



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

22. april 2021 *

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 6 – forsinket flyafgang – artikel 8, stk. 3 – omdirigering af et fly til en anden lufthavn, der betjener samme by, byområde eller region – begrebet »aflysning« – usædvanlige omstændigheder – kompensation til luftfartspassagerer ved aflysning eller væsentlig forsinkelse ved ankomsten – pligt til at betale omkostningerne ved overførsel fra den faktiske ankomstlufthavn til den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn«

I sag C-826/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) ved afgørelse af 29. oktober 2019, indgæet til Domstolen den 13. november 2019, i sagen

WZ

mod

Austrian Airlines AG,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne N. Piçarra, D. Šváby (refererende dommer), S. Rodin og K. Jürimäe,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- WZ ved Rechtsanwältin F. Puschkarski,
- den østrigske regering ved A. Posch, G. Kunnert og J. Schmoll, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved G. Braun, R. Pethke og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

* Processprog: tysk.

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 3. december 2020,
afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5-9 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).
- 2 Denne anmodning er blevet fremsat i forbindelse med en tvist mellem WZ og Austrian Airlines AG vedrørende en anmodning om erstatning for gener som følge af omdirigeringen af et fly til en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte, men med beliggenhed i det samme geografiske område.

Retsforskrifter

- 3 Følgende fremgår af 1.-4., 14. og 15. 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.
- [...]
- (14) Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.
- (15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

4 Denne forordnings artikel 2 med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

h) »endeligt bestemmelsessted«: det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken 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.

[...]

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

5 Denne nævnte forordnings artikel 4 med overskriften »Boardingafvisning« fastsætter i stk. 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.«

6 Denne samme forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1 og 3:

»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.

[...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

7 Artikel 6 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Forsinkelser« fastsætter:

»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.«

8 Den nævnte forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 1 og 2:

»1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast compensation 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 km 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

a) med to timer for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre, eller

b) med tre timer for så vidt angår alle flyvninger inden for Fællesskabet på over 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km, eller

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 compensation med 50%.«

9 Forordningens artikel 8 med overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen« fastsætter:

»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.«

- 10 Artikel 9 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Ret til forplejning og indkvartering« bestemmer i stk. 1:

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

[...]

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

[...]«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 11 WZ foretog en enkelt reservation hos Austrian Airlines af en rejse, der bestod af to flyvninger, som skulle finde sted den 21. maj 2018, idet den første flyvning fra Klagenfurt (Østrig) til Wien (Østrig) skulle udføres med planlagt afgang kl. 18.35 og planlagt ankomst kl. 19.20 og den anden flyvning fra Wien til Berlin (Tyskland) med planlagt afgang kl. 21.00 og planlagt ankomst kl. 22.20 i Berlin Tegel lufthavn.
- 12 Idet vejrforholdene, der var til stede på tidspunktet for den tredjesidste flyvning for det luftfartøj, der varetog flyrotationen mellem Wien og Berlin, medførte en forsinkelse, som påvirkede dette luftfartøjs efterfølgende flyvninger, lettede det af WZ reserverede fly fra Wien lufthavn kl. 22.07, og eftersom det ikke kunne lande i Berlin Tegel lufthavn på grund af det gældende forbud mod natflyvninger, blev det omdirigeret til Berlin Schönefeld lufthavn, der ligger i delstaten Brandenburg (Tyskland), i nærheden af delstaten Berlin (Tyskland), hvor det landede kl. 23.18.
- 13 WZ indgav en stævning til Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) med påstand om, at Austrian Airlines tilpligtes at betale ham en compensation på 250 EUR i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1. Denne påstand var dels støttet på flyets forsinkede ankomst (kl. 23.18 i stedet for kl. 22.20), dels på den omstændighed, at Austrian Airlines havde undladt at opfylde sin forpligtelse til at tilbyde ham videretransport fra Berlin Schönefeld lufthavn til Berlin Tegel lufthavn. Ifølge WZ kan den nævnte forordnings artikel 8, stk. 3, ikke anvendes på hans situation, eftersom Berlin Schönefeld lufthavn ikke er beliggende i delstaten Berlin.
- 14 Austrian Airlines nedlagde til sit forsvar påstand om frifindelse, idet selskabet for det første gjorde gældende, at WZ havde nået sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på blot 58 minutter, for det andet, at WZ nemt kunne have nået frem til sin bopæl, der er beliggende 24 km fra Berlin

Schönefeld lufthavn, ved at benytte et alternativt transportmiddel, for det tredje, at forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, dvs. betydelige vejrproblemer i forbindelse med luftfartøjets tredjesidste rotation.

- 15 Ved dom af 24. juni 2019 frifandt Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) Austrian Airlines, idet den dels fastslog, at omdirigeringen af det i hovedsagen omhandlede fly ikke udgjorde en væsentlig ændring af flyruten, hvorfor dette skulle anses for at være forsinket og ikke aflyst, dels, at forsinkelsen ikke var på tre timer eller mere.
- 16 WZ appellerede denne dom til Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig).
- 17 Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) er for det første i tvivl om, hvorvidt de faktiske omstændigheder i hovedsagen skal anses for en aflysning, en forsinkelse eller et tredje forhold, for det andet, om Austrian Airlines kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og for det tredje, om dette transportselskab skal betale kompensation som følge af en mulig tilsidesættelse af de forpligtelser til at yde bistand og sørge for forplejning og indkvartering, der påhviler det.
- 18 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 ankomstlufthavn 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 ankomstlufthavn, eller er det afgørende det tidspunkt, hvor der gennemføres transport til den ankomstlufthavn, 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 ankomstlufthavn 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?»

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 19 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at i tilfælde, hvor et fly omdirigeres til en lufthavn, der betjener samme by, som den oprindeligt planlagte lufthavn, er den i denne bestemmelse fastsatte betaling af omkostningerne ved overførsel af passagerer mellem de to lufthavne da underlagt en betingelse om, at den første lufthavn skal være beliggende i området for samme by, samme byområde eller samme region som den anden lufthavn.
- 20 Selv om artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 i denne henseende fastsætter, at betalingen af omkostningerne til overførsel af passagerer mellem den faktiske ankomstlufthavn og den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn eller en anden nær destination, der er aftalt mellem det transporterende luftfartsselskab og passageren, finder anvendelse »hvis en by, et byområde eller en region betjenes af flere lufthavne«, er det hverken i denne bestemmelse, i denne forordnings artikel 2, der definerer et vist antal begreber i denne forordnings forstand, eller i nogen anden bestemmelse i den nævnte forordning præciseret, hvorledes »by, byområde eller region, der betjener flere lufthavne« skal forstås.
- 21 Da artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 for så vidt angår disse begreber i øvrigt ikke indeholder nogen henvisning til national ret, skal de undergives en selvstændig fortolkning, således, at de anvendes ensartet i Den Europæiske Union (jf. analogt dom af 4.9.2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, præmis 16 og 17).
- 22 I denne sammenhæng skal det bemærkes, at fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af udtryk, som ikke er defineret i EU-retten, skal ske efter deres normale mening i sædvanlig sprogbrug, idet der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som de udgør en del af (dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 17).
- 23 Selv om det for så vidt angår den normale betydning i sædvanlig sprogbrug af udtrykkene »by, byområde eller region« er korrekt, at disse udtryk isoleret set betegner områder, hvis rækkevidde er begrænset af grænser, der er defineret ved forfatningsbestemmelser, love eller administrative bestemmelser i den stat, som disse områder udgør en del af, skal disse udtryk samlet set – som en opregning og nærmere præciseret ved udtrykket »betjenes af flere lufthavne« i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 – forstås således, at de i mindre grad henviser til et bestemt indenstatsligt område af administrativ eller politisk art, men snarere til et område, der er kendetegnet ved tilstedeværelsen af lufthavne, der er beliggende i nærheden af dette område, som de har til formål at betjene.
- 24 Det følger heraf, at den omstændighed, at den faktiske ankomstlufthavn og den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn er beliggende på et område, der omfatter særskilte indenstatslige områder, er uden relevans for anvendelsen af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.
- 25 En sådan fortolkning understøttes af de formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004.
- 26 For det første tilsigter forordning nr. 261/2004, som det fremgår af første, anden og fjerde betragtning hertil, således at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og forbrugere ved at styrke deres rettigheder i en række situationer, der forårsager dem alvorlige problemer og gener, og at godtgøre skaderne på en standardiseret og umiddelbar måde (jf. i denne retning dom af 22.6.2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, præmis 26).

- 27 En restriktiv fortolkning af udtrykkene »by, byområde eller region« i lighed med den fortolkning, som sagsøgeren i hovedsagen har gjort gældende, i den forstand, at den faktiske ankomstlufthavn og den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn skal være beliggende på samme bys, samme byområdes eller samme regions område, idet hver af disse udtryk skal forstås i henhold til national ret, ville imidlertid fratage den passager, hvis flyafgang omdirigeres til en erstatningslufthavn, som alt imens den er beliggende i nærheden af den oprindeligt planlagte lufthavn, befinder sig på en anden bys, et andet byområdes eller en anden regions område, retten til betaling af omkostningerne for overførslen, der er fastsat i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og bringer følgelig det formål, der forfølges med forordningen, som består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, i fare.
- 28 For det andet har forordning nr. 261/2004 i henhold til fjerde betragtning hertil ligeledes til formål at sikre, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked. Foretrækkes en indskrænkende fortolkning af udtrykkene »by, byområde eller region«, som anført i den foregående præmis, ville dette imidlertid have til følge, at det transporterende luftfartsselskabs betaling af omkostningerne ved overførsel i henhold til forordningens artikel 8, stk. 3, ville afhænge af den enkelte medlemsstats forfatnings-, lovgivningsmæssige eller administrative bestemmelser.
- 29 Endelig ville denne samme restriktive fortolkning af udtrykkene »by, byområde eller region, der betjenes af flere lufthavne« fratage artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 dens effektive virkning. Det ville således være særligt vanskeligt, for ikke at sige umuligt, for det transporterende luftfartsselskab at tilbyde passageren omdirigering af en flyvning til en erstatningslufthavn beliggende uden for området for den by, det byområde eller den region, hvor den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn befinder sig, selv om denne erstatningslufthavn ligger i nærheden af området for den by, det byområde eller den region, hvor den oprindeligt planlagte lufthavn er beliggende.
- 30 Henset til det ovenstående skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at i tilfælde, hvor et fly omdirigeres til en lufthavn, der betjener samme by, som den oprindeligt planlagte lufthavn, er den i denne bestemmelse fastsatte betaling af omkostningerne ved overførsel af passagerer mellem de to lufthavne ikke underlagt en betingelse om, at den første lufthavn skal være beliggende i området for samme by, samme byområde eller samme region som den anden lufthavn.

Det andet og det tredje spørgsmål

- 31 Med det andet og det tredje spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et omdirigeret fly, der lander i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, kan give passageren en ret til kompensation som følge af en aflysning eller en lang forsinkelse af denne flyvning.
- 32 Indledningsvis skal det bemærkes, at den forelæggende ret i forelæggelsesafgørelsen ligeledes har henvist til artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 vedrørende tilfælde, hvor der er tale om en væsentlig forsinkelse ved flyvningens afgang. Det fremgår imidlertid af forelæggelsesafgørelsen, at den forelæggende ret i virkeligheden ønsker oplyst, om et omdirigeret fly, der lander i en erstatningslufthavn, som ligger tæt på det område, hvor den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn er beliggende, kan give den pågældende passager en ret til kompensation enten på grundlag af aflysning af flyafgangen som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), eller på grundlag af en lang forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet som omhandlet i dom af 19. november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716). Artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004 er derfor ikke relevant med henblik på at give den forelæggende ret et hensigtsmæssigt svar for påkendelsen af tvisten i hovedsagen.

- 33 Efter denne præcisering skal det for det første bemærkes, at den nævnte forordnings artikel 2, litra l), definerer »aflysning« som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst en reservation, som ikke gennemføres«.
- 34 I denne henseende har Domstolen fastslået, at en flyafgang nærmere bestemt består i en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (dom af 10.7.2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 40). Den har endvidere præciseret, at ruten udgør et væsentligt element ved flyafgangen, da denne gennemføres i overensstemmelse med en planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartsselskabet (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 30).
- 35 Da udtrykket »rute« således henviser til den strækning, flyet skal tilbagelægge fra afgangslufthavnen til ankomstlufthavnen efter en fastlagt tidsfølge, følger det heraf, at for at en flyvning kan anses for gennemført, er det ikke 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 (dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 28).
- 36 En flyafgang kan således ikke anses for at være gennemført, når den er blevet omdirigeret til en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn, således at denne flyvning i princippet skal anses for at være en aflyst flyvning som omhandlet i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, der kan give ret til kompensation i henhold til denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), sammenholdt med forordningens artikel 7.
- 37 I det særlige tilfælde, hvor den lufthavn, hvortil flyet er blevet omdirigeret, betjener samme by, byområde eller region som den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn, er det imidlertid hverken i overensstemmelse med forordningens formål eller med ligebehandlingsprincippet at sidestille flyets omdirigering med en aflysning af flyvningen.
- 38 Dels bemærkes, at forordning nr. 261/2004 ud over det primære formål som forfølges med denne forordning, der således som det er nævnt i denne doms præmis 26 består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og forbrugere, ligeledes forfølger indirekte, sekundære formål, herunder formålet om at nedbringe antallet af aflysninger (jf. i denne retning dom af 10.1.2006, IATA og ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 83).
- 39 Det skal i øvrigt tilføjes, at EU-lovgiver med vedtagelsen af den nævnte forordning også ønskede at afveje passagerernes interesser over for luftfartsselskabernes interesser (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 67, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39).
- 40 Det skal i denne forbindelse fastslås, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med første til fjerde betragtning hertil, forfølger et specifikt formål, for så vidt som denne bestemmelse har til formål at forhindre, at der opstår alvorlige vanskeligheder og gener, som passageren kan blive udsat for i tilfælde af aflysning af flyafgangen, og ikke at kompensere for følgerne af disse gener, idet det transporterende luftfartsselskab derved motiveres til ikke at foretage denne aflysning og gives et vist råderum til at tilbyde passageren en omlægning af rejsen til dennes endelige bestemmelsessted ved hjælp af en omdirigering af flyet til en erstatningslufthavn, som betjener samme by, byområde eller region, samt betaling af omkostningerne ved overførslen mellem denne lufthavn og den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn eller ethvert andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.

- 41 Dels følger det af fast retspraksis, at enhver EU-retlig akt fortolkes i overensstemmelse med hele den primære ret, herunder i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, der kræver, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan forskellig behandling er objektivt begrundet (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 48).
- 42 Det ville imidlertid være i strid med ligebehandlingsprincippet at sidestille omdirigeringen af et fly til en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte, men som betjener samme by, byområde eller region, med en aflyst flyvning. En sådan sidestilling ville nemlig, således som generaladvokaten har anført i punkt 59 og 60 i forslaget til afgørelse, føre til, at passageren på denne flyvning indrømmes en ret til kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, herunder når passageren efter overførslen ankommer til den oprindeligt planlagte lufthavn eller til ethvert andet aftalt bestemmelsessted, med en forsinkelse på mindre end tre timer, samtidig med at denne ret til kompensation nægtes passageren på en flyvning, der er landet i den oprindeligt planlagte lufthavn med en forsinkelse på mindre end tre timer, selv om denne passager har været udsat for samme gener som dem, der er tilstødt den førstnævnte passager.
- 43 For det andet opstår der derimod alvorlige vanskeligheder og gener, når passageren fra en flyvning, der er omdirigeret til en erstatningslufthavn, som betjener samme by, byområde eller region, udsættes for en væsentlig forsinkelse ved ankomsten og når frem til vedkommendes endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. I denne situation har passageren i princippet ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, når passageren er udsat for en væsentlig forsinkelse ved ankomsten 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).
- 44 Henset til det ovenstående, skal det andet og det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et omdirigeret fly, der lander i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, ikke kan give passageren en ret til kompensation som følge af en flyaflysning. Passageren på et fly, der er blevet omdirigeret til en erstatningslufthavn, som betjener samme by, byområde eller region som den oprindeligt planlagte lufthavn, har imidlertid i princippet ret til en kompensation i henhold til denne forordning, når vedkommende når frem til sit endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er fastsat af det transporterende luftfartsselskab.

Det fjerde spørgsmål

- 45 Med sit fjerde spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, artikel 7 og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at der med henblik på at fastslå omfanget af forsinkelsen ved ankomsten for en passager på et omdirigeret fly, der er landet i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, skal tages udgangspunkt i ankomsttidspunktet i erstatningslufthavnen eller ankomsttidspunktet i den oprindeligt planlagte lufthavn efter overførslen hertil eller i givet fald ankomsttidspunktet på andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med det transporterende luftfartsselskab.
- 46 For det første fremgår det af ordlyden af artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7 og artikel 8 i forordning nr. 261/2004, at disse bestemmelser henviser til begrebet »endeligt bestemmelsessted«, som er defineret i denne forordnings artikel 2, litra h), som det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken, eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning.

- 47 For det andet har Domstolen præciseret, at da den gene, der består i mistet tid, konkretiseres ved ankomsten til det endelige bestemmelsessted, skal omfanget af forsinkelsen med henblik på kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 foretages i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst hertil (dom af 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis), idet det præciseres, at dette tidspunkt svarer til det tidspunkt, der er fastsat i flyveplanen og angivet på den billet, som den pågældende passager er i besiddelse af (kendelse af 1.10.2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, præmis 25).
- 48 Med henblik på at fastlægge omfanget af forsinkelsen ved ankomsten for en passager på en omdirigeret flyvning, der lider ved ankomsten af en omdirigeret fly, der er landet i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte, men som betjener samme by, byområde eller region, skal der tages udgangspunkt i det tidspunkt, hvor passageren efter sin overførsel når frem til den oprindeligt planlagte lufthavn eller i givet fald til et andet nærtliggende bestemmelsessted, der er aftalt med det transporterende luftfartsselskab.
- 49 På baggrund af ovenstående betragtninger skal artikel 5, artikel 7 og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at der med henblik på at fastslå omfanget af forsinkelsen ved ankomsten for en passager på et omdirigeret fly, der er landet i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, skal tages udgangspunkt i det tidspunkt, hvor passageren efter sin overførsel rent faktisk når frem til den oprindeligt planlagte lufthavn eller i givet fald til et andet nærtliggende bestemmelsessted, der er aftalt med det transporterende luftfartsselskab.

Det femte spørgsmål

- 50 Med det femte spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, som ikke påvirkede den nævnte forsinkede flyvning, men en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj i forbindelse med den tredjesidste flyvning i flyrotationen.
- 51 Det skal indledningsvis bemærkes, at omfanget af den i hovedsagen omhandlede forsinkelse ved ankomsten ikke fremgår nøjagtigt af de sagsakter, som Domstolen råder over. Under disse omstændigheder, og uden at det berører den forelæggende rets fastlæggelse af dette omfang under hensyntagen til besvarelsen af det fjerde spørgsmål, skal det femte spørgsmål besvares ud fra den forudsætning, at flyafgangen er blevet væsentligt forsinket.
- 52 Det bemærkes, at i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 kan luftfartsselskabet fritages for sin forpligtelse til at udbetale kompensation til passagerene i henhold til artikel 5, stk. 1, og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det navnlig kan godtgøre, at aflysningen eller den væsentlige forsinkelse af den pågældende flyafgang skyldes »usædvanlige omstændigheder«.
- 53 Det skal i denne henseende for det første bemærkes, at hverken 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 eller denne forordnings artikel 5, stk. 3, begrænser de transporterende luftfartsselskabers mulighed for at påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed« til alene at gælde det tilfælde, hvor denne omstændighed har påvirket den forsinkede eller aflyste flyafgang, og ikke det tilfælde, hvor den nævnte usædvanlige omstændighed havde påvirket den forudgående flyafgang gennemført med samme luftfartøj (dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 51).
- 54 For det andet forudsætter den afvejning af luftfartspassagererne og luftfartsselskabernes interesser, som – således som det er anført i denne doms præmis 39 – gjaldt for vedtagelsen af forordning nr. 261/2004, at der tages hensyn til den måde, hvorpå luftfartsselskaberne anvender luftfartøjerne, og

navnlig til den omstændighed, at ét luftfartøj kan gennemføre flere successive flyvninger samme dag, hvilket indebærer, at alle usædvanlige omstændigheder, der påvirker et luftfartøj på en tidligere flyafgang, påvirker dette luftfartøjs efterfølgende flyvning eller flyvninger (dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 52).

- 55 Et transporterende luftfartsselskab skal for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang dermed kunne påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj i forbindelse med den tredjesidste flyvning i dette luftfartøjs flyrotation (dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 53).
- 56 Henset til ikke alene det formål, der er nævnt i første betragtning til forordning nr. 261/2004, om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, men ligeledes til ordlyden af denne forordnings artikel 5, stk. 3, forudsætter påberåbelsen af en sådan usædvanlig omstændighed dermed, at der er direkte årsagsforbindelse mellem indtrædelsen af den omstændighed, der påvirkede en forudgående flyvning, og den senere flyafgangs forsinkelse eller aflysning, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere i betragtning af de faktiske oplysninger, som den råder over, og bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende luftfartøj anvendes (dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 54).
- 57 Det følger af det ovenstående, at det femte spørgsmål skal besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj i forbindelse med den tredjesidste flyvning i dette luftfartøjs flyrotation, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og den væsentlige forsinkelse af den efterfølgende flyafgang ved ankomsten, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere, bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende transporterende luftfartsselskab anvendte det omhandlede luftfartøj.

Det sjette spørgsmål

- 58 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 det transporterende luftfartsselskab i tilfælde af et omdirigeret flys landing i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, på eget initiativ skal tilbyde passageren at betale omkostningerne ved overførslen til den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn eller i givet fald til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med denne passager.
- 59 Det skal bemærkes, at det følger af selve ordlyden af artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at når 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«.
- 60 Selv om det udtrykkeligt fremgår af ordlyden af denne bestemmelse, at den giver passagererne en ret til, at det transporterende luftfartsselskab betaler omkostningerne ved overførslen, giver den derimod, således som generaladvokaten har anført i punkt 63 i forslaget til afgørelse, ingen oplysninger om, hvorvidt det påhviler luftfartsselskabet på eget initiativ at tilbyde passagererne betaling af de nævnte omkostninger ved overførslen.

- 61 Det fremgår imidlertid af faste retspraksis, at de bestemmelser, der tildeler rettigheder til luftpartspassagererne, skal fortolkes vidt (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 45).
- 62 Med henblik på fortolkningen skal der i øvrigt tages hensyn til formålet med forordning nr. 261/2004, som anført i denne doms præmis 26, der består i at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.
- 63 Artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 1 og 2, skal derfor fortolkes således, at det påhviler det transporterende luftfartsselskab, der har tilbudt passageren en flyvning til en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte, men som betjener samme by, byområde eller region, på eget initiativ at betale omkostningerne ved overførslen af denne passager mellem ankomstlufthavnen og den oprindeligt planlagte lufthavn eller et andet nærtliggende bestemmelsessted efter aftale med den nævnte passager.
- 64 Omdirigeringen af et fly til en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, kan således give anledning til gener for de berørte passagerer, bl.a. når overførslen til den oprindeligt planlagte lufthavn kan vise sig at være bekostelig og kompliceret at organisere, enten fordi erstatningslufthavnen som sådan har mindre gode forbindelser end den oprindeligt planlagte lufthavn, eller fordi det forsinkede landingstidspunkt for det omdirigerede fly medfører, at transporttilbuddet er begrænset.
- 65 Denne fortolkning overholder desuden afvejningen af luftfartspassagererne og luftfartsselskabernes interesser, der, som anført i denne doms præmis 39, gjaldt for vedtagelsen af forordning nr. 261/2004. Samtidig med at de førstnævnte sikres, at de efter landingen i erstatningslufthavnen transporteres til den oprindeligt planlagte lufthavn eller et andet nærtliggende bestemmelsessted, der er aftalt med det transporterende luftfartsselskab, gør den det muligt for de sidstnævnte at unddrage sig forpligtelsen til at betale kompensation som omhandlet i forordningens artikel 7 ved at sikre, at passagererne uden at lide en forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt kan nå frem til den oprindeligt planlagte lufthavn eller et andet nærtliggende bestemmelsessted, der er aftalt med det transporterende luftfartsselskab.
- 66 Henset til det ovenstående skal det sjette spørgsmål besvares med, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskab i tilfælde af et omdirigeret flys landing i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, er forpligtet til på eget initiativ at tilbyde passageren at betale omkostningerne ved overførslen til den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn eller i givet fald til et andet nærtliggende bestemmelsessted efter aftale med den nævnte passager.

Det syvende spørgsmål

- 67 Med det syvende spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således at tilsidesættelsen af pligten til at tilbyde bistand, forplejning og indkvartering, der påhviler det transporterende luftfartsselskab som fastsat i denne bestemmelse, giver ret til en fast kompensation som omhandlet i denne forordnings artikel 7, stk. 1.
- 68 Indledningsvis bemærkes, at den forelæggende ret i forelæggelsesafgørelsen ligeledes har henvist til artikel 9, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, som fastsætter, at passagererne tilbydes gratis transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet, når der i denne forordning henvises til denne bestemmelse, dvs. når betingelserne i forordningens artikel 4, stk. 3, eller artikel 5, stk. 1, litra b), eller artikel 6, stk. 1, nr. ii), er opfyldt. Det fremgår af denne forelæggelsesafgørelse, at den forelæggende ret i virkeligheden ønsker oplyst, om tilsidesættelsen af den forpligtelse til at betale omkostningerne ved at overføre en passager fra ankomstlufthavnen til den oprindeligt planlagte lufthavn, eller til et

nærtliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren, der påhviler luftfartsselskabet i henhold til artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, giver ret til en fast kompensation som omhandlet i denne forordnings artikel 7, stk. 1.

- 69 For det første skal det bemærkes, at når et luftfartsselskab ikke opfylder de forpligtelser, der påhviler det i henhold til artikel 8 i forordning nr. 261/2004, er flypassagerne berettigede til at kræve kompensation (jf. i denne retning dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 44).
- 70 For det andet kan en flypassager – som kompensation for luftfartsselskabets manglende overholdelse af sin forpligtelse til at sørge for forplejning og indkvartering som omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra b), og artikel 9 i forordning nr. 261/2004 – alene opnå godtgørelse for beløb, som, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, viser sig nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere luftfartsselskabets manglende forplejning til og indkvartering af nævnte passager (dom af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 51).
- 71 Som anført af generaladvokaten i punkt 77 i forslaget til afgørelse skal der være overensstemmelse mellem det beløb, som det transportende luftfartsselskab 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.
- 72 Det følger af det ovenstående, at tilsidesættelsen af forpligtelsen til at betale for omkostningerne ved overførslen fra den faktiske ankomstlufthavn til den oprindeligt planlagte lufthavn eller til et nærtliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren som fastsat i artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, giver passageren ret til godtgørelse for beløb, som, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere det transporterende luftfartsselskabs manglende forplejning til og indkvartering af nævnte passagerer.
- 73 Henset til det ovenstående skal det syvende spørgsmål besvares med, at artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskabs tilsidesættelse af sin forpligtelse til at betale omkostningerne ved overførsel af en passager fra ankomstlufthavnene til den oprindeligt planlagte lufthavn eller til et nærtliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren ikke giver denne passager ret til en fast kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7, stk. 1. Denne tilsidesættelse giver derimod passageren ret til godtgørelse af de af passageren afholdte beløb, der, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at afhjælpe det transporterende selskabs manglende opfyldelse af dets forpligtelse.

Sagsomkostninger

- 74 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 (Fjerde Afdeling) for ret:

- 1) **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 lufthavnspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at i tilfælde, hvor et fly omdirigeres til en lufthavn, der betjener samme by, som den oprindeligt planlagte lufthavn, er den i denne bestemmelse**

fastsatte betaling af omkostningerne ved overførsel af passagerer mellem de to lufthavne ikke underlagt en betingelse om, at den første lufthavn skal være beliggende i området for samme by, samme byområde eller samme region som den anden lufthavn.

- 2) Artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et omdirigeret fly, der lander i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, ikke kan give passageren en ret til kompensation som følge af en flyaflysning. Passageren på et fly, der er blevet omdirigeret til en erstatningslufthavn, som betjener samme by, byområde eller region som den oprindeligt planlagte lufthavn, har imidlertid i princippet ret til en kompensation i henhold til denne forordning, når vedkommende når frem til sit endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er fastsat af det transporterende luftfartsselskab.
- 3) Artikel 5, artikel 7 og artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at der med henblik på at fastslå omfanget af forsinkelsen ved ankomsten for en passager på et omdirigeret fly, der er landet i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, skal tages udgangspunkt i det tidspunkt, hvor passageren efter sin overførsel rent faktisk når frem til den oprindeligt planlagte lufthavn eller i givet fald til et andet nærtliggende bestemmelsessted, der er aftalt med det transporterende luftfartsselskab.
- 4) Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj i forbindelse med den tredjesidste flyvning i dette luftfartøjs flyrotation, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og den væsentlige forsinkelse af den efterfølgende flyafgang ved ankomsten, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere, bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende transporterende luftfartsselskab anvendte det omhandlede luftfartøj.
- 5) Artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskab i tilfælde af et omdirigeret flys landing i en anden lufthavn end den oprindeligt planlagte lufthavn, men som betjener samme by, byområde eller region, er forpligtet til på eget initiativ at tilbyde passageren at betale omkostningerne ved overførslen til den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn eller i givet fald til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med den nævnte passager.
- 6) Artikel 8, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskabs tilsidesættelse af sin forpligtelse til at betale omkostningerne ved overførsel af en passager fra ankomstlufthavnene til den oprindeligt planlagte lufthavn eller til et nærtliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren ikke giver denne passager ret til en fast kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7, stk. 1. Denne tilsidesættelse giver derimod passageren ret til godtgørelse af de af passageren afholdte beløb, der, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at afhjælpe det transporterende selskabs manglende opfyldelse af dets forpligtelse.

Underskrifter