



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
H. SAUGMANDSGAARD ØE
fremsat den 6. oktober 2021¹

Sag C-451/20

Airhelp Limited
mod
Austrian Airlines AG

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

»Præjudiciel forelæggelse – luftfart – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation til luftfartspassagerer ved aflysning og lange forsinkelser – samlet reservation hos et EF-luftfartsselskab – flyforbindelse, der består af to flyvninger, hvor det første afgangssted og det endelige ankomststed er beliggende i et tredjeland – ankomststedet for den første flyvning og afgangsstedet for den anden flyvning er beliggende på en medlemsstats område – artikel 3, stk. 1, litra a) og b) – anvendelsesområde – artikel 5, stk. 1, litra c) – tilbud om omlægning – forsinkelse af den omlagte flyvning – det faktiske ankomsttidspunkt på det endelige bestemmelsessted – det transporterende luftfartsselskabs forpligtelser – artikel 7, stk. 1 – ret til kompensation«

I. Indledning

1. Den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af en række bestemmelser i forordning (EF) nr. 261/2004 vedrørende kompensation til luftfartspassagerer².
2. Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem selskabet Airhelp Ltd (Hongkong), der er indtrådt i en passagers rettigheder, og luftfartsselskabet Austrian Airlines AG (Østrig) vedrørende et krav om kompensation for en aflyst flyvning med den begrundelse, at den omlagte flyvning, som blev tilbudt af dette luftfartsselskab, ikke gjorde det muligt for den berørte passager at ankomme til sit endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt for den aflyste flyvning.
3. Hovedsagen giver Domstolen lejlighed til at tage stilling til, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på en flyvning fra og til et tredjeland med direkte flytilslutning i en medlemsstat. Domstolen skal tage stilling til, hvorvidt den kompensation, som i denne

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).

forordning foreskrives vedrørende to flyvninger med afgang- eller ankomststed i en medlemsstat, når der er tale om to særskilte reservationer, også gælder for flyforbindelsen som helhed, når disse to flyvninger er reserveret med en samlet reservation.

4. Domstolen anmodes ligeledes om at præcisere begrebet »det faktiske ankomsttidspunkt« for så vidt angår de forpligtelser, der påhviler det transporterende luftfartsselskab i forbindelse med et tilbud om omlægning af rejsen, og om at afgøre, om dette luftfartsselskab er ansvarligt for den omlagte flyvning, der udføres af et andet luftfartsselskab, således at en eventuel forsinkelse, der påvirker denne flyvning, kan tilregnes det førstnævnte luftfartsselskab.

5. På grundlag af min analyse vil jeg foreslå Domstolen at besvare disse spørgsmål således, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse i en situation, hvor to flyvninger, der er reserveret samlet, hver især er omfattet af denne forordning, og at det transporterende luftfartsselskab, som har indgået transportkontrakten med passageren, kun kan frigøre sig fra sin forpligtelse til at betale kompensation, hvis det har tilbudt passageren en omlægning af rejsen, der gør det muligt for passageren faktisk at ankomme til sit endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt for den aflyste flyvning.

II. EU-retten

6. Følgende fremgår af 1., 2., 6., 12. og 13. 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.

[...]

(6) Beskyttelsen for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i en medlemsstat, bør udvides til også at omfatte passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, hvis bestemmelseslufthavnen er beliggende i en medlemsstat, og det er et EF-luftfartsselskab, der udfører flyvningen.

(12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem en rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

(13) Passagerer fra aflyste flyafgange bør enten kunne få refunderet billetprisen eller omlagt deres rejse under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, medens de venter på en senere afgang.«

7. Denne forordnings artikel 2, som har overskriften »Definitioner«, har følgende ordlyd:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

b) »transporterende luftfartsselskab«: et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller en fysisk person, der har kontrakt med denne passager

[...]

h) »endeligt bestemmelsessted«: det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning; alternative tilsluttede flyforbindelser, der er til rådighed, tages ikke i betragtning hvis det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt overholdes

[...]«

8. Den nævnte forordnings artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer:

»1. Denne forordning gælder

a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelse eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

[...]

5. Denne forordning gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelser til rådighed for de passagerer, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2. Hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med passagererne, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer.«

9. Samme forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), med overskriften »Aflysning« bestemmer:

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

[...]

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.«

10. Artikel 7 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 1 og 2:

»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.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning

[...]

c) med fire timer for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.«

11. Under overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen« bestemmer denne forordnings artikel 8, stk. 1:

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

[...]

b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed [...]«

12. Denne forordnings artikel 13 med overskriften »Ret til at søge erstatning« bestemmer:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver anden person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. [...]«

III. Tvisten i hovedsagen, de præjudicielle spørgsmål og retsforhandlingerne for Domstolen

13. En passager havde en bekræftet reservation til en flyforbindelse, som skulle gennemføres af EF-luftfartsselskabet Austrian Airlines fra Chişinău (Moldova) til Bangkok (Thailand), og som omfattede to successive flyvninger, der efter planen skulle gennemføres den 29. maj 2019: den første flyvning fra Chişinău (Moldova) til Wien (Østrig) og den anden flyvning, med planlagt afgangstid adskillige timer efter den første flyvnings ankomsttid, fra Wien (Østrig) til Bangkok (Thailand) med planlagt ankomsttid den 30. maj 2019 kl. 14.20.

14. Flyvningen fra Chişinău til Wien blev aflyst mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt. Austrian Airlines ombookede passageren til en flyvning fra Istanbul (Tyrkiet) til Bangkok (Thailand), ligeledes med planlagt ankomst den 30. maj 2019, men kl. 15.00³. Det forventede ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning lå således kun 40 minutter senere end den oprindeligt reserverede flyvnings planlagte ankomsttidspunkt. Imidlertid ankom denne omlagte flyvning til Bangkok kl. 16.47, dvs. med en forsinkelse på 2 timer og 27 minutter i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning.

15. Airhelp, til hvilket selskab den pågældende passager overdrog sin ret til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, nedlagde påstand om betaling af kompensation på 300 EUR og gjorde i denne forbindelse gældende, at Austrian Airlines ikke tilbød passageren en omlægning af rejsen, der gjorde det muligt for ham at ankomme til sit endelige bestemmelsessted, Bangkok, senest to timer efter det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. Dette beløb tager hensyn til, at Austrian Airlines ifølge Airhelp har ret til at gøre en nedsættelse af kompensationen gældende i henhold til denne forordnings artikel 7, stk. 2, litra c), eftersom passageren ankom til det endelige bestemmelsessted med mindre end fire timers forsinkelse i forhold til det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. Austrian Airlines bestred imidlertid denne påstand og gjorde gældende, at passageren ikke har ret til denne kompensation, eftersom det planlagt ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning var kl. 15.00, og at forsinkelsen derfor kun var på 40 minutter i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning, dvs. kl. 14.20.

16. Retten i første instans Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) gav sagsøgeren medhold, idet den fastslog, at det fremgik af ordlyden af forordning nr. 261/2004, at der ved fastsættelsen af varigheden af en forsinkelse af en flyvning skulle foretages en sammenligning mellem det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindelige flyvning og det faktiske tidspunkt, hvor den omlagte flyvning ankom til det endelige bestemmelsessted. Denne ret udledte heraf, at et luftfartsselskab kun kan frigøres fra at betale kompensation, såfremt passageren faktisk ankommer til det endelige bestemmelsessted med den omlagte flyvning senest to timer senere end oprindeligt planlagt.

17. Retten bemærkede, at passageren i det foreliggende tilfælde skulle være landet i Bangkok kl. 14.20 med den oprindeligt planlagte flyvning, men at hans faktiske ankomsttidspunkt på det endelige bestemmelsessted med den omlagte flyvning først var kl. 16.47, dvs. 2 timer og 27 minutter senere. Den fastslog, at passageren havde ret til kompensation, nedsat med 50%, men tog ikke stilling til spørgsmålet om, hvorvidt de faktiske omstændigheder i sagen henhørte under bestemmelserne i forordning nr. 261/2004.

³ – Ifølge anmodningen om præjudiciel afgørelse har det ikke været muligt at fastslå, hvorledes og på hvilket klokkeslæt passageren blev transporteret fra Chişinău til Istanbul.

18. Austrian Airlines har iværksat appel til prøvelse af afgørelsen i første instans ved den forelæggende ret, Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig).

19. Den forelæggende ret har anført, at det synes at fremgå af Domstolens praksis, at en mellemlanding på Unionens område ikke vil kunne begrunde, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på flyvninger, der er reserveret samlet, når det første afgangssted eller det endelige bestemmelsessted ikke er beliggende på Unionens område. Hvis dette er tilfældet, vurderer den forelæggende ret, at forordningen ikke ville finde anvendelse på den oprindeligt bookedede flyvning fra Chişinău (Moldova) til Bangkok (Thailand) via Wien (Østrig), eftersom det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland. Den er imidlertid i tvivl om, hvorvidt et sådant resultat ville være i overensstemmelse med forordningens formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, og har i denne forbindelse fremhævet, at hvis de to flyvninger ikke havde været reserveret samlet, ville de i henhold til ordlyden af forordningens artikel 3, stk. 1, hver især være omfattet af forordningens anvendelsesområde.

20. Den forelæggende ret har endvidere anført, at såfremt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, opstår spørgsmålet, om denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), skal fortolkes således, at den tidsramme, som den fastsætter, skal være baseret på det *planlagte* afgangs- og ankomsttidspunkt eller på den omlagte flyvnings *faktiske* afgangs- og ankomsttidspunkt. Den har fremhævet, at retten til kompensation i hovedsagen således afhænger af svaret på spørgsmålet om, hvorvidt det planlagte ankomsttidspunkt på det endelige bestemmelsessted skal sammenlignes med det *planlagte* ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning (en situation, der ikke giver ret til kompensation, idet forsinkelsen er på mindre end 2 timer), eller snarere med det *faktiske* ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning (en situation, der giver ret til kompensation, idet forsinkelsen er på mere end 2 timer).

21. Den forelæggende ret har anført, at ordlyden af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 ikke giver noget svar. Den er i tvivl om, hvorvidt formuleringen »får tilbudt« som omhandlet i denne bestemmelse skal fortolkes således, at luftfartsselskabet blot er forpligtet til at tilbyde passageren en omlægning af rejsen uden at være forpligtet til at sikre, at flyvningen ankommer på det planlagte tidspunkt eller inden for et bestemt tidsrum i forhold til dette tidspunkt, hvorved en eventuel forsinkelse af den omlagte flyvning, som et andet luftfartsselskab har udført, ikke kan tilregnes luftfartsselskabet.

22. 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 3, stk. 1, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at forordningen også finder anvendelse på en flyforbindelse, som er reserveret samlet og består af to delflyvninger, som skal gennemføres af det samme EF-luftfartsselskab, når både afgangsstedet for den første delflyvning og ankomststedet for den anden delflyvning ligger i et tredjeland, og kun ankomststedet for den første delflyvning og afgangsstedet for den anden delflyvning ligger på en medlemsstats område?

Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:

2) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at passageren også har ret til kompensation i henhold til forordningens artikel 7, stk. 1, når han med den alternative transportmulighed, som han blev tilbudt, ganske vist ville være ankommet til det endelige bestemmelsessted mindre end to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt for den [aflyste] flyvning, men faktisk ikke ankommer inden for denne tidsramme?«

23. Anmodningen om præjudiciel afgørelse indgik til Domstolens Justitskontor den 23. september 2020. Parterne i hovedsagen, den østrigske og den danske regering samt Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg. Der er ikke blevet afholdt retsmøde, men samtlige procesdeltagere og berørte parter med undtagelse af den danske regering har indgivet skriftlige svar på Domstolens spørgsmål den 18. maj 2021.

IV. Bedømmelse

A. Spørgsmålet om, hvorvidt forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på en flyforbindelse, hvor det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland, men som består af to flyvninger med et afgang- eller ankomststed i en medlemsstat (det første præjudicielle spørgsmål)

24. Med det første præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse på en flyforbindelse, der gennemføres af et EF-luftfartsselskab, og som består af to flyvninger, der er reserveret samlet, når det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland, i det foreliggende tilfælde Moldova og Thailand, og når ankomststedet for den første flyvning og afgangsstedet for den anden flyvning er beliggende på en medlemsstats område.

25. Jeg konstaterer for det første, at den første flyvning, fra Chişinău til Wien, som blev gennemført af et EF-luftfartsselskab, med afgangssted i et tredjeland (Moldova) og bestemmelsessted i en medlemsstat (Østrig), er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004 i henhold til denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b)⁴, mens den anden flyvning fra Wien til Bangkok med afgangssted i en medlemsstat (Østrig) og bestemmelsessted i et tredjeland (Thailand) ligeledes er omfattet af denne forordning i overensstemmelse med dens artikel 3, stk. 1, litra a).

26. Selv om disse to flyvninger, taget hver for sig, er omfattet af forordning nr. 261/2004, bevirker den omstændighed, at de er blevet reserveret samlet, idet det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i tredjelände, da, at denne forordning ikke finder anvendelse?

27. Mens Austrian Airlines og den danske regering er af den opfattelse, at dette spørgsmål skal besvares bekræftende med den begrundelse, at denne forordning ikke finder anvendelse på en flyforbindelse fra et tredjeland til et andet tredjeland, er Airhelp, den østrigske regering og Kommissionen af den modsatte opfattelse.

⁴ – På baggrund af de sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, er det min opfattelse, at betingelsen i denne bestemmelse om, at den pågældende passager ikke har modtaget modbydelser eller kompensation eller har fået bistand i tredjeländet, er opfyldt, hvilket det imidlertid tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

28. Jeg vil i den følgende analyse redegøre for grundene til, at jeg deler de sidstnævnte parter opfattelse.

29. *For det første* fremgår det ikke af ordlyden af artikel 3, stk. 1, litra a) og b), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med sjette betragtning til denne forordning, at forordningens territoriale anvendelsesområde skal afhænge af det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, når der er tale om en flyforbindelse, som består af to eller flere flyvninger.

30. Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 præciserer således hverken, at udtrykket »flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område«, som indgår i litra a), henviser til passagerens *første* afgangssted, eller at udtrykket »når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område«, som indgår i litra b), henviser til passagerens *endelige* bestemmelsessted⁵.

31. Desuden synes anvendeligheden af forordning nr. 261/2004 ikke at afhænge af begreberne »første afgangssted« og »endeligt bestemmelsessted«. Den er derimod knyttet til eksistensen af en flyvning fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, eller fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab⁶. Følgelig er begrebet »flyafgang« som fortolket af Domstolen⁷, dvs. en transporthandling med fly, som udgør en »enhed«, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute⁸, relevant. Det fremgår efter min opfattelse navnlig af udtrykket »enhed«, at en flyafgang kan anses for at være en transporthandling med fly mellem to lufthavne⁹.

32. Eftersom bestemmelsesstedet for den første flyvning er beliggende på en medlemsstats område og svarer til afgangsstedet for den anden flyvning, følger det efter min opfattelse af selve ordlyden af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, at der kan tages hensyn til dette sted med henblik på anvendelsen af denne forordning.

33. *For det andet* er jeg i lighed med den østrigske regering og Kommissionen af den opfattelse, at ligebehandlingshensyn taler for anvendelsen af forordning nr. 261/2004 på en flyforbindelse som den i hovedsagen omhandlede, der består af to flyvninger, uanset hvilken reservationsmetode der er anvendt.

34. Jeg vil i denne forbindelse fremhæve, at anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004 omfatter flyvninger, der har en vis tilknytning til Unionens område, dvs. flyvninger med enten afgangssted [artikel 3, stk. 1, litra a)] eller bestemmelsessted [artikel 3, stk. 1, litra b)] i en lufthavn

⁵ – Eftersom begrebet »endeligt bestemmelsessted« er defineret i artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004, i forbindelse med en direkte tilsluttet flyforbindelse, som bestemmelsesstedet for den sidste flyvning, kunne lovgiver have henvist til dette begreb i forordningens artikel 3, stk. 1.

⁶ – Jf. dom af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 30).

⁷ – Jf. bl.a. dom af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 40), af 22.6.2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 20), og af 22.4.2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, præmis 34).

⁸ – Udtrykket »rute« henviser til den strækning, flyet skal tilbagelægge fra afgangslufthavnen til ankomstlufthavnen (jf. dom af 13.10.2011, Sousa Rodriguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 28). Jeg gør i øvrigt opmærksom på, at der ikke tages hensyn til begrebet »det endelige bestemmelsessted«, idet kun udtrykket »ankomstlufthavn« er anvendt.

⁹ – Selv om begrebet »flyafgang« ikke er defineret i forordning nr. 261/2004, foreslog lovgiver, at der blev indført en klar definition af en »flyvning« som en lufttransport mellem to lufthavne, i sit forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage af 13.3.2013 [COM(2013) 130 final, fjerde betragtning samt artikel 1, stk. 1, litra e), nr. n)].

beliggende på en medlemsstats område. Når to flyvninger hver især har en sådan tilknytning, bør den omstændighed, at disse flyvninger er blevet købt samlet eller hver for sig, ikke fjerne denne tilknytning og medføre forskellig behandling af passagererne på de nævnte flyvninger.

35. Jeg vil illustrere denne betragtning med et eksempel med to passagerer. Passager A, f.eks. den i hovedsagen omhandlede passager, har reserveret to flyvninger, den første flyvning fra Chişinău (Moldova) til Wien (Østrig) og den anden flyvning fra Wien (Østrig) til Bangkok (Thailand), i en samlet reservation. Passager B, der anvender den samme rute som passager A, har reserveret de samme to flyvninger i to særskilte reservationer. Som passager på en flyvning, først fra et tredjeland til en medlemsstat, der gennemføres af et EF-luftfartsselskab [artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004], og derefter fra en medlemsstat til et tredjeland [denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra a)], er passager B klart omfattet af den beskyttelse, som ydes af forordningen. Skal passager A nægtes denne beskyttelse alene af den grund, at vedkommende har foretaget en samlet reservation?

36. Idet passager A og passager B befinder sig i en objektivt set identisk situation som passagerer på de samme flyvninger, ville det medføre en forskellig behandling af disse passagerer, såfremt forordning nr. 261/2004 ikke skulle anvendes på passager A, for så vidt som de ikke ville nyde samme beskyttelse i forhold til de skadelige følger, som flyforsinkelser kan afstedkomme¹⁰.

37. Det følger af fast retspraksis, at princippet om forbud mod forskelsbehandling indebærer, at ensartede situationer ikke må behandles forskelligt, og forskellige situationer ikke behandles ens, medmindre en sådan behandling er objektivt begrundet¹¹.

38. Følgelig skal passagerer, der som de i hovedsagen omhandlede rammes af flyforsinkelser, efter min opfattelse anses for at befinde sig i ensartede situationer og bør således ikke behandles forskelligt af den grund alene, at de har anvendt forskellige reservationsmetoder.

39. *For det tredje* underbygges denne analyse af det af lovgiver forfulgte formål.

40. Jeg gør opmærksom på, at forordning nr. 261/2004 har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

41. Eftersom hver enkelt flyvning er omfattet af denne forordning og betragtet hver for sig giver ret til kompensation, ville det efter min opfattelse være i strid med dette formål om at beskytte passagererne at lægge til grund, at passagererne ikke er omfattet af denne beskyttelse, når flyvningerne er blevet reserveret samlet.

42. Denne fortolkning modsiges ikke af Domstolens seneste praksis om en samlet reservation¹².

43. Denne retspraksis vedrører således direkte tilsluttede flyforbindelser, hvor en af flyvningerne taget for sig – i modsætning til de faktiske omstændigheder i hovedsagen – ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004.

¹⁰ – Jf. i denne retning dom af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 38).

¹¹ – Jf. bl.a. dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 95), og af 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 39).

¹² – Jf. dom af 31.5.2018, Wegener (C-537/17, herefter »Wegener-dommen«, EU:C:2018:361), og af 11.7.2019, České aerolinie (C-502/18, herefter »České aerolinie-dommen«, EU:C:2019:604), samt kendelse af 12.11.2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, herefter »KLM-kendelsen«, EU:C:2020:909).

44. Dette følger for det første af Wegener-dommen. Den sag, der gav anledning til den nævnte dom, vedrørte en flyvning med en samlet reservation fra Berlin (Tyskland), dvs. fra en medlemsstat, til det endelige bestemmelsessted Agadir (Marokko), der er beliggende i et tredjeland, og med en direkte flytilslutning i Casablanca (Marokko), der er beliggende i samme tredjeland. Passageren havde ikke nået den anden flyvning fra Casablanca til Agadir og blev forsinket med mere end fire timer ved ankomsten til det endelige bestemmelsessted på grund af den første flyvnings forsinkede afgang fra Tyskland. Den anden flyvning til og fra en lufthavn beliggende i et tredjeland var ikke omfattet af forordning nr. 261/2004.

45. På grundlag af Folkerts-dommen¹³ fandt Domstolen, at opgørelsen af forsinkelsen med henblik på kompensation skal foretages i forhold til tidspunktet for ankomsten til det endelige bestemmelsessted, dvs. for den sidste flyvning¹⁴. Den fastslog, at det følger af udtrykket »sidste flyvning«, at begrebet »direkte tilsluttede flyforbindelser« med henblik på passagerers ret til kompensation som fastsat i forordning nr. 261/2004 skal forstås som en henvisning til to eller flere flyvninger, der udgør en helhed¹⁵. Hvad angår en transport med en samlet reservation som den, der gav anledning til Wegener-dommen, fastslog Domstolen, at den skal anses for i sin helhed at udgøre en direkte tilsluttet flyforbindelse, som henhører under denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra a)¹⁶.

46. Jeg gør opmærksom på, at det ved at tage hensyn til flyvningerne i deres helhed fra en lufthavn beliggende i en medlemsstat – i det pågældende tilfælde Tyskland – til det endelige bestemmelsessted i en lufthavn beliggende i et tredjeland – i det pågældende tilfælde Marokko – var muligt at fastslå, at passageren havde ret til kompensation, selv om den anden flyvning, taget for sig, med afgang fra og ankomst til en lufthavn beliggende i dette tredjeland ikke gav ret til kompensation. Denne løsning bidrog åbenbart til at sikre det høje beskyttelsesniveau, som lovgiver har foreskrevet.

47. En tilsvarende løsning blev efterfølgende anvendt i *České aerolinie*-dommen og i *KLM*-kendelsen.

48. Den sag, der gav anledning til *České aerolinie*-dommen, drejede sig om en flyvning fra en medlemsstat med endeligt bestemmelsessted i et tredjeland og med direkte flytilslutning i et tredjeland¹⁷. Der var foretaget en samlet reservation hos et EF-luftfartsselskab, som havde udført den første flyvning. Domstolen fastslog, at passageren kunne anlægge sit søgsmål om kompensation mod dette luftfartsselskab, selv om det ikke var det, der havde udført den anden flyvning, som havde forårsaget forsinkelsen, og hvilken flyvning, taget for sig, ikke gav ret til kompensation, eftersom det var en flyvning mellem to tredjelande.

49. Endelig vedrørte den sag, der gav anledning til *KLM*-kendelsen, en flyvning med afgang fra et tredjeland, med bestemmelsessted i EU og med direkte flytilslutning i EU¹⁸. Der var foretaget en samlet reservation hos et EF-luftfartsselskab. Selv om den første flyvning fra et tredjeland til EU ikke blev udført af et EF-luftfartsselskab og derfor ikke var omfattet af artikel 3, stk. 1, litra b), i

¹³ – Dom af 26.2.2013 (C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 33 og 34).

¹⁴ – Wegener-dommen, præmis 16 og 17.

¹⁵ – Wegener-dommen, præmis 18.

¹⁶ – Wegener-dommen, præmis 24 og 25.

¹⁷ – Afgangs- og ankomststederne var følgende: første afgangssted Prag (Den Tjekkiske Republik, EU) – direkte flytilslutning i Abu Dhabi (De Forenede Arabiske Emirater, tredjeland) – endeligt bestemmelsessted Bangkok (Thailand, tredjeland).

¹⁸ – Afgangs- og ankomststederne var følgende: første afgangssted New York (De Forenede Stater, tredjeland) – direkte flytilslutning i Amsterdam (Nederlandene, EU) – endeligt bestemmelsessted Hamburg (Tyskland, EU).

forordning nr. 261/2004, og forsinkelsen ved ankomsten til det endelige bestemmelsessted var forårsaget af det luftfartsselskab, som udførte denne første flyvning, bemærkede Domstolen, at sådanne flyvninger med direkte flytilslutninger skulle anses for at udgøre en helhed, som denne forordning fandt anvendelse på¹⁹. Som følge heraf kunne en passager, der ankom til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, i henhold til den nævnte forordning anlægge et søgsmål om kompensation mod EF-luftfartsselskabet²⁰.

50. Domstolen fremhævede, at denne løsning kan begrundes i hensynet til at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer med henblik på at sikre, at de transporterede passagerer ydes kompensation af det transporterende luftfartsselskab, med hvem de har indgået transportaftalen, uden at de behøver forholde sig til foranstaltninger truffet af dette vedrørende udførelsen af de flyvninger, der indgår i flyvningen med direkte flytilslutning, som det har markedsført²¹.

51. Jeg er således ligesom Kommissionen af den opfattelse, at denne retspraksis bidrager til gennemførelsen af formålet med forordning nr. 261/2004, som består i at sikre et højt beskyttelsesniveau, idet den fortolker denne forordning således, at den *ligeledes* finder anvendelse, når hele flyvningen med direkte flytilslutning omfatter en flyvning, hvorpå forordningen ikke ville finde anvendelse, hvis denne flyvning blev betragtet isoleret.

52. Jeg er derimod, ligesom denne institution, af den opfattelse, at denne retspraksis ikke skal anvendes analogt på en flyforbindelse bestående af to flyvninger som den i hovedsagen omhandlede. En sådan anvendelse ville efter min opfattelse hverken være i overensstemmelse med ordlyden af eller formålet med forordning nr. 261/2004, for så vidt som denne allerede finder anvendelse på de to flyvninger betragtet hver for sig, og denne anvendelse ville føre til et resultat, der er i strid med det af lovgiver forfulgte. Hvis der i sådanne tilfælde blev taget hensyn til flyvningerne som helhed under hensyntagen til det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, der begge er beliggende i et tredjeland, ville det således begrænse den beskyttelse, der ydes i denne forordning, ved at fratage passageren enhver beskyttelse i henhold til denne forordning, selv om disse flyvninger, der udføres af et EF-luftfartsselskab, består af et afgangssted eller ankomststed i EU og derfor er omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004.

53. Jeg er med andre ord af den opfattelse, at den retspraksis vedrørende en samlet reservation, som jeg har redegjort for ovenfor, ikke kan medføre, at en situation, der tydeligt er omfattet af forordning nr. 261/2004, falder uden for denne forordnings anvendelsesområde²².

54. Ud over at en sådan analog anvendelse ville være i strid med ordlyden af artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, ville den medføre resultater, der i det mindste må betegnes som paradoksale.

55. Dette ville medføre, at kombinationen af en flyvning, der er omfattet af denne forordning, og en flyvning, der ikke er omfattet af forordningen – som i de sager, der gav anledning til Wegener-dommen, České aeroline-dommen og KLM-kendelsen – ville kunne betyde, at

¹⁹ – Jf. KLM-kendelsen, præmis 29.

²⁰ – Jf. KLM-kendelsen, præmis 33.

²¹ – Jf. České aerolinie-dommen, præmis 30, og KLM-kendelsen, præmis 31.

²² – Enten i henhold til artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 hvad angår flyvningen fra Wien til Bangkok eller i henhold til denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b), hvad angår flyvningen fra Chişinău til Wien, som blev udført af et EF-luftfartsselskab.

passageren var beskyttet hvad angår disse to flyvninger som helhed, mens kombinationen af to flyvninger, der hver især er omfattet af den nævnte forordning – som i hovedsagen – ville medføre, at passageren blev frataget enhver beskyttelse.

56. Dette ville konkret indebære, at passagererne på en flyvning, hvorpå forordning nr. 261/2004 ikke finder anvendelse, som passagererne på flyvningen fra Agadir til Casablanca i den sag, der gav anledning til Wegener-dommen, eller passagererne på flyvningen fra Abu Dhabi til Bangkok i den sag, der gav anledning til Česká aerolinie-dommen, ville nyde en bedre beskyttelse mod følgerne af en aflysning eller en forsinkelse end den beskyttelse, som ydes passagererne på to flyvninger, der hver især er omfattet af denne forordning – som passagererne på flyvningerne fra Chişinău til Wien og fra Wien til Bangkok, som det i hovedsagen omhandlede tilfælde.

57. Jeg skal tilføje, at det ikke fremgår af Wegener-dommen, Česká aerolinie-dommen og KLM-kendelsen, at en flyvning med direkte flytilslutning under alle omstændigheder skal anses for at være en samlet flyvning med henblik på kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, men at det kan forholde sig således i forbindelse med flyvninger i sammensætninger som dem, der var omhandlet i de sager, der gav anledning til disse domme.

58. Endelig taler Emirates Airlines-dommen²³ vedrørende en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur efter min opfattelse for en fortolkning, hvorefter to flyvninger – som i hovedsagen – skal undersøges særskilt, selv om de er blevet reserveret samlet. Domstolen fastslog således, at udrejsen og hjemrejsen, der blev købt inden for en samlet reservation, skulle betragtes selvstændigt²⁴, således at en sådan rejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur ikke var omfattet af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004. Domstolens fortolkning i denne dom er bl.a. baseret på kravet om ikke at skade den effektive virkning af denne bestemmelse og ikke indskrænke den beskyttelse, som ydes passagererne i henhold til denne forordning²⁵.

59. På baggrund af det ovenstående er det min opfattelse, at artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne forordning finder anvendelse på en flyforbindelse, der gennemføres af et EF-luftfartsselskab, og som består af to flyvninger og er blevet reserveret samlet, når det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland, men hvor den første flyvnings ankomststed og den anden flyvnings afgangssted er beliggende på en medlemsstats område, således at hver enkelt flyvning taget hver for sig er omfattet af denne bestemmelse.

²³ – Dom af 10.7.2008 (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 52).

²⁴ – Jf. dom af 10.7.2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 51).

²⁵ – Jf. i denne retning dom af 10.7.2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 34 og 35).

60. Henset til det svar på det første præjudicielle spørgsmål, som jeg foreslår, finder jeg det uforholdsmæssigt at tage stilling til spørgsmålet om, hvorvidt aftalen mellem EU og Moldova om et fælles luftfartsområde finder anvendelse på situationen i tvisten i hovedsagen²⁶.

B. Hensyntagen til det planlagte eller det faktiske ankomsttidspunkt på det endelige bestemmelsessted med henblik på kompensation (det andet præjudicielle spørgsmål)

61. Med det andet præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret oplyst, om en passager i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 har ret til kompensation, når den omlagte flyvning, som den pågældende har fået tilbudt, ganske vist skulle ankomme til vedkommendes endelige bestemmelsessted mindre end to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt for den aflyste flyvning, men faktisk ikke ankom til det endelige bestemmelsessted inden for dette tidsrum.

62. Dette spørgsmål drejer sig i det væsentlige om, hvorvidt et transporterende luftfartsselskab, der har tilbudt en omlægning af rejsen, som oprindeligt opfylder de tidsmæssige krav, der er fastsat i denne bestemmelse, ligeledes er ansvarligt for forsinkelsen af den omlagte flyvning, som udføres af et andet transporterende luftfartsselskab, idet denne flyvning ikke længere opfylder disse krav.

63. I henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal passagererne, principielt, have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, hvis en flyafgang aflyses.

64. Det transporterende luftfartsselskab kan kun frigøre sig fra denne forpligtelse til at betale kompensation i de få undtagelsestilfælde, der er fastsat i den førstnævnte bestemmelses nr. i)-iii)²⁷.

65. Når passageren i henhold til den førstnævnte bestemmelses nr. iii) har fået meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt, har vedkommende ret til kompensation, medmindre to kumulative betingelser er opfyldt. For det første skal passageren have tilbudt en omlægning af rejsen, så denne kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt. For det andet skal denne omlægning af rejsen sætte vedkommende i stand til at *ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt*²⁸.

²⁶ – Spørgsmålet om anvendelsen af aftalen mellem EU og Moldova er blevet rejst af Kommissionen, idet denne imidlertid ikke har udtrykt sig klart herom, og den forelæggende ret ikke har stillet Domstolen nogen spørgsmål i denne henseende. Jeg gør imidlertid subsidiært opmærksom på, at denne aftale, til forskel fra andre aftaler indgået af Unionen, der er anført nedenfor, ikke indeholder en bestemmelse, der på samme vis som disse aftaler anfører, at henvisninger til »medlemsstat(er)« i de i denne aftale anførte EU-retsakter, herunder forordning nr. 261/2004, ud over EU-medlemsstaterne også omfatter Republikken Moldova. Det følger efter min opfattelse heraf, at anvendelsen af aftalen mellem EU og Moldova ikke medfører, at Republikken Moldova skal behandles som en medlemsstat. Denne stat er og bliver et tredjeland som omhandlet i forordning nr. 261/2004. Heraf udleder jeg, at den omstændighed, at den første afgang var fra Moldova og det endelige bestemmelsessted i Thailand, ikke gør det muligt at lægge til grund, at flyvningen som helhed er omfattet af denne forordnings anvendelsesområde. De øvrige aftaler, som Unionen har indgået, omfatter f.eks. aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde af 2.5.1992 (EFT 1994, L 1, s. 3), som ændret ved aftalen om Republikken Bulgariens og Rumæniens deltagelse i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EUT 2007, L 221, s. 15) (jf. navnlig artikel 47, stk. 2, artikel 126, stk. 1, nr. 8, i protokol 1 og bilag XIII samt dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 32), og den multilaterale aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Bulgarien, Republikken Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Rumænien, Republikken Serbien og De Forenede Nationers midlertidige administrative mission i Kosovo om oprettelse af et fælles europæisk luftfartsområde af 16.10.2006 (EUT 2006, L 285, s. 3, jf. navnlig punkt 3 i bilag II).

²⁷ – Disse undtagelser skal fortolkes indskrænkende. Jf. bl.a. dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20), og kendelse af 27.6.2018, flightright (C-130/18, ikke trykt i Sml., EU:C:2018:496, præmis 14).

²⁸ – Det skal præciseres, at det i dette nr. iii) omhandlede »planlagte ankomsttidspunkt« henviser til det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning.

66. Ordlyden af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 giver – i lighed med ordlyden af artikel 7, stk. 2, der nævner »ankomsttidspunktet« – ikke et klart svar med hensyn til, om der skal tages hensyn til det *planlagte* ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning eller det *faktiske* ankomsttidspunkt for denne flyvning med henblik på at afgøre, om denne betingelse er opfyldt.

67. Domstolen har imidlertid fastslået, at kompensation for en forsinkelse i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 alene afhænger af den forsinkelse, der er konstateret i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted²⁹.

68. Domstolen har nærmere bestemt fastslået, at artikel 2, 5 og 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at begrebet »ankomsttidspunkt«, der anvendes til at fastslå omfanget af den forsinkelse, der berører flypassagererne, er det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagererne på dette tidspunkt har lov til at forlade flyet³⁰, og følgelig det tidspunkt, hvor flyet faktisk er ankommet til bestemmelseslufthavnen.

69. Jeg gør i øvrigt opmærksom på, at Domstolen indrømmede en passager ret til kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, idet den tog hensyn til det tidspunkt, hvor det fly, der udførte den omlagte flyvning, landede, dvs. det faktiske tidspunkt for ankomsten til det endelige bestemmelsessted³¹.

70. Jeg konkluderer heraf, at når en omlagt flyvning faktisk ankom til det endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end to timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning, som den i den foreliggende sag omhandlede flyvning, der var forsinket med 2 timer og 27 minutter, er den anden betingelse i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 reelt ikke opfyldt, og den berørte passager skal derfor have ret til kompensation som omhandlet i denne forordnings artikel 7.

71. For det første er jeg i lighed med Kommissionen af den opfattelse, at dette er den eneste fortolkning, der er i overensstemmelse med formålet med forordning nr. 261/2004 om at afhjælpe de skader, der i sidste ende er forvoldt passageren på grund af forsinkelsen, og som består i et tab af tid, der er af uigenkaldelig karakter³².

72. Da den gene, som dette tab af tid udgør i forbindelse med en direkte tilsluttet flyforbindelse, først konkretiseres ved passagerens ankomst til det endelige bestemmelsessted³³, kan forsinkelsen af den omlagte flyvning kun bedømmes i forhold til dennes faktiske ankomsttidspunkt.

73. For det andet kan denne fortolkning ikke drages i tvivl af den omstændighed, at det transporterende luftfartsselskab har tilbudt en omlægning af rejsen, som på papiret opfyldte de tidsmæssige betingelser for en sådan omlægning af rejsen.

²⁹ – Jf. i denne retning dom af 26.2.2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 35). Det af Domstolen anvendte udtryk »konstateret« tilkendegiver, at der er tale om det faktiske tidspunkt, hvor passageren reelt ankom til det endelige bestemmelsessted.

³⁰ – Jf. dom af 4.9.2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141, præmis 27), og kendelse af 1.10.2020, FP Passenger Service (C-654/19, EU:C:2020:770, præmis 28 og 29).

³¹ – Jf. kendelse af 27.6.2018, flightright (C-130/18, ikke trykt i Sml., EU:C:2018:496, præmis 6-8 og 23). Det kan ikke ud fra de faktiske omstændigheder i den sag, der gav anledning til denne kendelse, fastslås, om det faktiske ankomsttidspunkt var det samme som det planlagte ankomsttidspunkt for den omlagte flyvning. Ikke desto mindre taler den omstændighed, at Domstolen tog hensyn til landingstidspunktet, for sig selv.

³² – Jf. bl.a. dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 52), og af 23.10.2012, Nelson m.fl. (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 48).

³³ – Jf. Wegener-dommen, præmis 16.

74. Ganske vist kan formuleringen af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, hvorefter det transporterende luftfartsselskab skal »[tilbyde] en omlægning af rejsen, så de kan [...] ankomme til« det endelige bestemmelsessted, betyde, at når først et tilbud om omlægning af rejsen, der opfylder de deri fastsatte betingelser, er blevet accepteret af den pågældende passager, er den korrekte gennemførelse af dette tilbud ikke luftfartsselskabets ansvar.

75. For at mindske de alvorlige problemer og gener³⁴, der skyldes aflysningen af en flyvning, skal de bestemmelser, der tillægger flypassagerer rettigheder, imidlertid fortolkes vidt³⁵.

76. I denne henseende fremgår det for det første af artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 12. og 13. betragtning hertil, at dette transporterende luftfartsselskab kun kan frigøre sig fra forpligtelsen til at betale kompensation, hvis det har *anvendt* alle til rådighed stående midler for at sikre en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed³⁶.

77. Endvidere har forpligtelsen til at betale kompensation en incitamentsvirkning på det transporterende luftfartsselskab, som bevirker, at passagerens ret til en omlægning af rejsen skal være genstand for en effektiv gennemførelse, da den ellers risikerer at blive bragt i fare³⁷.

78. Efter min opfattelse følger det heraf, at det transporterende luftfartsselskab, som det påhviler at tilbyde passageren en omlægning af rejsen, skal sikre sig, at omlægningen gennemføres korrekt, således at passageren faktisk ankommer til sit endelige bestemmelsessted under betingelser, med hensyn til tidsplaner, der er sammenlignelige med den aflyste flyvnings tidsplan.

79. Endvidere følger denne faktiske gennemførelse af den omlagte rejse efter min opfattelse implicit af det kontraktforhold, der er mellem passageren og det transporterende luftfartsselskab, jf. definitionen af det sidstnævnte begreb i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004. Indgåelsen af en kontrakt mellem disse parter er således en garanti for, at passagererne ankommer til deres endelige bestemmelsessted til den planlagte tid³⁸.

80. Hvis et transporterende luftfartsselskab, som ikke har kontrakt med den pågældende passager, opfylder forpligtelser under denne forordning, skal det således i henhold til artikel 3, stk. 5, andet punktum, i forordning nr. 261/2004 *betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af den person, der har kontrakt med de pågældende passagerer*. Dette betyder i det foreliggende tilfælde, at det transporterende luftfartsselskab, som udførte den omlagte flyvning, betragtes som opfyldende disse forpligtelser på vegne af Austrian Airlines, der har overdraget selskabet at gennemføre denne omlagte flyvning.

³⁴ – Jf. anden betragtning til forordning nr. 261/2004 og dom af 12.3.2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 30).

³⁵ – Jf. bl.a. dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 44 og 45), og af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 17). Jf. ligeledes i denne retning formålet om beskyttelse af forbrugerne, herunder også luftfartspassagererne, dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 50).

³⁶ – Jf. dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 58 og 59).

³⁷ – Jf. i denne retning dom af 12.3.2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 32).

³⁸ – Jf. i denne retning meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet af 11.4.2011 om anvendelse af forordning nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (KOM(2011) 174 endelig, s. 8).

81. Med denne løsning kan det således undgås, at det luftfartsselskab, hvormed passageren har indgået en beforderingskontrakt, dækker sig bag det luftfartsselskab, som har foretaget den mangelfulde gennemførelse af den omlagte flyvning³⁹.

82. Endelig forekommer det ikke at være urimeligt, at de forpligtelser, der er fastsat i forordning nr. 261/2004, afholdes af de luftfartsselskaber, som de pågældende passagerer er bundet til ved en beforderingskontrakt, eftersom denne giver dem ret til en flyafgang, der ikke bør blive hverken aflyst eller forsinket⁴⁰, uden at dette berører disse luftfartsselskabers mulighed for at nedsætte kompensationen⁴¹ eller for at rejse erstatningskrav over for enhver person, der har forårsaget forsinkelsen⁴².

83. På baggrund af ovenstående betragtninger er jeg af den opfattelse, at en omlægning, som er tilbudt af det luftfartsselskab, der har indgået beforderingskontrakten med passageren, skal gennemføres effektivt af dette selskab, således at en passager har ret til kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, når denne omlagte flyvnings faktiske ankomsttidspunkt på det endelige bestemmelsessted overskrider det planmæssige ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning med mere end to timer.

V. Forslag til afgørelse

84. På grundlag af ovenstående analyse foreslår jeg, at Domstolen besvarer de af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) forelagte spørgsmål på følgende måde:

- »1) Artikel 3, stk. 1, 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 denne forordning finder anvendelse på en flyforbindelse, der gennemføres af et EF-luftfartsselskab, og som består af to flyvninger og er blevet reserveret samlet, når det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted er beliggende i et tredjeland, men hvor den første flyvnings ankomststed og den anden flyvnings afgangssted er beliggende på en medlemsstats område, således at hver enkelt flyvning taget hver for sig er omfattet af denne bestemmelse.
- 2) Artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en omlægning, som er tilbudt af det luftfartsselskab, der har indgået beforderingskontrakten med passageren, skal gennemføres effektivt af dette selskab, således at en passager har ret til kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7, stk. 1, når denne omlagte flyvnings faktiske ankomsttidspunkt på det endelige bestemmelsessted overskrider det planmæssige ankomsttidspunkt for den oprindeligt reserverede flyvning med mere end to timer.«

³⁹ – Jf. analogt, i forbindelse med en code sharing-aftale mellem to transporterende luftfartsselskaber, České aerolinie-dommen, præmis 27, 29 og 30, og KLM-kendelsen, præmis 29-31.

⁴⁰ – Jf. bl.a. dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 68), og af 23.10.2012, Nelson m.fl. (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 80).

⁴¹ – Jf. artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004.

⁴² – Jf. artikel 13 i forordning nr. 261/2004, hvorefter et luftfartsselskab som Austrian Airlines kan rejse erstatningskrav over for det transporterende luftfartsselskab, som har forårsaget forsinkelsen af den omlagte flyvning.