

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

10. juli 2008^{*}

I sag C-173/07,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tyskland) ved afgørelse af 7. marts 2007, indgået til Domstolen den 2. april 2007, i sagen:

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

mod

Diether Schenkel,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (refererende dommer) og T. von Danwitz,

^{*} Processprog: tysk.

generaladvokat: E. Sharpston
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Emirates Airlines Direktion für Deutschland ved Rechtsanwältin C. Leffers

— Diether Schenkel ved Rechtsanwalt M. Scheffels

— den græske regering ved M. Apessos, O. Patsopoulou og V. Karra, som
befuldmægtigede

— den franske regering ved G. de Bergues og A. Hare, som befuldmægtigede

— den polske regering ved E. Ósniecka-Tamecka, som befuldmægtiget

— den svenske regering ved A. Falk, som befuldmægtiget

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved R. Vidal Puig og G. Braun, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse den 6. marts 2008,

afsagt følgende

Dom

- ¹ Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 3, stk. 1, litra a), 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 L 46, s. 1).
- ² Anmodningen er blevet fremsat i en sag mellem luftfartsselskabet Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (herefter »Emirates«) og Diether Schenkel angående Emirates' afslag på at yde Diether Schenkel kompensation som følge af aflysningen af en flyafgang fra Manila (Filippinerne).

Retsforskrifter

Internationale bestemmelser

- 3 Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montrealkonventionen), som Det Europæiske Fællesskab har indgået, blev godkendt ved Rådets beslutning 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«).
- 4 Konventionen har bl.a. til formål at sikre forbrugernes interesser i international luftfart og en rimelig godtgørelse på grundlag af restitutionsprincippet.
- 5 Artikel 1, stk. 2 og 3, der vedrører konventionens anvendelsesområde, bestemmer:

»2. I denne konvention forstås ved »international transport« enhver transport, hvis afgang- og bestemmelsessted, uanset om transporten afbrydes eller omlades, efter aftale mellem parterne ligger på to forskellige kontraherende staters territorium eller på en enkelt kontraherende stats territorium, hvis der foretages en aftalt mellemlanding på en anden stats territorium, selv om denne stat ikke er kontraherende part. Transport mellem to punkter på den samme kontraherende stats territorium uden aftalt mellemlanding på en anden stats territorium er ikke international transport i denne konventions betydning.

3. Transport, som udføres fortløbende af flere selskaber, regnes i denne konvention for en enkelt, sammenhængende transport, hvis parterne betragter den som en

enkelt transport, uanset om den er blevet aftalt ved hjælp af en enkelt kontrakt eller en række forskellige kontrakter, og den mister ikke sin internationale karakter, selv om en enkelt kontrakt eller en række forskellige kontrakter udelukkende skal udføres på den samme stats territorium.«

Fællesskabsbestemmelser

- 6 Artikel 2 med overskriften »Definitioner« i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

- g) »reservation«: en billet eller et andet bevis, hvoraf fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren

- 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

[...]«

7 Samme 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 [EF-]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 modbydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

[...]«

8 Artikel 4 med overskriften »Boardingafvisning« i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»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 modbydelse, 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 modbydelse, der er nævnt i dette stykke.

[...]«

- 9 Artikel 5 med overskriften »Aflysning« i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

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

[...]

- c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7 [...]

[...]«

- 10 Artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« i forordning nr. 261/2004 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.

[...]«

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

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

a) — refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant

— en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed

- b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed
- c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.

2. Stk. 1, litra a), gælder også for passagerer, hvis flyvninger er en del af en pakkerejse, medmindre retten til refusion følger af [Rådets] direktiv 90/314/EØF [af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure (EFT L 158, s. 59)].

[...]«

¹² Artikel 17 med overskriften »Rapport« i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»Kommissionen aflægger senest den 1. januar 2007 rapport til Europa-Parlamentet og Rådet om, hvorledes denne forordning fungerer samt resultaterne heraf, navnlig for så vidt angår

— [...]

— en eventuel udvidelse af denne forordnings anvendelsesområde til også at omfatte passagerer, som har en kontrakt med et EF-luftfartsselskab, eller som har en flyreservation, der indgår i en »pakkerejse«, som direktiv 90/314/EØF finder

anvendelse på, og som afrejser fra en tredjelandslufthavn til en lufthavn beliggende i en medlemsstat på flyvninger, der ikke udføres af EF-luftfartsselskaber

[...]«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 13 Diether Schenkel bookede i Tyskland hos Emirates en flyrejse fra Düsseldorf (Tyskland) over Dubai (De Forenede Arabiske Emirater) til Manila og retur.
- 14 Til hjemrejsen havde Diether Schenkel booket en flyafgang fra Manila den 12. marts 2006. Denne afgang blev aflyst på grund af tekniske problemer. Diether Schenkel forlod derfor Manila den 14. marts 2006 og ankom til Düsseldorf samme dag.
- 15 Diether Schenkel anlagde derefter sag ved Amtsgericht Frankfurt am Main mod Emirates med påstand om betaling af en kompensation på 600 EUR i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004.
- 16 Diether Schenkel gjorde gældende, at han i det foreliggende tilfælde havde krav på den kompensation i tilfælde af en flyafgangs aflysning, som omhandles i nævnte bestemmelser. Han anførte, at ud- og hjemrejsen udgjorde uselvstændige dele af én og samme flyvning. Eftersom afgangsstedet for denne enkelte rejse var Düsseldorf, var han »passager til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en [EF-] medlemsstats område«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i samme forordnings artikel 3, stk. 1, litra a).

- 17 Emirates gjorde gældende, at ud- og hjemrejsen måtte betragtes som to adskilte flyvninger. Emirates er i øvrigt ikke indehaver af en licens udstedt af en medlemsstat i henhold til artikel 2, litra c), i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (EFT L 240, s. 1).
- 18 Emirates gjorde derfor gældende, at selskabet ikke var et »EF-luftfartsselskab« som omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, hvorfor Emirates ikke havde pligt til at yde Diether Schenkel kompensation for den aflyste flyafgang.
- 19 Amtsgericht Frankfurt gav Diether Schenkel medhold i hans påstande, hvorefter Emirates appellerede afgørelsen til Oberlandesgericht Frankfurt am Main.
- 20 Selv om Oberlandesgericht Frankfurt Am Main hælder til den opfattelse, at ud- og hjemrejsen alene udgør én og samme flyafgang i henhold til forordning nr. 261/2004, er den i tvivl om rigtigheden af denne fortolkning af begrebet »flyafgang«.
- 21 Under disse omstændigheder har Oberlandesgericht Frankfurt am Main besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal bestemmelsen i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning [...] nr. 261/2004 [...] fortolkes således, at »en flyafgang« altid omfatter flyrejsen fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, hvis ud- og hjemrejsen bookes samtidig?«

Om det præjudicielle spørgsmål

- 22 Den forelæggende ret ønsker nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den omfatter en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, i hvilken forbindelse passagerer, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, rejser tilbage til denne lufthavn fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland. Den forelæggende ret ønsker endvidere oplyst, om den omstændighed, at ud- og hjemrejsen reserveres samtidig, har betydning for fortolkningen af denne bestemmelse.
- 23 Den forelæggende ret har ved forelæggelsen af spørgsmålet henvist til begreberne »flyafgang« eller »flyrejse«, som anvendes i forordning nr. 261/2004, og ønsker oplyst, om begrebet flyafgang omfatter flyrejsen fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur.
- 24 Begrebet flyafgang er afgørende for besvarelsen af det forelagte spørgsmål uanset den omstændighed, at selv om det er indeholdt i den tyske udgave af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, anvendes det ikke i de fleste andre sprogudgaver af bestemmelsen, eller også anvendes et udtryk afledt af ordet »flyafgang«.
- 25 Som generaladvokaten har anført i punkt 8 i forslaget til afgørelse, er passagerer, som rejser fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område eller i et tredjeland, nødvendigvis passagerer, som stiger om bord på et fly, der afgår fra en sådan lufthavn. Denne forskel mellem de forskellige sprogudgaver er således uden indflydelse på det faktiske indhold af den omhandlede bestemmelse, som fastsætter forordningens anvendelsesområde.
- 26 Det er derfor i første omgang nødvendigt at fortolke begrebet flyafgang.

- 27 Det bemærkes i denne henseende, at begrebet ikke er blandt de udtryk, som inden for rammerne af forordning nr. 261/2004 er opregnet i artikel 2 med overskriften »Definitioner«. Der gives heller ikke andre steder i forordningen en definition af dette begreb.
- 28 Under disse omstændigheder skal begrebet flyafgang fortolkes i lyset af bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 som helhed samt det formål, som forfølges med forordningen.
- 29 Inden en sådan vurdering foretages, bemærkes imidlertid, at artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, som den forelæggende ret har henvist til, skal sammenholdes med artikel 3, stk. 1, litra b).
- 30 Det fremgår af nævnte stk. 1 som helhed, at forordningen finder anvendelse på de situationer, hvor passagerer enten rejser fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område [litra a)], 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-luftfartsselskab [litra b)].
- 31 Det følger heraf, at en situation, hvor passagerer rejser fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, ikke kan anses for at høre til de situationer, som er omhandlet i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, og at en sådan situation derfor kun henhører under forordningens anvendelsesområde på den betingelse, som er fastsat i samme artikel 3, stk. 1, litra b), nemlig betingelsen om, at det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning skal være et EF-luftfartsselskab.
- 32 Hvad dernæst angår fortolkningen af de relevante bestemmelser i forordningen bemærkes for det første, at artikel 8, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 nævner flyvninger, som er en del af en pakkerejse, hvilket indebærer, at en flyafgang ikke er det samme som en flyrejse, og at en flyrejse kan bestå af flere flyafgange. Samme artikels

stk. 1 nævner i denne henseende desuden udtrykkeligt »returflyvning«, hvilket således indikerer, at der i løbet af samme rejse er foretaget en udrejse.

33 Denne argumentation støttes af artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004, som definerer begrebet »endeligt bestemmelsessted« som det sted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, som bestemmelsesstedet for den sidste flyvning.

34 Artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 sonderer endvidere mellem passage- rernes første afgangssted og deres endelige bestemmelsessted og opererer således med to forskellige steder. Hvis det antages, at en »flyafgang« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordningens artikel 3, stk. 1, litra a), anses for en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, svarer dette til at anse det endelige bestemmelsessted for at være identisk med det oprindelige afgangssted. Under disse omstændigheder vil denne bestemmelse ikke give nogen mening.

35 At anse en »flyafgang« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, for en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelses- stedet og retur vil i realiteten indebære, at den beskyttelse, som ydes passagerer i henhold til forordningen, indskrænkes, hvilket vil være i strid med forordningens formål, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne (jf. i denne retning dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 69).

36 Dertil kommer for det første, at artikel 4, stk. 1, artikel 5, stk. 1, og artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 foreskriver, at der skal ydes kompensation for de forskellige tab, som kan opstå i forbindelse med en flyvning, men forudsætter ikke, at sådanne tab kan opstå flere gange på samme flyvning. Under disse omstændigheder vil passa- gerer, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, ikke kunne påberåbe sig at være omfattet af denne beskyttelse mere end en gang, såfremt de måtte lide samme tab under både ud- og hjemrejsen.

- 37 For det andet vil den omstændighed, at artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at en flyafgang omfatter en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, endvidere indebære, at passagerne mister deres rettigheder i en situation, hvor en flyafgang fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område ikke udføres af et EF-luftfartsselskab.
- 38 Passagerer til en sådan flyafgang, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, kan i denne henseende ikke påberåbe sig den beskyttelse, som forordning nr. 261/2004 giver. De passagerer, som påbegynder deres rejse med samme afgang, vil derimod kunne påberåbe sig denne beskyttelse, idet de vil blive anset for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område. Passagerer, som rejser med samme flyafgang, og som i forhold til de skadelige følger, der er forbundet hermed, skal behandles ens, vil således blive behandlet forskelligt.
- 39 Det følger imidlertid 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 begrundet (jf. IATA og ELFAA-dommen, præmis 95, samt dom af 12.9.2006, sag C-300/04, Eman og Sevinger, Sml. I, s. 8055, præmis 57, og af 11.9.2007, sag C-227/04 P, Lindorfer mod Rådet, Sml. I, s. 6767, præmis 63).
- 40 I lyset af alle disse omstændigheder skal begrebet »flyafgang« i den forstand, hvori det er anvendt i forordning nr. 261/2004, fortolkes således, at det 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.
- 41 Begrebet »flyrejse« er derimod knyttet til passageren som person, der vælger sit bestemmelsessted og rejser dertil ved hjælp af de flyafgange, som udføres af luftfartsselskaber. En flyrejse, der sædvanligvis omfatter »udrejse« og »hjemrejse«, bestemmes først og fremmest af det personlige formål med rejsen. Eftersom begrebet flyrejse ikke er anvendt i artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, har det i princippet ingen betydning for fortolkningen af bestemmelsen.

- 42 Under disse omstændigheder skal det derefter undersøges, om andre relevante retlige instrumenter kan have betydning for fortolkningen af begrebet flyafgang. Det skal i denne henseende først undersøges, om Montrealkonventionen — som den forelæggende ret synes at konkludere — er relevant. Konventionen definerer luftfarts-selskabernes forpligtelser over for de passagerer, med hvem de har indgået en transportaftale, og fastsætter bl.a. regler for passagerens mulighed for at opnå individuel erstatning i form af kompensation for det tab, som følger af en forsinkelse.
- 43 Det er korrekt, at Montrealkonventionen udgør en integrerende del af Fællesskabets retsorden (jf. i denne retning IATA og ELFAA-dommen, præmis 35 og 36). Det fremgår desuden af artikel 300, stk. 7, EF, at Fællesskabets institutioner er bundet af de aftaler, der indgås af Fællesskabet, og disse aftaler har derfor forrang for afledte fællesskabsretsakter (jf. i denne retning dom af 10.9.1996, sag C-61/94, Kommissionen mod Tyskland, Sml. I, s. 3989, præmis 52).
- 44 Montrealkonventionen fastsætter imidlertid på ingen måde omfanget af ovennævnte forpligtelser med henvisning til begrebet flyafgang, som i øvrigt ikke optræder i konventionens tekst.
- 45 Som den forelæggende ret med rette har anført, anses transporter, som udføres fortløbende, ifølge Montrealkonventionen for »en enkelt, sammenhængende transport«, bl.a. når der er indgået aftale herom ved hjælp af en enkelt kontrakt. Eftersom begrebet en enkelt, sammenhængende transport vedrører flere på hinanden følgende transporter, udpeget af passageren, nærmer det sig imidlertid snarere begrebet flyrejse, som dette er defineret i denne doms præmis 41.
- 46 Montrealkonventionen er således ikke relevant for fortolkningen af begrebet »flyafgang« i den forstand, hvori det er anvendt i forordning nr. 261/2004.

- 47 Det følger af denne doms præmis 32-41, at en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur ikke kan anses for én og samme flyafgang. Artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 omfatter derfor ikke en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur som den i hovedsagen omhandlede, i hvilken forbindelse passagerer, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, rejser tilbage til denne lufthavn fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland.
- 48 Denne fortolkning underbygges endvidere af artikel 17, andet led, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 23. betragtning hertil, hvorefter fællesskabslovgiver skal overveje, om forordningens anvendelsesområde fremover eventuelt skal udvides til også at omfatte passagerer, som afrejser fra en tredjelandslufthavn til en lufthavn beliggende i en medlemsstat, på flyvninger, der ikke udføres af EF-luftfartsselskaber.
- 49 Hvis det antages, at artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 ligeledes omfatter flyrejser fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, i hvilken forbindelse passagerer, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, stiger om bord på et fly i en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, vil de passagerer, som er omhandlet i forordningens artikel 17, andet led, allerede henhøre under dens anvendelsesområde. Bestemmelsen ville således ikke give nogen mening.
- 50 Spørgsmålet, om den omstændighed, at ud- og hjemrejsen reserveres samtidig, er uden betydning for det resultat, som er anført i denne doms præmis 46.
- 51 Den i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004 indeholdte definition af begrebet »reservation« giver nemlig ingen indikationer, der gør det muligt at præcisere rækkevidden af anvendelsesområdet for artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004. Den omstændighed, at passagererne reserverer ud- og hjemrejsen samtidigt, er uden betydning for de to flyafganges selvstændighed.

52 Reservationsmåden kan følgelig ikke anses for et relevant element for fastlæggelsen af rækkevidden af artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004.

53 Henset til ovenstående bemærkninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 3, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den ikke omfatter en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, i hvilken forbindelse passagerer, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, rejser tilbage til denne lufthavn fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland. Den omstændighed, at ud- og hjemrejsen reserveres samtidig, er uden betydning for fortolkningen af denne bestemmelse.

Sagens omkostninger

54 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 sagens omkostninger. Bortset fra 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:

Artikel 3, stk. 1, litra a), 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 den ikke omfatter en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur, i hvilken forbindelse passagerer, som oprindeligt er afrejst fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor EF-traktaten finder

anvendelse, rejser tilbage til denne lufthavn fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland. Den omstændighed, at ud- og hjemrejsen reserveres samtidig, er uden betydning for fortolkningen af denne bestemmelse.

Underskrifter