres en passager som sagsøgeren i hovedsagen, hvis flyafgang er blevet omdirigeret til en alternativ lufthavn i samme by, byområde eller region, og som ankommer til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, med en forsinkelse på under tre timer. Hvis en sådan omdirigering skulle anses for at være sidestillet med en aflysning, ville det imidlertid kun være den sidstnævnte passager, der ville have ret til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

61. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen besvarer det andet og det tredje spørgsmål således, at artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 6, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en passager i det tilfælde, hvor et fly lander i en anden lufthavn end den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, men i samme by, samme byområde eller samme

26 – Dom af 19.11.2009 (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716).

27 – Dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 93-100), af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 38 og 39), af 19.11.2009, *Sturgeon m.fl.* (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 48 ff.), af 23.10.2012, *Nelson m.fl.* (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 33-40), og af 7.9.2017, *Bossen m.fl.* (C-559/16, EU:C:2017:644, præmis 19 ff.), samt kendelse af 5.10.2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, præmis 21 ff.).

28 – Dom af 19.11.2009, *Sturgeon m.fl.* (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 49).

29 – Min fremhævelse.

region, ikke har ret til kompensation på grund af aflysning af flyvningen. Der består kun en ret til kompensation, såfremt passageren som følge af denne omdirigering ankommer til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til det andet nærliggende bestemmelsessted, der er aftalt med luftfartsselskabet, med en forsinkelse på tre timer eller mere.

B. Det sjette spørgsmål

62. Med det sjette spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at luftfartsselskabet i tilfælde af landing i en anden lufthavn end den, som reservationen blev foretaget til, på eget initiativ skal tilbyde passageren at betale omkostningerne ved overførslen til sidstnævnte lufthavn eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.

63. Jeg skal først og fremmest gøre opmærksom på, at jeg er uenig i det synspunkt, som Kommissionen har givet udtryk for i sit skriftlige indlæg, nemlig at den omstændighed, at denne artikel bestemmer, at luftfartsselskabet »betaler [...] omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn enten til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren«³⁰, nødvendigvis må lede til den konklusion, at dette luftfartsselskab ikke har pligt til at tage initiativ til at opfylde denne forpligtelse. Selv om udtrykket »betale« ganske vist kan lade formode, at den nævnte forpligtelse udelukkende omfatter refusion af omkostningerne ved overførsel *på passagerens anmodning*, ser denne fortolkning dog bort fra den omstændighed, at det foregående sætningsled i den pågældende bestemmelse (»[h]vis [...] et transporterende luftfartsselskab *tilbyder* en passager en flyvning til en alternativ lufthavn i forhold til den, som reservationen gælder for«)³¹ henviser til et forslag fra luftfartsselskabet, som kan ledsages af et tilbud om at betale de omkostninger, som passageren har afholdt på grund af denne overførsel. Jeg er derfor af den opfattelse, at der ikke kan udledes et entydigt svar på dette spørgsmål ud fra ordlyden af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

64. Under disse omstændigheder er det endnu engang af afgørende betydning for fortolkningen artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 at betragte denne artikel ud fra en teleologisk synsvinkel. Det skal således påpeges, at selv om forordningens primære formål, således som det fremgår af første betragtning hertil, er at »sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer«, præciseres det i samme betragtning, at »der [endvidere bør tages] fuldt ud [...] hensyn til *forbrugerbeskyttelseskrav* generelt«³².

65. Med andre ord er den tankegang, der ligger til grund for de regler, der er indført ved forordning nr. 261/2004, ligeledes baseret på en konstatering af, at passageren/forbrugeren befinder sig i en ufordelagtig situation i forhold til luftfartsselskabet/tjenesteyderen. For at rette op på denne situation og give passageren/forbrugeren mulighed for effektivt at nyde de rettigheder, som er tildelt denne, kræver denne forordning efter min opfattelse, at luftfartsselskabet/tjenesteyderen *aktivt* yder passageren/forbrugeren bistand.

30 – Min fremhævelse.

31 – Min fremhævelse.

32 – Min fremhævelse.

66. Dette fremgår bl.a. af bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 om passagerernes ret til bistand. I denne henseende kan det således konstateres, at selv om de forskellige sprogversioner af den nævnte forordnings artikel 8, stk. 1, ikke er entydige med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt initiativet påhviler luftfartsselskabet eller passageren³³, bestemmer samme forordnings artikel 4, stk. 3 (boardingafvisning), artikel 5, stk. 1, litra a) (aflysning), og artikel 6, stk. 1, litra c), nr. iii) (forsinkelse på mindst fem timer), henholdsvis, at luftfartsselskabet »bistår [de berørte passagerer]«, at berørte passagerer »tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab«, og at »det transporterende luftfartsselskab [tilbyder] passagererne [...] den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a)«.

67. Nødvendigheden af, at luftfartsselskabet tilbyder bistand, afspejler således kravet om beskyttelse af passageren/forbrugeren, for så vidt som sidstnævnte, som er »strandet« i en anden lufthavn end lufthavnen på vedkommendes endelige bestemmelsessted, fordi en af de ovennævnte begivenheder er indtrådt, befinder sig i en sårbar situation i forhold til luftfartsselskabet, der har base i denne lufthavn. Dette er grunden til, at sidstnævnte skal opfylde den bistandspligt, der påhviler selskabet, uanset om passageren forinden har anmodet herom.

68. Som den østrigske regering har anført i sit skriftlige indlæg, forekommer denne fortolkning mig at være fuldt ud på linje med Domstolens dom i Rusu-sagen, hvori den fastslog, at det påhviler det luftfartsselskab, som har afvist passagerer fra boarding, at yde disse den bistand, der er fastsat i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. I denne dom fandt Domstolen nærmere bestemt, at det påhvilede luftfartsselskabet, når det fremsatte sit tilbud, at give passagererne de oplysninger, som er nødvendige for, at de kan træffe et effektivt valg mellem refusion af billetten og omlægning af rejsen, uden at passagererne er forpligtet til at bidrage aktivt til søgningen efter disse oplysninger³⁴. Sammenfattende følger det efter min opfattelse af denne dom, at der, for at passagererne effektivt kan nyde retten til bistand, ikke kan ses bort fra nødvendigheden af luftfartsselskabets forudgående mellemkomst.

69. Selv om retten til at få betalt omkostningerne ved overførsel fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til (eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren), således som det er blevet anført i dette forslag til afgørelse, skal undergives en selvstændig fortolkning i forhold til retten til bistand i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, er det min opfattelse, at den tilsvarende forpligtelse, der påhviler luftfartsselskabet, ligeledes skal tage hensyn til det krav om beskyttelse af passageren/forbrugeren, som er formuleret i første betragtning til denne forordning.

70. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen besvarer det sjette spørgsmål således, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at luftfartsselskabet i tilfælde af landing i en anden lufthavn end den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, på eget initiativ skal tilbyde passageren at betale omkostningerne ved overførslen til den sidstnævnte lufthavn eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.

33 – I den tyske (»so können Fluggäste wählen zwischen [...]«), den finske (»matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista [...]«), den litauiske (»keleiviams leidžiama rinktis [...]«) og den polske sprogversion (»pasazerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]«) henvises blot til den omstændighed, at passagererne kan eller har ret til at vælge mellem forskellige former for tilgængelig bistand, uden at der gives en præcisering af, om det påhviler luftfartsselskabet at tilbyde passagerne den i denne bestemmelse fastsatte bistand, eller om det påhviler de sidstnævnte at anmode herom, mens der i de øvrige sprogversioner gøres brug af den første af disse to muligheder.

34 – Dom af 29.7.2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, præmis 53-55).

C. Det syvende spørgsmål

71. Med det syvende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om tilsidesættelse af de forpligtelser til at betale de omkostninger ved at overføre passageren fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til (eller til det nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren), og ved transporten mellem lufthavnen og indkvarteringsstedet, der påhviler luftfartsselskabet i henhold til artikel 8, stk. 3, og artikel 9, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, giver passageren ret til en fast kompensation som omhandlet i denne forordnings artikel 7, stk. 1.

72. Jeg vil først og fremmest foreslå, at Domstolen omformulerer dette spørgsmål således, at det alene henviser til artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Hvad angår denne forordnings artikel 9, stk. 1, litra c), er jeg nemlig af den opfattelse, at det af de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag ikke klart fremgår, at fortolkningen af denne bestemmelse er relevant for afgørelsen af tvisten i hovedsagen, og at den fortolkning af den nævnte forordnings artikel 8, stk. 3, som en selvstændig bestemmelse, som jeg har argumenteret for i dette forslag til afgørelse, under alle omstændigheder kan udelukke en sådan relevans, for så vidt som denne fortolkning indebærer, at alene artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 finder anvendelse i et tilfælde som det foreliggende, hvor flyvningen blev omdirigeret.

73. Dette spørgsmål giver efter min opfattelse ikke anledning til særlige vanskeligheder, idet Domstolens praksis allerede har tilvejebragt alle de holdepunkter, der er nødvendige for besvarelsen.

74. Det skal indledningsvis påpeges, at Domstolen allerede udtrykkeligt og bekræftende – ganske vist i form af et obiter dictum – har besvaret spørgsmålet om, hvorvidt der *består* en ret til kompensation for passagererne som følge af, at luftfartsselskabet ikke har opfyldt de forpligtelser til at yde bistand og til at sørge for forplejning og indkvartering, som påhviler det i henhold til artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004, i dommen i sagen Sousa Rodríguez m.fl.³⁵

75. Man kan eventuelt spørge, om en passager ligeledes har denne ret, når luftfartsselskabet har tilsidesat forpligtelsen til at betale omkostningerne ved at overføre passageren fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til (eller til det aftalte nærliggende bestemmelsessted), som omhandlet i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Jeg gør nemlig endnu en gang opmærksom på, at den opfattelse, der argumenteres for i dette forslag til afgørelse, er, at selve de forpligtelser til bistand, hvis tilsidesættelse medfører en kompensationsret ifølge dommen i sagen Sousa Rodríguez m.fl.³⁶, kun er foreskrevet i denne forordnings artikel 8, stk. 1, mens forordningens artikel 8, stk. 3, skal anses for en selvstændig bestemmelse. Efter min opfattelse bør dette spørgsmål nødvendigvis besvares bekræftende, eftersom den pågældende forpligtelse, ligesom forpligtelsen til at tilbyde bistand (samt forplejning og indkvartering), »ville være meningsløs, hvis man ikke kunne håndhæve den«, for at bruge den formulering, som generaladvokat Sharpston anvendte i forslaget til afgørelse i sagen Sousa Rodríguez m.fl.³⁷

76. Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende kompensation kan bestå i en *fast* kompensation som omhandlet i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, således som sagsøgeren i hovedsagen har gjort gældende, er det tilstrækkeligt at foretage en nærmere undersøgelse af Domstolens ræsonnement i McDonagh-dommen³⁸, hvor den med henblik på at udelukke denne mulighed tog stilling til spørgsmålet om gyldigheden af artikel 9 i forordning nr. 261/2004 i forhold til proportionalitetsprincippet.

35 – Dom af 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 44).

36 – Dom af 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

37 – Generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Sousa Rodríguez m.fl. (C-83/10, EU:C:2011:427, punkt 60).

38 – Dom af 31.1.2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

77. Ifølge Domstolen kan den omstændighed, at der ikke foreligger en tidsmæssig eller økonomisk begrænsning af den forpligtelse til at sørge for forplejning og indkvartering, som er fastsat i forordningens artikel 9, ikke udgøre en tilsidesættelse af proportionalitetsprincippet, eftersom de endog betydelige negative økonomiske konsekvenser, som den medfører for luftfartsselskaberne, ikke er urimelige set i forhold til formålet om en mere omfattende beskyttelse af passagererne, og at luftfartsselskaberne som erfarne erhvervsdrivende under alle omstændigheder har ret til at overvælge de omkostninger, der er forbundet med denne forpligtelse, på flybilletpriserne. Domstolen tilføjede her en anden præmis for at præcisere, at passageren imidlertid – som kompensation for luftfartsselskabets manglende overholdelse af denne forpligtelse til at sørge for forplejning og indkvartering – alene kan opnå godtgørelse for beløb, som, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere luftfartsselskabets manglende forplejning til og indkvartering af den pågældende passager, idet den overlod det til den nationale domstol at foretage denne vurdering³⁹. Hermed mente Domstolen efter min opfattelse, at en fortolkning i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet forudsætter, at der er *overensstemmelse* mellem det beløb, som luftfartsselskabet skal betale i kompensation, og de omkostninger, som den berørte passager har afholdt, idet dette krav pr. definition udelukker en fast kompensation som den i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 omhandlede.

78. Jeg medgiver gerne, at indsættelsen af denne præmis i denne dom ikke var specifikt begrundet i et ønske om at udelukke anvendelsen af en fast kompensation, men alene i nødvendigheden af at fastsætte en grænse for de beløb, som passagererne kræver på grund af luftfartsselskabets tilsidesættelse af den forpligtelse til at sørge for forplejning og indkvartering, der påhviler det ved en aflysning af deres flyafgang som følge af usædvanlige omstændigheder, som varer i længere tid. Imidlertid viser den af Domstolen anvendte generelle formulering, sammenholdt med den omstændighed, at den pågældende præmis ligeledes indgår i domskonklusionen, efter min opfattelse, at en indrømmelse af en fast kompensation til passageren som den, der er fastsat i artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, som følge af tilsidesættelsen af en hvilken som helst forpligtelse til at sørge for forplejning, indkvartering og transport i henhold til forordningens artikel 9 ifølge Domstolen ville medføre så betydelige negative økonomiske konsekvenser for luftfartsselskabet, at denne artikel ikke ville kunne fortolkes således uden at tilsidesætte proportionalitetsprincippet.

79. Det kan derfor i den foreliggende sag konkluderes, at luftfartsselskabets tilsidesættelse af den forpligtelse til at sørge for forplejning og indkvartering, der fremgår af artikel 9, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, giver passageren ret til refusion af de beløb, der, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere luftfartsselskabets manglende opfyldelse af sin forpligtelse.

80. Henset til kravet om at anlægge en fortolkning, der er i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, af en hvilken som helst bestemmelse i forordning nr. 261/2004 er det efter min opfattelse indlysende, at denne konklusion ligeledes finder anvendelse i det tilfælde, hvor den forpligtelse, som luftfartsselskabet har tilsidesat, er den i forordningens artikel 8, stk. 3, omhandlede forpligtelse.

81. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen besvarer det syvende præjudicielle spørgsmål således, at tilsidesættelse af den forpligtelse til at betale omkostningerne ved at overføre passageren fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til (eller til et nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren), der påhviler luftfartsselskabet i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ikke giver passageren ret til en fast kompensation som

39 – Jf. dom af 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 45-51).

omhandlet i denne forordnings artikel 7, stk. 1. En sådan tilsidesættelse giver derimod passageren ret til refusion af de beløb, der, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere luftfartsselskabets manglende opfyldelse af dets forpligtelse.

IV. Forslag til afgørelse

82. På baggrund af det ovenfor anførte foreslår jeg, at Domstolen besvarer det andet, det tredje, det sjette og det syvende præjudicielle spørgsmål, der er forelagt af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), således:

- »1) Artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 6, artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, 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 fortolkes således, at en passager i det tilfælde, hvor et fly lander i en anden lufthavn end den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, men i samme by, samme byområde eller samme region, ikke har ret til kompensation på grund af aflysning af flyvningen. Der består kun en ret til kompensation, såfremt passageren som følge af denne omdirigering ankommer til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, eller til det andet nærliggende bestemmelsessted, der er aftalt med luftfartsselskabet, med en forsinkelse på tre timer eller mere.
- 2) Artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at luftfartsselskabet i tilfælde af landing i en anden lufthavn end den lufthavn, som reservationen blev foretaget til, på eget initiativ skal tilbyde passageren at betale omkostningerne ved overførslen til den sidstnævnte lufthavn eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.
- 3) Tilsidesættelse af den forpligtelse til at betale omkostningerne ved at overføre passageren fra ankomstlufthavnen til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til (eller til et nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren), der påhviler luftfartsselskabet i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, giver ikke passageren ret til en fast kompensation som omhandlet i denne forordnings artikel 7, stk. 1. En sådan tilsidesættelse giver derimod passageren ret til refusion af de beløb, der, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere luftfartsselskabets manglende opfyldelse af dets forpligtelse.«