



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

21. december 2021 *

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser – artikel 2 og 3 – begreberne »transporterende luftfartsselskab«, »bekræftet reservation« og »planlagt ankomsttidspunkt« – artikel 5, 7 og 8 – fremrykning af afgangstidspunktet for en flyvning i forhold til det oprindeligt planlagte afgangstidspunkt – kvalificering – nedsættelse af kompensationen – tilbud om omlægning af rejsen – artikel 14 – forpligtelse til at informere passagererne om deres rettigheder – rækkevidde«

I de forenede sager C-146/20, C-188/20, C-196/20 og C-270/20,

angående fire anmodninger om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, herunder en anmodning indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) ved afgørelse af 16. juni 2020, indgået til Domstolen den 18. juni 2020 (sag C-270/20), og tre anmodninger indgivet af Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf, Tyskland) ved afgørelse af 17. februar 2020 (sag C-146/20) og af 6. april 2020 (sag C-188/20 og C-196/20), indgået til Domstolen den 20. marts 2020 (sag C-146/20), den 30. april 2020 (sag C-188/20) og den 6. maj 2020 (sag C-196/20), i sagerne

AD,

BE,

CF

mod

Corendon Airlines (sag C-146/20),

og

JG,

LH,

MI,

NJ,

* Processprog: tysk.

mod

OP, som likvidator for Azurair GmbH,

procesdeltager:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

og

Eurowings GmbH

mod

flightright GmbH (sag C-196/20),

og

AG,

MG,

HG,

mod

Austrian Airlines AG (sag C-270/20),

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af Domstolens vicepræsident, L. Bay Larsen, som fungerende formand for Første Afdeling, og dommerne J.-C. Bonichot og M. Safjan (refererende dommer),

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: kontorchef D. Dittert,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 16. juni 2021,

efter at der er afgivet indlæg af:

- JG, LH, MI, NJ ved Rechtsanwalt H. Hopperdietzel,
- Eurowings GmbH ved Rechtsanwälte Y. Pochyla og W. Bloch,
- AG, MG og HG ved Rechtsanwältin F. Puschkarski,
- Corendon Airlines og OP, som likvidator for Azurair GmbH, ved Rechtsanwalt N. Serfort,

- flightright GmbH først ved Rechtsanwalt T. Mauser og derefter ved Rechtsanwälte R. Weist og M. Michel,
 - Austrian Airlines AG ved Rechtsanwalt C. Krones,
 - den tyske regering ved J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne og U. Bartl, som befuldmægtigede,
 - den østrigske regering ved A. Posch, G. Kunnert og J. Schmoll, som befuldmægtigede,
 - Europa-Kommissionen ved K. Simonsson, R. Pethke og G. Braun, som befuldmægtigede,
- og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 23. september 2021, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, litra b), f)-h) og l), artikel 3, stk. 2, litra a), artikel 5, stk. 1, artikel 7, stk. 1 og 2, artikel 8, stk. 1, litra b), og artikel 14, stk. 2, 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 Disse anmodninger er blevet indgivet inden for rammerne af tvister mellem luftfartspassagerer og luftfartsselskaber (C-146/20, C-188/20 og C-270/20) og mellem et luftfartsselskab og flightright GmbH, der er indtrådt i luftfartspassagerers rettigheder (C-196/20), om kompensation til disse passagerer i henhold til forordning nr. 261/2004.

Retsforskrifter

- 3 Følgende fremgår af 1. og 20. betragtning til forordning nr. 261/2004:
 - »(1) Handling fra [Unionens] side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.
 - [...]
 - (20) Passagererne bør fuldt ud informeres om deres rettigheder i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser, så de er i stand til reelt at udøve disse rettigheder.«
- 4 Denne forordnings artikel 2 fastsætter følgende:
 - »I denne forordning forstås ved:
 - [...]

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

[...]

- f) »billet«: et gyldigt dokument, der giver ret til transport, og som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, herunder tilsvarende dokumentation i papirløs eller elektronisk form
- 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

[...]

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

5 Den nævnte forordnings artikel 3 bestemmer:

»1. Denne forordning gælder

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

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 Samme forordnings artikel 5 bestemmer i stk. 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
 - 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.«

7 Artikel 7 i forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

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

[...]

- 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

[...]

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

[...]

- 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, [...]

[...]

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

[...]«

8 Denne forordnings artikel 8, stk. 1, bestemmer:

»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.«

9 Den nævnte forordnings artikel 13 fastsætter:

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

10 Samme forordnings artikel 14, stk. 2, har følgende ordlyd:

»Et transporterende luftfartsselskab, som nægter boarding eller som aflyser en flyafgang, skal give hver enkelt passager, der berøres heraf, en skriftlig meddelelse om denne forordnings bestemmelser om kompensation og bistand. Luftfartsselskabet skal også give hver enkelt passager, der berøres af en forsinkelse på mindst to timer, en tilsvarende meddelelse. Desuden skal der til passagererne udleveres detaljerede skriftlige oplysninger om, hvordan de kan henvende sig til det nationale organ, som omhandlet i artikel 16.«

Twisterne i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål

Sag C-146/20

- 11 Luftfartspassagererne AD, BE og CF bestilte gennem et rejsebureau en pakkerejse til Antalya (Tyrkiet). Foranlediget af denne bestilling bekræftede luftfartsselskabet Corendon Airlines, at flyvningen ville finde sted den 18. maj 2018 med afgang fra Düsseldorf (Tyskland) til Antalya, idet afgangstidspunktet var fastsat til kl. 10.20. Efterfølgende fremrykkede Corendon Airlines denne flyvning med 1 time og 40 minutter ved at fastsætte den til kl. 08.40 den samme dag, men opretholdt det samme flynummer.
- 12 Passagererne, som ikke kunne benytte den således fremrykkede flyvning, anlagde sag mod Corendon Airlines ved Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf, Tyskland), idet de navnlig nedlagde påstand om kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004. Til støtte for søgsmålet gjorde disse passagerer gældende, at de ikke var blevet underrettet om fremrykningen af flyvningen, og at denne fremrykning reelt svarede til en »aflysning« af den nævnte flyvning som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 1. Corendon Airlines gjorde derimod gældende, at de samme passagerer var blevet underrettet om fremrykningen af flyvningen af rejsearrangøren den 8. maj 2018.
- 13 Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) fastslog, at fremrykning af en flyvning med 1 time og 40 minutter ikke udgjorde en »aflysning« af flyvningen, eftersom en sådan fremrykning er ubetydelig, og frifandt følgelig Corendon Airlines i passagerernes søgsmål.
- 14 Passagererne iværksatte appel til prøvelse af den nævnte rets dom ved den forelæggende ret i sag C-146/20, Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf, Tyskland). Denne er i tvivl om, hvorvidt det af Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) anlagte ræsonnement er i overensstemmelse med forordning nr. 261/2004.
- 15 På denne baggrund har Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
 - »1) Foreligger der en aflysning af en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i [forordning nr. 261/2004], når det transporterende luftfartsselskab fremrykker en flyvning, der er booket som del af en pakkerejse og har planmæssig afgang kl. 10:20 [lokal tid], til kl. 08:40 [lokal tid] samme dag?
 - 2) Udgør meddelelsen ti dage før rejsens begyndelse om fremrykning af en flyvning fra kl. 10:20 [lokal tid] til kl. 08:40 [lokal tid] samme dag et tilbud om omlægning af rejsen som omhandlet i [den nævnte forordnings] artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), [...]«

Sag C-188/20

- 16 LH bestilte gennem et rejsebureau til sig selv og andre luftfartspassagerer en pakkerejse til Side (Tyrkiet), der omfattede lufttransport fra Düsseldorf til Antalya og retur.
- 17 LH blev tilsendt et dokument med overskriften »Rejseregistrering« med angivelse af to flyvninger, der blev foretaget af luftfartsselskabet Azurair GmbH: dvs. en første flyvning med flyafgang nr. ARZ 8711 den 15. juli 2018 fra Düsseldorf til Antalya med planmæssig afgang kl. 6.00 og

ankomsttidspunkt kl. 10.30, og en anden flyvning med flyafgang nr. ARZ 8712 den 5. august 2018 fra Antalya til Düsseldorf med planmæssig afgang kl. 12.00 og ankomsttidspunkt kl. 14.45. På dette dokument var under disse oplysninger angivet følgende med versaler: »Foreløbige flytider – Af hensyn til Deres egen sikkerhed bedes De kontrollere flyvningen på Deres billetter«.

- 18 Passagerne benyttede de på det nævnte dokument angivne flyvninger. På udrejsen ankom de imidlertid først til Antalya kl. 01.19 den 16. juli 2018, og på hjemrejsen lettede flyet allerede kl. 05.10 den 5. august 2018. Under disse omstændigheder nedlagde passagererne for Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) påstand om, at Azurair betalte dem compensation i henhold til artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004. På grundlag af de i »rejseregistreringen« angivne oplysninger gjorde de gældende, at udrejsen var blevet forsinket med mere end tre timer ved ankomsten, og at hjemrejsen var blevet aflyst, eftersom fremrykningen af flyvningen skulle kvalificeres som en »aflysning« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 1.
- 19 Azurair gjorde heroverfor gældende, at selskabet ikke havde planlagt, at de pågældende flyvninger skulle finde sted på de i »rejseregistreringen« angivne tidspunkter, men at dets planlægning var i overensstemmelse med angivelserne i den »rejsebekræftelse/faktura«, som den 22. januar 2018 var blevet tilsendt alltours flugreisen GmbH i dennes egenskab af rejsearrangør.
- 20 Ifølge denne planlægning skulle flyvningen på udrejsen afgå den 15. juli 2018 kl. 20.05 og ankomme kl. 0.40 den følgende dag; flyvningen på hjemrejsen skulle afgå den 5. august 2018 kl. 8.00 og ankomme kl. 10.50. Hvad angår udrejsen som angivet i den nævnte planlægning var forsinkelsen ved ankomsten ikke på 3 timer eller mere. Selv om hjemrejsen ganske vist blev fremrykket ligeledes i forhold til den af Azurair angivne planlægning, er denne fremrykning ikke en »aflysning« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra l). Desuden nedlagde Azurair påstand om, at en eventuel compensation blev begrænset i henhold til den samme forordnings artikel 7, stk. 2, litra b), med den begrundelse, at passagerne kun ankom til deres endelige bestemmelsessted 2 timer og 50 minutter før det planlagte ankomsttidspunkt.
- 21 Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) frifandt Azurair med den begrundelse, at »rejseregistreringen« ikke udgjorde en bekræftelse af en »reservation« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, eftersom det klart fremgik af registreringen, at flyveplanen kun var midlertidig. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at der ikke forelå noget dokument, der kunne anses for at udgøre en »billet« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra f).
- 22 Luftfartspassagererne iværksatte appel til prøvelse af den nævnte rets dom ved den forelæggende ret i sag C-188/20, Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf). Denne er i tvivl om, hvorvidt det standpunkt, Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) indtog, er i overensstemmelse med bestemmelserne i forordning nr. 261/2004.
- 23 På denne baggrund har Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Har en passager en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i [forordning nr. 261/2004], når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, har fået et »andet bevis« som omhandlet i [denne forordnings] artikel 2, litra g), [...], hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved

angivelse af afgangs- og ankomststed, afgangs- og ankomsttidspunkt og flynummer, uden at rejsearrangøren har foretaget en pladsreservation til denne flyvning hos det pågældende luftfartsselskab og har fået den bekræftet af dette selskab?

- 2) Skal et luftfartsselskab i forhold til en passager allerede anses for at være et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i [forordning nr. 261/2004], når denne passager ganske vist har en kontrakt med en rejsearrangør, som har givet passageren løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgangs- og ankomststed, afgangs- og ankomsttidspunkt og flynummer, men rejsearrangøren ikke har reserveret et sæde til passageren og dermed ikke har stiftet et kontraktforhold til luftfartsselskabet for så vidt angår denne flyvning?
- 3) Kan det »planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i [forordning nr. 261/2004] fremgå af et »andet bevis«, som en rejsearrangør har udstedt til en passager, eller skal der i så henseende tages udgangspunkt i billetten i henhold til [denne forordnings] artikel 2, litra f) [...]?
- 4) Foreligger der en aflysning af en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i [forordning nr. 261/2004], når det transporterende luftfartsselskab fremrykker en flyvning, der er booket som del af en pakkerejse, med mindst to timer og ti minutter inden for samme dag?
- 5) Kan det transporterende luftfartsselskab i medfør af artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 nedsætte den i forordningens artikel 7, stk. 1, omhandlede compensation, når tidsintervallet for fremrykningen af flyvningen ligger inden for de i stk. 2 anførte tidsintervaller?
- 6) Udgør meddelelsen før rejsens begyndelse om fremrykning af en flyvning et tilbud om omlægning af rejsen som omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004?
- 7) Pålægger artikel 14, stk. 2, i [forordning nr. 261/2004] det transporterende luftfartsselskab en forpligtelse til at give passageren nøjagtig information om, til hvilket firmanavn og hvilken adresse passageren kan rette hvilke krav om beløb på grundlag af afstand, og i givet fald hvilke dokumenter passageren skal vedlægge sit krav?»

Sag C-196/20

- 24 Den 24. oktober 2017 bestilte to luftfartspassagerer gennem et rejsebureau en pakkerejse, som omfattede lufttransport tur/retur fra Hamburg (Tyskland) til Palma de Mallorca (Spanien).
- 25 Rejsearrangøren ITS tilsendte passagererne et dokument med overskriften »Rejseregistrering« med for udrejsens vedkommende angivelse af, at flyvningen skulle foretages den 22. maj 2018 af luftfartsselskabet Eurowings med flyafgang nr. EW 7582 med planmæssigt afgangstidspunkt kl. 7.30 og planmæssigt ankomsttidspunkt kl. 10.05.
- 26 Passagererne benyttede rent faktisk den ovenfor angivne flyvning med dette nummer. De nåede imidlertid ikke det endelige bestemmelsessted kl. 10.05, men kl. 21.08. Da de havde overdraget deres eventuelle kompensationsrettigheder til flightright i henhold til forordning nr. 261/2004,

anlagde dette selskab sag ved Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf), idet selskabet gjorde gældende, at de samme passagerer var i besiddelse af en bekræftet reservation til den pågældende flyvning, hvis ankomst var planlagt til kl. 10.05.

- 27 Heroverfor gjorde Eurowings gældende, at passagerne var i besiddelse af en bekræftet reservation vedrørende flyvning med nummer EW 7582, hvis ankomst var planlagt til kl. 19.05. Den opståede forsinkelse var følgelig på under tre timer, hvilket ikke giver ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004.
- 28 Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) tog flightrights påstand til følge med den begrundelse, at den af rejsearrangøren ITS udstedte »rejseregistrering« udgjorde en bekræftelse af en reservation som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 2, litra f). Denne ret fandt således, at den »rejseregistrering«, der var blevet tilsendt de berørte passagerer, udgjorde et »andet bevis« som omhandlet i den nævnte artikel 2, litra g), idet bestemmelsen kun kræver, at reservationen er blevet accepteret af rejsearrangøren. Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at der ikke forelå noget dokument, der kunne anses for at udgøre en »billet« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra f).
- 29 Eurowings iværksatte appel til prøvelse af den nævnte rets dom ved den forelæggende ret i sag C-196/20, Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf). Denne er nærmere bestemt i tvivl om, hvorvidt en bekræftelse af en reservation udstedt af en rejsearrangør, som ikke er baseret på en reservation foretaget hos det luftfartsselskab, hvortil kravet om kompensation er rettet, kan anses for at være en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004.
- 30 På denne baggrund har Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
 - »1) Har en passager en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i [forordning nr. 261/2004], når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, har fået et »andet bevis« som omhandlet i [denne forordnings] artikel 2, litra g), [...], hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, uden at rejsearrangøren har foretaget en pladsreservation til denne flyvning hos det pågældende luftfartsselskab og har fået den bekræftet af dette selskab?
 - 2) Skal et luftfartsselskab i forhold til en passager allerede anses for at være et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, når denne passager ganske vist har en kontrakt med en rejsearrangør, som har givet passageren løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, men rejsearrangøren ikke har reserveret et sæde til passageren og dermed ikke har stiftet et kontraktforhold til luftfartsselskabet for så vidt angår denne flyvning?
 - 3) Kan det »planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 med henblik på kompensation for aflysning eller lang forsinkelse ved ankomsten fremgå af et »andet bevis«, som en rejsearrangør har udstedt til en passager, eller skal der i så henseende tages udgangspunkt i billetten i henhold til [denne forordnings] artikel 2, litra f) [...]?»

Sag C-270/20

- 31 Luftfartspassagererne AG, MG og HG bestilte en flyvning fra Wien (Østrig) til Cairo (Egypten) hos luftfartsselskabet Austrian Airlines. Afgangstidspunktet var fastsat til kl. 22.15 den 24. juni 2017 og ankomsttidspunktet til kl. 01.45 den følgende dag. Den dag, flyvningen skulle finde sted, blev den aflyst af Austrian Airlines, som tilbød passagererne en flyvning med afgang samme dag kl. 10.20 og ankomst til Cairo kl. 13.50, hvilket de accepterede. Passagererne nåede således deres endelige bestemmelsessted 11 timer og 55 minutter før det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.
- 32 Austrian Airlines betalte udenretligt hver af disse passagerer en kompensation på 200 EUR i henhold til artikel 7, stk. 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, som fastsætter en reduktion af størrelsen af den i denne forordnings artikel 7, stk. 1, litra b), fastsatte kompensation med 50%.
- 33 De nævnte passagerer anlagde sag mod Austrian Airlines ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) med påstand om udbetaling af fuld kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004. Til støtte for søgsmålet gjorde de gældende, at selv om de ikke var ankommet for sent til Cairo, havde den tidligere ankomst forvoldt dem en skade svarende til den, der ville have fulgt af en lang forsinkelse, og anførte, at de havde accepteret Austrian Airlines' tilbud om at benytte en tidligere flyvning, fordi den anden mulighed, selskabet havde tilbudt dem, ville have medført, at de mistede to dages ferie.
- 34 Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) frifandt Austrian Airlines i søgsmålet med den begrundelse, at det fremgår af den klare ordlyd af artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, at bestemmelsen ligeledes finder anvendelse i situationer, hvor passageren når frem til sit bestemmelsessted med en fremrykket flyvning.
- 35 Passagererne i hovedsagen i sag C-270/20 iværksatte appel til prøvelse af den nævnte rets dom ved den forelæggende ret i denne sag, Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig). Denne er i tvivl om, hvorvidt artikel 7, stk. 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, hvorefter en kompensation kan reduceres med 50%, når forsinkelsen ved ankomsten ikke overstiger tre timer, ligeledes kan anvendes i forbindelse med en tidligere ankomst, der finder sted før det oprindeligt planlagte tidspunkt. Den forelæggende ret har i denne henseende anført, at en afgang, som gennemføres meget tidligere, kan medføre gener for passageren, der er lige så alvorlige som en forsinket ankomst, henset til de kriterier, der er fastsat i den nævnte bestemmelse.
- 36 På denne baggrund har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »Skal artikel 7, stk. 2, litra b), i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at luftfartsselskabet kan nedsætte kompensationsbeløbet i henhold til forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), også i tilfælde, hvor passagererne som følge af aflysning af det bookede fly tilbydes en alternativ flyvning, hvis planmæssige afgangstidspunkt og planmæssige ankomsttidspunkt begge ligger 11 timer og 55 minutter før flytiderne for den aflyste flyvning?«

Om de præjudicielle spørgsmål

De første spørgsmål i sag C-188/20 og i sag C-196/20

- 37 Med det første spørgsmål i sag C-188/20, der er identisk med det første spørgsmål i sag C-196/20, ønsker Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) nærmere bestemt oplyst, om artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en passager har en »bekræftet reservation« i denne bestemmelses forstand, når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, får tilsendt et »andet bevis« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra g), hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, selv om denne rejsearrangør ikke har modtaget nogen bekræftelse fra det pågældende luftfartsselskab om denne flyvnings afgang- og ankomsttidspunkter.
- 38 I det foreliggende tilfælde fremgår det af forelæggelsesafgørelserne i sagerne C-188/20 og C-196/20, at det dokument, som rejsearrangøren havde tilsendt luftfartspassagererne, indeholdt oplysninger om flyveplanerne, som var forskellige fra dem, som luftfartsselskabet senest havde tilsendt rejsearrangøren. Disse sidstnævnte oplysninger var imidlertid ikke blevet tilsendt disse passagerer, således at de kun rådede over oplysningerne i det dokument, som rejsearrangøren havde tilsendt dem.
- 39 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at artikel 3 i forordning nr. 261/2004 regulerer denne forordnings anvendelsesområde ved i henhold til stk. 2, litra a), at kræve, at passageren har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang.
- 40 Forordning nr. 261/2004 definerer ikke »bekræftet reservation«. Begrebet »reservation« defineres i denne forordnings artikel 2, litra g), som »en billet eller et andet bevis, hvoraf fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren«.
- 41 Det kan udledes af denne definition, at en reservation kan udgøres af »et andet bevis«, hvoraf fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret enten af luftfartsselskabet eller af rejsearrangøren. Det følger heraf, at en reservation, som er blevet accepteret og registreret af sidstnævnte, har samme værdi som den, luftfartsselskabet har accepteret og registreret.
- 42 Hvis flypassageren råder over et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, der er udstedt af rejsearrangøren, svarer dette andet bevis følgelig til en »reservation« i denne bestemmelses forstand.
- 43 I det foreliggende tilfælde har den forelæggende ret i sag C-188/20 og sag C-196/20 taget udgangspunkt i forudsætningen om, at de rejseregistreringer, som blev udstedt af rejsearrangøren til de i hovedsagen omhandlede passagerer, udgør »et andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004. Det skal imidlertid bemærkes, bl.a. i en sammenhæng som den i sag C-188/20 omhandlede, at denne registrering udtrykkeligt nævner flytidernes foreløbige karakter. Under disse omstændigheder påhviler det den forelæggende ret at afgøre, om de nævnte registreringer faktisk udgør en godkendt og registreret reservation som omhandlet i denne artikel 2, litra g).

- 44 I bekræftende fald ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om en reservation ligeledes kan være »bekræftet« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004 af rejsearrangøren og ikke kun af luftfartsselskabet.
- 45 I denne forbindelse skal det fastslås, at denne forordnings artikel 3, stk. 2, litra a), ikke præciserer, om rejsearrangøren kan bekræfte en reservation.
- 46 Det fremgår af fast retspraksis, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse ikke blot tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).
- 47 Hvad angår den sammenhæng, hvori denne bestemmelse indgår, bemærkes, at flere bestemmelser i forordning nr. 261/2004 ikke sondrer mellem rejsearrangøren og luftfartsselskabet i forbindelse med deres anvendelse. Dette er navnlig tilfældet med denne forordnings artikel 3, stk. 2, litra a), første led, som fastsætter, at tidspunktet for at være til stede ved indcheckningen angives af luftfartsselskabet, en rejsearrangør eller et autoriseret rejsebureau. Dette er ligeledes tilfældet for så vidt angår den nævnte forordnings artikel 3, stk. 2, litra b), hvorefter en passager kan overføres til en anden flyafgang af både et luftfartsselskab eller en rejsearrangør.
- 48 Desuden vil det være i strid med det i første betragtning til samme forordning fastlagte formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer at lægge til grund, at en reservation kun kan bekræftes af luftfartsselskabet, hvorved passageren pålægges at kontrollere de oplysninger, som rejsearrangøren har udleveret.
- 49 Forordning nr. 261/2004 tilsigter således, at risikoen for, at rejsearrangører udleverer urigtige oplysninger til passagererne som led i deres aktiviteter, bæres af luftfartsselskabet. I denne sammenhæng deltager passageren ikke i det eksisterende forhold mellem luftfartsselskabet og rejsearrangøren, og det kan ikke kræves, at denne indhenter oplysninger herom.
- 50 Det følger ligeledes af disse sidstnævnte betragtninger, at den omstændighed, at rejsearrangøren ikke har modtaget nogen bekræftelse fra det pågældende luftfartsselskab om en flyvnings afgangs- og ankomsttidspunkter, er uden betydning for den i denne doms præmis 43 omhandlede vurdering, som det tilkommer den forelæggende ret at foretage.
- 51 Henset til det ovenstående skal de første spørgsmål i sag C-188/20 og i sag C-196/20 besvares med, at artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en passager har en »bekræftet reservation« i denne bestemmelses forstand, når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, får tilsendt et »andet bevis« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra g), hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgangs- og ankomststed, afgangs- og ankomsttidspunkt og flynummer, også selv om denne rejsearrangør ikke har modtaget nogen bekræftelse fra det pågældende luftfartsselskab om denne flyvnings afgangs- og ankomsttidspunkter.

Det andet spørgsmål i sag C-188/20 og i sag C-196/20

- 52 Med det andet spørgsmål i sag C-188/20, der er identisk med det andet spørgsmål i sag C-196/20, ønsker Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab« i denne bestemmelses forstand med

hensyn til en passager, når sidstnævnte har indgået en aftale med en rejsearrangør om en bestemt flyvning, som dette luftfartsselskab har foretaget, uden at det nævnte luftfartsselskab har bekræftet flyvningens flyveplan, eller uden at rejsearrangøren har foretaget nogen reservation for denne passager hos det samme luftfartsselskab.

- 53 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at begrebet »transporterende luftfartsselskab« er defineret i denne forordnings artikel 2, litra b), som »et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning ikke alene i henhold til en kontrakt med en passager, men ligeledes på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager«.
- 54 Denne definition stiller således to kumulative betingelser for, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab«, dels vedrørende gennemførelsen af den pågældende flyvning, dels vedrørende eksistensen af en kontrakt indgået med en passager (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 18).
- 55 For så vidt angår den første betingelse er det med henblik herpå begrebet »flyvning«, som udgør det centrale element. Domstolen har således allerede fastslået, at dette begreb skal forstås som »en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute« (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 56 Det følger heraf, at det luftfartsselskab, som i forbindelse med sine passagertransportaktiviteter træffer afgørelse om at udføre en præcis flyvning, herunder fastlægger ruten herfor, og om herved at give de pågældende et tilbud om lufttransport, skal anses for at være det transporterende luftfartsselskab. Vedtagelsen af en sådan afgørelse indebærer nemlig, at dette luftfartsselskab påtager sig ansvaret for gennemførelsen af den nævnte flyvning, herunder bl.a. for en eventuel annulation af denne eller for dennes væsentlige forsinkelse ved ankomsten (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 20).
- 57 Det er i det foreliggende tilfælde ubestridt, at i situationer som de i sag C-188/20 og C-196/20 omhandlede, vedrørte den eneste ændring, som luftfartsselskabet foretog i forhold til den rejseregistrering, der blev tilsendt berørte passagerer, flyvetiderne.
- 58 Som generaladvokaten har påpeget i punkt 66 i forslaget til afgørelse, er den omstændighed i sig selv, at passagerens reservation hos rejsearrangøren omfatter flytider, som ikke er blevet bekræftet af luftfartsselskabet inden for rammerne af den interne reservation mellem disse virksomheder, ikke tilstrækkelig til at anse de betingelser, der er fastsat i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, for ikke at være opfyldt.
- 59 Et luftfartsselskab, der har fremsat et tilbud om lufttransport, der svarer til rejsearrangørens tilbud inden for rammerne af dens forhold til en passager, selv om ændringer i forhold til dette tilbud kan opstå, skal således anses for at have til hensigt at udføre en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004.
- 60 En sådan fortolkning understøttes af det formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, der er fastsat i første betragtning til forordning nr. 261/2004, eftersom den gør det muligt at sikre, at de transporterede passagerer kompenseres eller sørges for, uden at det er nødvendigt for disse at tage hensyn til de arrangementer, der er truffet af det luftfartsselskab, der

har besluttet at udføre den pågældende flyvning, med et andet luftfartsselskab med henblik på konkret at gennemføre denne (jf. i denne retning dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 23).

- 61 Det skal ligeledes præciseres, at i det tilfælde, hvor det transporterende luftfartsselskab er forpligtet til at udbetale en kompensation til passagerne i henhold til forordning nr. 261/2004 på grund af rejsearrangørens adfærd, har det pågældende luftfartsselskab mulighed for at kræve erstatning for skade, som er lidt, fra rejsearrangøren i overensstemmelse med denne forordnings artikel 13 (jf. i denne retning dom af 11.5.2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).
- 62 Henset til det ovenstående skal det andet spørgsmål i sag C-188/20 og i sag C-196/20 besvares med, at artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab« i denne bestemmelses forstand med hensyn til en passager, når sidstnævnte har indgået en aftale med en rejsearrangør om en bestemt flyvning, som dette luftfartsselskab har foretaget, uden at det nævnte luftfartsselskab har bekræftet flyvningens flyveplan, eller uden at rejsearrangøren har foretaget nogen reservation for denne passager hos det samme luftfartsselskab.

Det tredje spørgsmål i sag C-188/20 og i sag C-196/20

- 63 Med det tredje spørgsmål i sag C-188/20, der er identisk med det tredje spørgsmål i sag C-196/20, ønsker Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det planlagte ankomsttidspunkt for en flyvning i disse bestemmelsers forstand med henblik på at opnå kompensation i medfør af denne forordnings artikel 7 kan fremgå af et »andet bevis« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra g), som en passager har modtaget fra en rejsearrangør, eller om ankomsttidspunktet skal fremgå af »en billet« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra f).
- 64 Det skal indledningsvis bemærkes, at artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, andet punktum, samt artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, som i det væsentlige nævner begrebet »planlagt ankomsttidspunkt« vedrører betingelserne for, at der kan udbetales en fast kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7. Den nævnte forordning indeholder imidlertid ikke en definition af begrebet »planlagt ankomsttidspunkt«.
- 65 I det foreliggende tilfælde er det i situationer som de i sag C-188/20 og sag C-196/20 omhandlede ubestridt, at luftfartspassagererne var i besiddelse af et enkelt dokument benævnt »rejseregistrering«, uden at være i besiddelse af et dokument, der kan kvalificeres som en »billet« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra f).
- 66 Som det er blevet bemærket i forbindelse med undersøgelsen af de første spørgsmål i sag C-188/20 og sag C-196/20, kan passagererne ikke desto mindre være i besiddelse af en reservation, når der ikke alene foreligger en billet, men ligeledes et »andet bevis« som omhandlet i den samme forordnings artikel 2, litra g). I det tilfælde, hvor det dokument, der blev udleveret til de i disse sager omhandlede passagerer, udgør et »andet bevis«, skal det fastslås, at de pågældende passagerer i den foreliggende sag følgelig rådede over en »reservation« i denne bestemmelses forstand, der angav flyveplanen. De kunne således med rette antage, at eftersom de ikke var

blevet underrettet om nogen ændring fra rejsearrangøren eller luftfartsselskabet, var de i denne reservation angivne tidspunkter en identifikation af de planlagte afgangs- og ankomsttidspunkter som omhandlet i de bestemmelser, der er nævnt i denne doms præmis 64.

- 67 Det skal endvidere præciseres, at dom af 26. februar 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), ikke ændrer fortolkningen om, at det planlagte ankomsttidspunkt for en flyvning kan fremgå af et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004. Til forskel fra de omstændigheder, der ligger til grund for de i sag C-188/20 og sag C-196/20 omhandlede situationer, skal det fastslås, at der i den sag, der gav anledning til den pågældende dom, nemlig ikke var tale om noget indgreb fra en rejsearrangør, og passageren havde en »billet« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra f).
- 68 Henset til det ovenstående skal det tredje spørgsmål i sag C-188/20 og i sag C-196/20 besvares med, at artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at det planlagte ankomsttidspunkt for en flyvning i disse bestemmelsers forstand med henblik på at opnå kompensation i medfør af denne forordnings artikel 7 kan fremgå af et »andet bevis« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra g), som en passager har modtaget fra en rejsearrangør.

Det fjerde spørgsmål i sag C-188/20 og det første spørgsmål i sag C-146/20

- 69 Med det fjerde spørgsmål i sag C-188/20, der svarer til det første spørgsmål i sag C-146/20, ønsker Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning skal betragtes som »aflyst«, når det transporterende luftfartsselskab fremrykker denne flyvning flere timer.
- 70 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at begrebet »aflysning« er defineret i denne forordnings artikel 2, litra l), som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst en reservation, som ikke gennemføres«.
- 71 Begrebet »flyvning« er ikke defineret i den nævnte forordning. Som det er anført i denne doms præmis 55, består en flyafgang imidlertid nærmere bestemt i »en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute«.
- 72 Domstolen har endvidere præciseret for det første, 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).
- 73 For det andet følger det på ingen måde af definitionen i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, at der, bortset fra, at den oprindeligt planlagte flyvning ikke er blevet gennemført, kræves en udtrykkelig beslutning om at aflyse afgang, for at der er tale om en »aflysning« i denne bestemmelses forstand (dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 29).

- 74 Denne forordnings artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, præciserer ganske vist ikke, hvilken betydning en fremrykning af en flyvning skal tillægges. I overensstemmelse med den i denne doms præmis 46 anførte retspraksis skal der imidlertid ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse tages hensyn til dennes ordlyd såvel som til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af.
- 75 Hvad i denne henseende angår den sammenhæng, hvori artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, indgår, bemærkes, at denne forordning henviser til de i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. ii) og iii) fastsatte tilfælde af fremrykning af en flyvning i forbindelse med omlægning af rejsen. Denne sidstnævnte bestemmelse fastsætter nemlig, at det transporterende luftfartsselskab er forpligtet til at udbetale kompensation til den passager, hvis afgang er blevet aflyst, medmindre dette luftfartsselskab informerer passageren om aflysningen inden for de i denne bestemmelse fastsatte frister og tilbyder en omlægning af rejsen, så passageren efter omstændighederne kan afrejse højst en til to timer før det planlagte afgangstidspunkt og efter omstændighederne ankomme til sit endelige bestemmelsessted senest fire eller to timer efter det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.
- 76 Det følger heraf, at EU-lovgiver har anerkendt, at en væsentlig fremrykning af en flyvning kan give anledning til alvorlige gener for passagerne på samme måde som en forsinkelse af en flyvning, eftersom en fremrykning fratager passagererne muligheden for at råde frit over deres tid og for at tilrettelægge deres rejse i overensstemmelse med deres forventninger.
- 77 Dette er bl.a. tilfældet, når en passager ikke kan nå at boarder flyet i tide på grund af fremrykningen af den flyvning, som passageren har reserveret, selv om vedkommende har truffet alle de forholdsregler, der normalt er nødvendige. Dette er ligeledes tilfældet, når passageren tvinges til i væsentlig grad at tilpasse sig det nye afgangstidspunkt for sin flyafgang for at kunne benytte den.
- 78 Det skal i øvrigt bemærkes, at hovedformålet med forordning nr. 261/2004, som det bl.a. fremgår af første betragtning hertil, tager sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).
- 79 Domstolen har således fastslået, at bestemmelser, der tildeler rettigheder til luftfartspassagererne i overensstemmelse med dette formål, skal fortolkes vidt (dom af 22.4.2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, præmis 61 og den deri nævnte retspraksis).
- 80 Eftersom forordning nr. 261/2004 på en standardiseret og umiddelbar måde tilsigter at afhjælpe de skader, som de alvorlige gener i luftbefordringen af passagerer, er udtryk for (dom af 3.9.2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis), og henset til de alvorlige gener for passagerne under omstændigheder som de i denne doms præmis 76 omhandlede, skal begrebet »aflysning« fortolkes således, at det omfatter den situation, hvor en flyvning er genstand for en væsentlig fremrykning.
- 81 Der skal i denne henseende sondres mellem de situationer, hvor fremrykningen ikke har nogen indvirkning eller kun en ubetydelig indvirkning på luftfartspassagerernes mulighed for at råde frit over deres tid, og de situationer, der giver anledning til alvorlige gener på grund af en væsentlig fremrykning af en flyvning, som beskrevet i denne doms præmis 76 og 77.
- 82 Der skal med henblik på at sondre mellem en væsentlig fremrykning af en flyvning og en ubetydelig fremrykning tages udgangspunkt i de i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. ii) og iii), i forordning nr. 261/2004 fastsatte grænseværdier.

- 83 Det skal fremhæves, at en fremrykning adskiller sig fra en forsinkelse, hvor Domstolen har fastslået, at passagerer opnår en ret til kompensation, når de lider et tab af tid på tre timer eller mere i forhold til den varighed, som oprindeligt var planlagt af transportøren (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 57), eftersom passagererne skal handle for at kunne boarde flyet på grund af fremrykningen af det bookedede fly. Denne forskel fremgår ligeledes af den omstændighed, at EU-lovgiver i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 accepterer forsinkelser på under to timer, mens disse forsinkelser for fremrykninger ikke må overstige en time.
- 84 Det fremgår af denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), at enhver fremrykning på en time eller derunder kan indebære, at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale kompensation til passageren i henhold til den nævnte forordnings artikel 7 bortfalder. Det skal således fastslås, at en fremrykning på en time eller derunder udgør grundlaget for at afgøre, om oprykningen er væsentlig eller ubetydelig med henblik på anvendelsen af den samme forordnings artikel 5.
- 85 Denne fortolkning overholder desuden den afvejning af luftfartspassagererne og luftfartsselskabernes interesser, som EU-lovgiver har tilsigtet med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 (jf. analogt dom af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis).
- 86 Idet denne fortolkning gør det muligt for passagererne at opnå kompensation for alvorlige gener i forbindelse med en væsentlig fremrykning af en flyvning, fritager den således de transporterende luftfartsselskaber for forpligtelsen til at udbetale en kompensation, når de informerer flypassagererne om fremrykningen af flyvningen på de i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii), fastsatte betingelser.
- 87 Henset til det ovenstående skal det fjerde spørgsmål i sag C-188/20 og det første spørgsmål i sag C-146/20 besvares med, at artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning skal betragtes som »aflyst«, når det transporterende luftfartsselskab fremrykker denne flyvning med mere end en time.

Det femte spørgsmål i sag C-188/20 og det eneste spørgsmål i sag C-270/20

- 88 Med det femte spørgsmål i sag C-188/20 og det eneste spørgsmål i sag C-270/20 ønsker henholdsvis Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) og Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) nærmere bestemt oplyst, om artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 finder anvendelse i en situation, hvor ankomsttidspunktet for en fremrykket flyvning ligger inden for de i denne bestemmelse anførte tidsintervaller.
- 89 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at denne forordnings artikel 7, stk. 2, fastsætter, at hvis en passager i henhold til den nævnte forordnings 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 med to til fire timer afhængigt af flyvningens længde, har det transporterende luftfartsselskab ret til at nedsætte den i artikel 7, stk. 1, fastsatte faste kompensation med 50%.
- 90 Som generaladvokaten har anført i punkt 105 i forslaget til afgørelse, fremgår det udtrykkeligt af artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, at retten til at nedsætte kompensationen vedrører det tilfælde, hvor det transporterende luftfartsselskab tilbyder en omlægning af rejsen, som

begrænser forsinkelsen til det endelige bestemmelsessted. Den situation, hvor passageren på grund af en fremrykning af den pågældendes flyvning ankommer til det endelige bestemmelsessted før det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt, fremgår derimod på ingen måde af denne bestemmelse.

- 91 Det skal i denne forbindelse tilføjes, at EU-lovgiver har taget hensyn til såvel en fremrykning som en forsinkelse af en flyvning i forbindelse med det i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 omhandlede tilbud om omlægning af rejsen. Samtidig med, at EU-lovgiver var bevidst om de gener, der er forbundet med fremrykning af flyvninger, fandt denne imidlertid ikke, at en omlægning af rejsen, som tilbydes af det transporterende luftfartsselskab, som gør det muligt at begrænse omfanget af de skadelige følger af en flyvning, der gennemføres for tidligt, kunne give anledning til en nedsættelse af compensationen.
- 92 Hvis et transporterende luftfartsselskab, der tilbyder en omlægning af rejsen, som giver anledning til en tidligere ankomst, gives en sådan mulighed, vil det medføre, at der systematisk gives tilladelse til en nedsættelse af compensationen, når dette luftfartsselskab foretager en væsentlig fremrykning af flyvningen.
- 93 I lighed med, hvad der er blevet anført i forbindelse med det fjerde spørgsmål i sag C-188/20 og det første spørgsmål i sag C-146/20, giver en væsentlig fremrykning af en flyvning imidlertid anledning til alvorlige gener, der begrundet en compensation. Den omstændighed, at en nedsættelse af compensationen altid skal tillades i en sådan situation, alene af den grund, at passageren ikke bekræfter en forsinket ankomst til det endelige bestemmelsessted og således befinder sig inden for de tidsintervaller, der er anført i artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, er i strid med formålet med denne forordning om at styrke rettighederne for de passagerer, der står over for alvorlige gener.
- 94 Henset til det ovenstående skal det femte spørgsmål i sag C-188/20 og det eneste spørgsmål i sag C-270/20 besvares med, at artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse i en situation, hvor ankomsttidspunktet for en fremrykket flyvning ligger inden for de i denne bestemmelse anførte tidsintervaller.

Det sjette spørgsmål i sag C-188/20 og det andet spørgsmål i sag C-146/20

- 95 Med det sjette spørgsmål i sag C-188/20, der svarer til det andet spørgsmål i sag C-146/20, ønsker Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den meddelelse, der før rejsens begyndelse gives til passageren om, at flyvningen er blevet fremrykket, kan udgøre et »tilbud om omlægning af rejsen« i denne sidstnævnte bestemmelses forstand.
- 96 I denne henseende fremgår det af denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra a), sammenholdt med artikel 8, stk. 1, litra b), at passagerer, der er berørt af aflysningen af en flyvning, skal tilbydes en omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed.
- 97 Det skal imidlertid bemærkes, at fremrykningen af en flyvning som den i situationer som de i sag C-188/20 og sag C-146/20 omhandlede kan udgøre omlægning af rejsen »under sammenlignelige transportbetingelser« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 8, stk. 1, litra b), da det kun var flytiderne, som blev ændret.

- 98 Endvidere kan et tilbud om omlægning af rejsen, i henhold til hvilket der foreslås en flyvning, hvis afgangstidspunkt er fremrykket i forhold til afgangstidspunkt for den aflyste flyvning, udgøre en omlægning af rejsen »ved førstgivne lejlighed« som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, eftersom dette tilbud gør det muligt for passageren at ankomme til sit endelige bestemmelsessted hurtigt muligt.
- 99 Det skal tilføjes, at det transporterende luftfartsselskab er forpligtet til at tilbyde den passager, hvis flyvning er blevet aflyst, de forskellige muligheder i denne forordnings artikel 8, stk. 1, litra a), b) og c) (jf. i denne retning dom af 29.7.2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, præmis 58).
- 100 Med henblik på at sætte passageren i stand til reelt at udøve sine rettigheder ved aflysning som omhandlet i 20. betragtning til den nævnte forordning, påhviler det således det transporterende luftfartsselskab at meddele den pågældende fuldstændigheden af oplysningerne om de rettigheder, der følger af den nævnte forordnings artikel 8, stk. 1.
- 101 Henset til det ovenstående skal det sjette spørgsmål i sag C-188/20 og det andet spørgsmål i sag C-146/20 besvares med, at artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den meddelelse, der før rejsens begyndelse gives til passageren om, at flyvningen er blevet fremrykket, kan udgøre et »tilbud om omlægning af rejsen« i denne sidstnævnte bestemmelses forstand.

Det syvende spørgsmål i sag C-188/20

- 102 Med det syvende spørgsmål i sag C-188/20 ønsker Landgericht Düsseldorf (den regionale appeldomstol i Düsseldorf) nærmere bestemt oplyst, om artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse pålægger det transporterende luftfartsselskab at give luftfartspassageren nøjagtig information om, til hvilket firmanavn og hvilken adresse passageren kan rette et krav om compensation i henhold til denne forordnings artikel 7, samt om den eksakte størrelse af denne compensation, og i givet fald hvilke dokumenter passageren skal vedlægge sit krav om compensation.
- 103 Det skal i denne henseende bemærkes, at ifølge den nævnte forordnings artikel 14, stk. 2, skal det transporterende luftfartsselskab, som nægter boarding eller aflyser en flyafgang, give hver enkelt passager, der berøres heraf, en skriftlig meddelelse om forordningens bestemmelser om compensation og bistand. I henhold til denne bestemmelse skal luftfartsselskabet også give hver enkelt passager, der berøres af en forsinkelse på mindst to timer, en tilsvarende meddelelse.
- 104 Den nævnte bestemmelse skal læses i lyset af 20. betragtning til forordning nr. 261/2004, hvoraf fremgår, at passagererne bør fuldt ud informeres om deres rettigheder bl.a. i tilfælde af en aflysning af en flyvning, så de er i stand til reelt at udøve disse rettigheder.
- 105 En effektiv udøvelse af rettighederne i henhold til denne forordning forudsætter nemlig, at passageren skal gives mulighed for at henvende sig til den virksomhed, hos hvilken denne passager kan gøre krav på compensation i henhold til den nævnte forordnings artikel 7, således at passageren i så fald skal råde over nøjagtig information om denne virksomheds navn og adresse.
- 106 Desuden indebærer de oplysninger om bestemmelserne om compensation og bistand, som det transporterende luftfartsselskab skal meddele i overensstemmelse med artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, at passageren ligeledes skal informeres om den procedure, der skal

følges med henblik på at gøre sine rettigheder gældende. Det påhviler i denne forbindelse det transporterende luftfartsselskab at informere passageren om, hvilke dokumenter denne i givet fald skal vedlægge sit krav om kompensation.

- 107 Det transporterende luftfartsselskab er derimod ikke forpligtet til at informere passageren om den eksakte størrelse af den kompensation, som sidstnævnte passager eventuelt kan opnå i henhold til denne forordnings artikel 7. En sådan information vedrører nemlig ikke »denne forordnings bestemmelser om kompensation og bistand« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 14, stk. 2, men anvendelsen af bestemmelserne i et konkret tilfælde.
- 108 Henset til det ovenstående skal det syvende spørgsmål i sag C-188/20 besvares med, at artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse pålægger det transporterende luftfartsselskab at give luftfartspassageren nøjagtig information om, til hvilket firmanavn og hvilken adresse passageren kan rette et krav om kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7, og i givet fald hvilke dokumenter passageren skal vedlægge sit krav om kompensation, uden dog at pålægge dette luftfartsselskab at informere luftfartspassageren om den eksakte størrelse af den kompensation, som sidstnævnte passager eventuelt kan opnå i henhold til den nævnte forordnings artikel 7.

Sagsomkostninger

- 109 Da sagens behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for de forelæggende retter, tilkommer det disse at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parter udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

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

- 1) Artikel 3, stk. 2, 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 en passager har en »bekræftet reservation« i denne bestemmelses forstand, når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, får tilsendt et »andet bevis« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra g), hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgangs- og ankomststed, afgangs- og ankomsttidspunkt og flynummer, også selv om denne rejsearrangør ikke har modtaget nogen bekræftelse fra det pågældende luftfartsselskab om denne flyvnings afgangs- og ankomsttidspunkter.
- 2) Artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab kan kvalificeres som et »transporterende luftfartsselskab« i denne bestemmelses forstand med hensyn til en passager, når sidstnævnte har indgået en aftale med en rejsearrangør om en bestemt flyvning, som dette luftfartsselskab har foretaget, uden at det nævnte luftfartsselskab har bekræftet flyvningens flyveplan, eller uden at rejsearrangøren har foretaget nogen reservation for denne passager hos det samme luftfartsselskab.

- 3) Artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at »det planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning i disse bestemmelsers forstand med henblik på at opnå kompensation i medfør af denne forordnings artikel 7 kan fremgå af et »andet bevis« som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra g), som en passager har modtaget fra en rejsearrangør.
- 4) Artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning skal betragtes som »aflyst«, når det transporterende luftfartsselskab fremrykker denne flyvning med over en time.
- 5) Artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke finder anvendelse i en situation, hvor ankomsttidspunktet for en fremrykket flyvning ligger inden for de i denne bestemmelse anførte tidsintervaller.
- 6) Artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den meddelelse, der før rejsens begyndelse gives til passageren om, at flyvningen er blevet fremrykket, kan udgøre et »tilbud om omlægning af rejsen« i denne sidstnævnte bestemmelses forstand.
- 7) Artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at denne bestemmelse pålægger det transporterende luftfartsselskab at give luftfartspassageren nøjagtig information om, til hvilket firmanavn og hvilken adresse passageren kan rette et krav om kompensation i henhold til denne forordnings artikel 7, og i givet fald hvilke dokumenter passageren skal vedlægge sit krav om kompensation, uden dog at pålægge dette luftfartsselskab at informere luftfartspassageren om den eksakte størrelse af den kompensation, som sidstnævnte passager eventuelt kan opnå i henhold til den nævnte forordnings artikel 7.

Underskrifter