



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

26. oktober 2023*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 2, litra j) – artikel 3 – artikel 4, stk. 3 – kompensation til luftfartspassagerer ved boardingafvisning – passager informeret på forhånd om boardingafvisning – ingen forpligtelse for passageren til at møde frem til boarding – artikel 5, stk. 1, litra c) – undtagelser til kompensationsretten ved aflysning af flyafgangen – manglende anvendelse af disse undtagelser i tilfælde af anticeret boardingafvisning«

I sag C-238/22,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main, Tyskland) ved afgørelse af 21. februar 2022, indgået til Domstolen den 5. april 2022, i sagen

FW

mod

LATAM Airlines Group

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, N. Piçarra, og dommerne M. Safjan og M. Gavalec (refererende dommer),

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- FW ved Rechtsanwalt H. Hopperdietzel,
- LATAM Airlines Group SA ved Rechtsanwalt S. Wassmer,

* Processprog: tysk.

- den tyske regering ved J. Möller, P. Busche og M. Hellmann, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved G. Braun, G. Wilms og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

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

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, litra j), artikel 3, stk. 2, artikel 4, stk. 3, artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), og artikel 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1, berigtiget i EUT 2016, L 321, s. 83).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem FW og LATAM Airlines Group SA (herefter »Latam Airlines«) vedrørende et krav om kompensation indgivet af FW på grundlag af forordning nr. 261/2004, efter at Latam Airlines blokerede den pågældendes reservation af en flyvning mellem Madrid (Spanien) og Frankfurt am Main (Tyskland).

Retsforskrifter

- 3 Følgende fremgår af første til fjerde og niende betragtning til forordning nr. 261/2004:
 - »(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.
 - (2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.
 - (3) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning [(EFT 1991, L 36, s. 5)], skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er der stadig for mange passagerer, der afvises mod deres vilje, eller berøres af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.
 - (4) Fællesskabet 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.

[...]

(9) Antallet af passagerer, der afvises mod deres vilje, bør reduceres ved at kræve, dels at luftfartsselskaberne i stedet for at afvise passagerer opfordrer dem til frivilligt at give afkald på deres reservation, mod en form for modydelse, og dels at der ydes fuld kompensation til dem, der i sidste ende afvises.«

4 Artikel 2 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Definitioner« bestemmer i litra j) og l):

»I denne forordning forstås ved:

[...]

j) »boardingafvisning«: afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 3, stk. 2, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation

[...]

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

5 Forordningens artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« har i stk. 1 og 2 følgende ordlyd:

»1. Denne forordning gælder

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

[...]

2. Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:

a) har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og, medmindre flyvningen aflyses som omhandlet i artikel 5, er til stede ved indcheckningen

– som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau

eller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt

– senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid, eller

b) af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør er blevet overført fra den flyafgang, på hvilken vedkommende har en reservation, til en anden flyafgang, uanset grunden hertil.«

6 Den nævnte forordnings artikel 4 med overskriften »Boardingafvisning« har følgende ordlyd:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer at skulle nægte boarding, opfordrer det først til, at passagerer frivilligt giver afkald på deres reservation mod en modydelse, idet betingelserne herfor aftales mellem de pågældende passagerer og det transporterende

luftfartsselskab. Frivillige bistås i overensstemmelse med artikel 8, og en sådan bistand ydes ud over den modydelse, der er nævnt i dette stykke.

2. Hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med reservationer kan komme med flyet, kan det transporterende luftfartsselskab afvise passagerer mod deres vilje.

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

7 Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1, litra c):

»Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[...]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

- i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
- ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
- 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 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer:

»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.

[...]

4. De i stk. 1 og 2 nævnte afstande måles efter storcirkelmetoden.«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 9 FW reserverede en returflyvning hos Latam Airlines fra Frankfurt am Main til Madrid og retur. Udrejsen skulle have fundet sted den 22. december 2017 og returflyvningen den 7. januar 2018.
- 10 Da det ikke var muligt at registrere sig online på flyvningen den 21. december 2017, kontaktede FW Latam Airlines. Latam Airlines oplyste herefter, at selskabet ensidigt og uden forudgående meddelelse herom havde ændret FW's reservation ved at overføre den til en tidligere flyafgang, som skulle gennemføres den 20. december 2017. I forbindelse med denne meddelelse underrettede Latam Airlines ligeledes FW om, at vedkommendes reservation til returflyvningen den 7. januar 2018 var blevet blokeret med den begrundelse, at udrejsen ikke var blevet benyttet.
- 11 Som følge heraf reserverede FW flyvninger til såvel udrejsen som returflyvningen hos et andet transporterende luftfartsselskab og betalte 528,23 EUR for de hertil hørende flybilletter. Inden søgsmålet i hovedsagen blev anlagt, havde Latam Airlines imidlertid tilbagebetalt FW et beløb på 101,55 EUR.
- 12 Ved dom af 2. september 2021 pålagde Amtsgericht Frankfurt am Main (byretten i Frankfurt am Main, Tyskland) Latam Airlines at betale FW en erstatning på 426,68 EUR, svarende til restbeløbet for disse billetter, samt en kompensation på 250 EUR i henhold til artikel 5 og 7 i forordning nr. 261/2004. Denne ret anså nemlig ændringen af reservationen af den udrejse, som Latam Airlines skulle udføre, for en aflysning. På dette punkt er denne dom blevet endelig.
- 13 Den nævnte ret frifandt derimod luftfartsselskabet for FW's påstand om en yderligere kompensation på 250 EUR som følge af boardingafvisningen på den returflyvning, som FW havde reserveret hos dette luftfartsselskab. Ifølge samme ret var FW blevet afvist fra boarding som omhandlet i artikel 4 i forordning nr. 261/2004, idet hun ikke var mødt frem til indcheckning eller til boardingudgangen, således som det kræves i henhold til denne forordnings artikel 2, litra j), og artikel 3, stk. 2, litra a). Eftersom det er uden betydning for en passager, at afvisningen af at transportere den pågældende er baseret på en aflysning af en flyafgang eller, såfremt flyafgangen opretholdes, på en boardingafvisning, anvendte retten i første instans imidlertid nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), analogt. Som følge heraf nægtede denne ret at tildele FW denne yderligere kompensation, eftersom FW havde fået meddelelse om boardingafvisningen den 21. december 2017, dvs. mere end to uger før det planlagte afgangstidspunkt for den oprindeligt reserverede returflyvning.
- 14 FW har iværksat appel til prøvelse af dommen af 2. september 2021 ved Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main, Tyskland), som er den forelæggende ret. FW har anfægtet den analoge anvendelse af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EF) nr. 261/2004 på tilfælde af boardingafvisning.
- 15 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at den foreliggende sag rejser to spørgsmål om fortolkningen af forordning nr. 261/2004. Denne ret ønsker først og fremmest oplyst, om en boardingafvisning som omhandlet i denne forordnings artikel 4 kan anses for at foreligge, når et transporterende luftfartsselskab på forhånd faktisk giver en passager meddelelse om, at det vil nægte den pågældende boarding på en flyvning, som denne har en bekræftet reservation til. I bekræftende fald opstår spørgsmålet, om forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), som vedrører aflysning af en flyvning, kan finde analog anvendelse i tilfælde af boardingafvisning.

- 16 Hvad angår det første punkt har den forelæggende ret anført, at Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) i en dom af 17. marts 2015 bl.a. fastslog, at det ikke kan kræves af passageren, at denne skal møde frem til indtjekning eller boarding i tilfælde af »anticiperet« boardingafvisning, dvs. i tilfælde af en ændring, som på forhånd er meddelt passageren, af reservationen ved at overføre denne passager til en anden flyafgang, eller, som i det foreliggende tilfælde, såfremt denne passagers navn fjernes fra listen over passagerer, der har ret til boarding. I betragtning af det høje niveau af beskyttelse af passagerrettigheder, som tilstræbes med forordning nr. 261/2004, er der ikke grundlag for at kræve, at en passager skal møde op i lufthavnen og bede om at blive transporteret, hvis det allerede ligger fast, at den pågældende vil blive afvist. Idet den forelæggende ret er enig i den fortolkning, som Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) har anlagt, finder den det imidlertid i det væsentlige nødvendigt at rette en forespørgsel til Domstolen vedrørende dette punkt.
- 17 Hvad angår det andet punkt og for det tilfælde, at Domstolen anerkender, at passageren i tilfælde af anticiperet boardingafvisning skal udbetales kompensation uden at skulle møde frem til indtjekning eller boarding, er den forelæggende ret af den opfattelse, at selv om EU-lovgiver ikke udtrykkeligt har taget højde for den situation, hvor en passager har været genstand for en anticiperet boardingafvisning, befinder en sådan passager sig i samme situation som en passager, hvis flyafgang aflyses. Følgelig kræver ligebehandlingsprincippet, at artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning (EF) nr. 261/2004 finder analog anvendelse på passagerer, der nægtes boarding som omhandlet i denne forordnings artikel 4.
- 18 Den forelæggende ret har imidlertid erindret, at kompensationsretten ikke finder anvendelse i tilfælde af aflysning af flyafgangen, når passageren har fået meddelelse om denne aflysning mindst to uger i forvejen. En sådan frist skal gøre det muligt for passageren at tilpasse sig den nye situation, således at de problemer og gener, som kompensationsretten i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 har til formål at kompensere, ikke opstår. På samme måde har en passager, der i tilfælde af en anticiperet boardingafvisning gives meddelelse herom mere end to uger før det planlagte afgangstidspunkt, tilstrækkelig tid til at tilpasse sig denne afvisning og træffe andre foranstaltninger. Det er uden betydning for en passager, om den pågældende ikke bliver transporteret på den flyvning, som den pågældende har reserveret, fordi flyvningen er blevet fuldstændig aflyst, eller fordi den pågældende nægtes boarding af andre grunde, såsom f.eks. overbookning. Følgerne af gener, der skyldes boardingafvisning, er således de samme som dem, der skyldes en aflysning af en flyafgang. Hvis lovgivers hensigt var, at kompensationsretten bortfalder, når en flyafgang aflyses, hvis passageren underrettes forudgående, bør den samme løsning finde anvendelse i tilfælde af anticiperet boardingafvisning, idet de passagerer, der er berørt af en aflysning, ellers ville befinde sig i en langt mere ugunstig situation end de passagerer, som afvises fra boarding, selv om disse to kategorier af passagerer befinder sig i en sammenlignelig situation.
- 19 På denne baggrund har Landgericht Frankfurt am Main (den regionale appeldomstol i Frankfurt am Main) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at en passager – således som det kræves i henhold til [nævnte forordnings] artikel 3, stk. 2, og artikel 2, litra j) – skal være til stede ved indcheckningen eller være mødt frem til boarding på det angivne tidspunkt eller senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid, for at forordningen finder anvendelse, og for at begrunde, at der foreligger en boardingafvisning, der udløser ret til kompensation, som

omhandlet i [forordningens] artikel 4, stk. 3, sammenholdt med [denne forordnings] artikel 7 [...], også selv om det transporterende luftfartsselskab allerede forinden har meddelt, at det vil afvise passageren?

2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende:

Skal [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at en ret til kompensation som følge af boardingafvisning i henhold til [denne forordnings] artikel 4 og 7 ved tilsvarende anvendelse af [nævnte forordnings] artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), [...] er udelukket, hvis passageren har fået meddelelse om boardingafvisningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 20 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 2, litra j), skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab, som på forhånd har meddelt en passager, at det mod dennes vilje vil nægte den pågældende boarding på en flyvning, som passageren har en bekræftet reservation til, ikke skal udbetale kompensation til passageren, når denne ikke er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, stk. 2.
- 21 I overensstemmelse med Domstolens faste praksis følger det af såvel kravene om en ensartet anvendelse af EU-retten som af lighedsprincippet, at en EU-retlig bestemmelse, som efter sin ordlyd ikke indeholder nogen udtrykkelig henvisning til medlemsstaternes ret med henblik på at fastlægge dens betydning og rækkevidde, normalt skal undergives en selvstændig og ensartet fortolkning i hele Unionen, som skal søges under hensyntagen til ikke alene bestemmelsens kontekst, men ligeledes til det med den pågældende lovgivning forfulgte mål (dom af 18.1.1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, præmis 11, og af 25.6.2020, Ministerio Fiscal (Myndighed, der kan modtage en ansøgning om international beskyttelse), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, præmis 53).
- 22 Det skal indledningsvis bemærkes, at artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 bestemmer, at »[a]fvises passagerer mod deres vilje, skal det transporterende luftfartsselskab øjeblikkeligt yde dem kompensation i overensstemmelse med [denne forordnings] artikel 7 og bistå dem i overensstemmelse med [nævnte forordnings] artikel 8 og 9«.
- 23 Henset til ordlyden af denne artikel 4, stk. 3, har en passager kun ret til den kompensation, der er fastsat i denne bestemmelse, hvis vedkommende har været genstand for en »boardingafvisning« som omhandlet i nævnte forordnings artikel 2, litra j). I henhold til sidstnævnte bestemmelse er »boardingafvisning« udtryk for »afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i [denne forordnings] artikel 3, stk. 2, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation«.
- 24 Henset til henvisningen i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 til denne forordnings artikel 3, stk. 2, skal det bemærkes, at det følger af denne artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 3, stk. 2, at i et tilfælde som det foreliggende, hvor en passager har en bekræftet reservation til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, forudsætter begrebet »boardingafvisning« enten, at passageren møder frem, medmindre der er

sket aflysning som omhandlet i nævnte forordnings artikel 5, til indcheckning som specificeret og på det tidspunkt, der på forhånd og skriftligt er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau eller, hvis dette ikke er angivet, senest 45 minutter før det offentliggjorte afgangstidspunkt, eller at passageren af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren er blevet overført fra den flyafgang, som vedkommende havde en reservation til, til en anden flyafgang, uanset grunden hertil.

- 25 Henset til de bestemmelser, der er nævnt i nærværende doms præmis 22-24, skal det for det første fastlægges, om begrebet »boardingafvisning« omfatter en anticiperet boardingafvisning, dvs. det tilfælde, hvor et transporterende luftfartsselskab på forhånd giver en passager meddelelse om, at det vil nægte passageren boarding mod passagerens vilje på en flyvning, som passageren har en bekræftet reservation til, og, for det andet, om kravet om, at passageren skal møde frem til indcheckningen, ligeledes gælder i tilfælde af en sådan anticiperet boardingafvisning.
- 26 Hvad angår det første punkt bemærkes, at forordning nr. 261/2004 ophævede forordning nr. 295/91, som havde indført en beskyttelse mod boardingafvisning. Med vedtagelsen af sidstnævnte forordning havde EU-lovgiver imidlertid udelukkende til hensigt at reagere mod den praksis med overbookning, som luftfartsselskaberne benyttede sig af i et uforholdsmæssigt omfang. Forordning nr. 295/91 var således begrænset i henhold til denne forordning artikel 1 til at indføre »fælles minimumsregler [der] gælder, hvis passagerer på grund af overbookning nægtes tilladelse til at gå om bord i et rutefly« (jf. i denne retning domme af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 20, og Rodríguez Cachafeiro og Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, præmis 22).
- 27 Begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 indeholder derimod ingen henvisning til årsagen til, at et luftfartsselskab afviser at transportere en passager. Ordlyden af denne bestemmelse knytter således ikke længere en sådan afvisning til en situation med »overbookning« af den pågældende flyafgang, som luftfartsselskabet har skabt af økonomiske grunde. EU-lovgiver har herved udvidet anvendelsesområdet for begrebet »boardingafvisning« med henblik på at omfatte samtlige tilfælde, hvor et luftfartsselskab afviser at transportere en passager (jf. i denne retning domme af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 19, 21 og 22, og Rodríguez Cachafeiro og Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, præmis 21, 23 og 24).
- 28 Det følger heraf, at begrebet »boardingafvisning« principielt omfatter en anticiperet boardingafvisning, forudsat at passageren rettidigt er mødt frem til boarding i overensstemmelse med denne forordnings artikel 2, litra j).
- 29 Denne fortolkning støttes af teleologiske betragtninger. Hvis en anticiperet boardingafvisning blev udelukket fra begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004, ville den beskyttelse, som denne forordning giver passagererne, nemlig blive betydeligt mindsket. En sådan udelukkelse ville følgelig være i strid med formålet med forordningen, der er omhandlet i første betragtning hertil, og som består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, hvilket begrunder en vid fortolkning af disses rettigheder. Udelukkelsen ville endvidere medføre, at passagerer, der befinder sig i en situation, som, i lighed med et tilfælde af overbookning af økonomiske grunde, ikke kan tilskrives dem, ville blive frataget enhver form for beskyttelse derved, at de ville blive frataget muligheden for at påberåbe sig samme forordnings artikel 4 (jf. i denne retning dom af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 23 og 24).

- 30 Hvad angår det andet punkt, der er nævnt i nærværende doms præmis 25, taler en ordlydsfortolkning af artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra a), og artikel 3, stk. 2, for, at »boardingafvisning« af en passager kun kan forekomme, hvis denne er mødt frem til indcheckning.
- 31 Denne fortolkning kan imidlertid ikke lægges til grund i en situation, hvor der sker anticiperet boardingafvisning.
- 32 For det første, som Kommissionen har anført i sit skriftlige indlæg, fremgår det nemlig af en kontekstuel analyse af artikel 3, stk. 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 2, litra j), at kravet om, at passagererne skal møde frem til boarding, ikke nødvendigvis, også henset til den omstændighed, at en boardingafvisning kan ske på forhånd, skal være opfyldt i tilfælde, hvor passagererne af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren er blevet overført fra den flyafgang, som de havde en reservation til, til en anden flyafgang. En sådan situation adskiller sig imidlertid ikke i det væsentlige fra den situation, hvor passageren på forhånd får meddelelse om, at luftfartsselskabet vil nægte vedkommende boarding på den flyvning, som passageren har en bekræftet reservation til, hvilket således gør det nødvendigt for denne passager at reservere en anden flyvning på tilsvarende måde, som hvis passageren på forhånd var blevet overført af luftfartsselskabet til en anden flyafgang.
- 33 For det andet gør det formål, der forfølges med forordning nr. 295/91, og som er nævnt i denne doms præmis 26, det muligt at forstå, at EU-lovgiver ved efterfølgende at vedtage artikel 2, litra j), og artikel 4 i forordning nr. 261/2004 i det væsentlige har taget højde for tilfælde af boardingafvisning, der ligesom de tilfælde, der følger af overbookningen, indtræffer i sidste øjeblik, dvs. på det tidspunkt, hvor passagererne ankommer til lufthavnen. I denne sammenhæng er det forståeligt, at samme lovgiver i forordning nr. 261/2004 har opretholdt kravet om, at passageren skal møde frem til indcheckningen, idet det i princippet først kan konstateres, at der foreligger sådanne tilfælde ved indcheckningen.
- 34 Det fremgår således, at EU-lovgiver i forbindelse med udarbejdelsen af forordning nr. 261/2004 ikke har taget højde for den situation, hvor et transporterende luftfartsselskab forud for den planlagte flyvning, som passagerer har en bekræftet reservation til, giver disse passagerer meddelelse om, at det vil nægte dem boarding på det fly, der skal udføre denne flyvning.
- 35 Artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 2, litra j), og artikel 3, stk. 2, kan imidlertid ikke fortolkes således, at denne bestemmelse er udtryk for EU-lovgivers bevidste vilje til automatisk at udelukke enhver compensation til en passager, der har været genstand for en anticiperet boardingafvisning, med den begrundelse, at vedkommende ikke var mødt frem til indcheckning. Det må derfor fastslås, at disse bestemmelser ikke under alle omstændigheder gør compensation for boardingafvisning betinget af, at de pågældende passagerer er mødt frem til indcheckning.
- 36 En fortolkning af forordning nr. 261/2004, der med henblik på at gøre det muligt at udbetale compensation til passagerer, som nægtes boarding, fritager disse for at møde frem til indcheckningen, idet de således sparer en unødvendig formalitet, bidrager tværtimod til gennemførelsen af denne forordnings formål, som består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

- 37 Det fremgår nemlig af første til fjerde betragtning til den nævnte forordning, og navnlig af anden betragtning hertil, at samme forordning tilsigter at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, uanset om de måtte være udsat for boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser, da de alle er ofre for de samme alvorlige problemer og gener, der er forbundet med luftfart (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 44, og af 29.7.2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, præmis 26). Det følger heraf, at de bestemmelser, der tildeler rettigheder til luftfartspassagererne, herunder kompensationsretten, skal fortolkes vidt (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 45).
- 38 Det følger således af en kontekstuel og teleologisk fortolkning af artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 2, litra j), og artikel 3, stk. 2, at en passager ikke er forpligtet til at møde frem til indcheckningen, når et transporterende luftfartsselskab på forhånd har meddelt vedkommende, at det mod dennes vilje vil nægte den pågældende boarding på en flyvning, som passageren har en bekræftet reservation til.
- 39 Det følger af disse betragtninger, at artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens artikel 2, litra j), skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab, som på forhånd har meddelt en passager, at det mod dennes vilje vil nægte den pågældende boarding på en flyvning, som passageren har en bekræftet reservation til, skal udbetale kompensation til den nævnte passager, selv om denne ikke er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, stk. 2.

Det andet spørgsmål

- 40 Selv om det andet spørgsmål kun er stillet for det tilfælde, at det første spørgsmål besvares bekræftende, finder Domstolen det nødvendigt at besvare det på baggrund af den forelæggende rets forklaringer, som er sammenfattet i denne doms præmis 17. Den forelæggende ret har således anført, at en besvarelse af det andet spørgsmål er nødvendig for det tilfælde, at Domstolen som svar på det første spørgsmål måtte fastslå, at en passager, som har fået meddelelse om en anticeret boardingafvisning, kan udbetales kompensation uden at møde frem til indcheckningen.
- 41 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse, der indfører en undtagelse til passagerernes ret til kompensation i tilfælde af en flyafgangs aflysning, ligeledes regulerer den situation, hvor en passager mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt har fået meddelelse om, at det transporterende luftfartsselskab vil nægte at transportere passageren mod dennes vilje, således at denne passager ikke har ret til kompensation som følge af boardingafvisning som fastsat i denne forordnings artikel 4.
- 42 Det bemærkes, at det følger af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004, at hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med forordningens artikel 7, medmindre de får meddelelse om aflysningen af flyafgangen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt. Endvidere bestemmer artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at »[a]fvises passagerer mod deres vilje, skal det transporterende luftfartsselskab øjeblikkeligt yde dem kompensation i overensstemmelse med [denne forordnings] artikel 7 og bistå dem i overensstemmelse med [nævnte forordnings] artikel 8 og 9«.

- 43 Som Domstolen har fastslået, begrundet formålet med forordning nr. 261/2004, der er omhandlet i første betragtning hertil, og som består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, en vid fortolkning af disse rettigheder (jf. i denne retning dom af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 23). Derimod skal en undtagelse til de bestemmelser, der tillægger passagerer rettigheder, fortolkes strengt (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 17, og af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 38).
- 44 Der skal derfor anlægges en streng fortolkning af denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), eftersom denne bestemmelse i tilfælde af aflysning af en flyafgang fritager det transporterende luftfartsselskab for betaling af kompensation i henhold til forordningens artikel 7, når det har givet passagererne meddelelse om aflysningen af flyafgangen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt.
- 45 I denne henseende bemærkes, at artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004 ikke vedrører tilfælde af boardingafvisning, men alene tilfælde af aflysning af en flyafgang, dvs. i overensstemmelse med denne forordnings artikel 2, litra l), det tilfælde, hvor en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, ikke gennemføres.
- 46 Desuden fastsætter nævnte forordnings artikel 4, stk. 3, ikke, at et transporterende luftfartsselskab kan frigøre sig fra sin forpligtelse til at udbetale kompensation til passagererne i henhold til samme forordnings artikel 7, hvis det mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt giver passagererne meddelelse om, at de vil blive nægtet boarding (jf. analogt dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 37, og af 4.10.2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, præmis 36). Princippet om en streng fortolkning, der er nævnt i denne doms præmis 44, kræver derfor, at den undtagelse til kompensationsretten, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004, forbliver begrænset til alene at omfatte de tilfælde af aflysning, der er omhandlet i denne bestemmelse, uden at kunne udvides til at omfatte de tilfælde af boardingafvisning, der er omhandlet i denne forordnings artikel 4.
- 47 Henset til det formål med denne forordning, der er omhandlet i første betragtning hertil, og som består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, kan nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), derfor ikke anvendes analogt i forbindelse med boardingafvisning med henblik på at begrænse rækkevidden af kompensationsretten i samme forordnings artikel 4, stk. 3.
- 48 Denne fortolkning drages ikke i tvivl af ligebehandlingsprincippet, som den forelæggende ret har henvist til. Som Kommissionen har anført i sit skriftlige indlæg, finder dette princip, som kræver, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan differentiering er objektivt begrundet (dom af 14.7.2022, Kommissionen mod VW m.fl., C-116/21 P – C-118/21 P, C-138/21 P og C-139/21 P, EU:C:2022:557, præmis 95 og den deri nævnte retspraksis), ikke anvendelse i det foreliggende tilfælde, for så vidt som de situationer, der giver anledning til boardingafvisning eller aflysning af flyafgange, som det fremgår af nærværende doms præmis 45 og 46, ikke er sammenlignelige, for så vidt som de af EU-lovgiver er reguleret særskilt i artikel 4 og 5 i forordning nr. 261/2004 og ledsaget af delvist forskellige retsregler, såsom en undtagelse til den kompensationsret, der er fastsat i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), og ikke i artikel 4, stk. 3.
- 49 Henset til disse betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse, der indfører en undtagelse til passagerernes ret til kompensation i tilfælde af en flyafgangs aflysning, ikke

regulerer den situation, hvor en passager mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt har fået meddelelse om, at det transporterende luftfartsselskab vil nægte at transportere passageren mod dennes vilje, således at denne passager har ret til kompensation som følge af boardingafvisning som fastsat i denne forordnings artikel 4.

Sagsomkostninger

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

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

- 1) Artikel 4, 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, sammenholdt med artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004,

skal fortolkes således, at

et transporterende luftfartsselskab, som på forhånd har meddelt en passager, at det mod dennes vilje vil nægte den pågældende boarding på en flyvning, som passageren har en bekræftet reservation til, skal udbetale kompensation til den nævnte passager, selv om denne ikke er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, stk. 2.

- 2) Artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004

skal fortolkes således, at

denne bestemmelse, der indfører en undtagelse til passagerernes ret til kompensation i tilfælde af en flyafgangs aflysning, ikke regulerer den situation, hvor en passager mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt har fået meddelelse om, at det transporterende luftfartsselskab vil nægte at transportere passageren mod dennes vilje, således at denne passager har ret til kompensation som følge af boardingafvisning som fastsat i denne forordnings artikel 4.

Underskrifter