



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

P. PIKAMÄE

van 3 december 2020¹

Zaak C-826/19

WZ

tegen

Austrian Airlines AG

[verzoek van het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk)
om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Compensatie van luchtreizigers bij annulering of vertraging van de vlucht – Vlucht die is omgeleid naar een andere luchthaven dan de luchthaven waarvoor was geboekt – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 2, onder l) – Begrip ‚annulering‘ – Artikel 8, lid 3 – Vergoeding van de reiskosten – Initiatief – Niet-nakoming van de verplichtingen die zijn neergelegd in de artikelen 8 en 9 van de verordening – Recht op compensatie”

1. Moet een vlucht die is omgeleid naar een andere luchthaven, die zich evenwel in de buurt bevindt van de luchthaven waarvoor was geboekt, als een geannuleerde vlucht in de zin van verordening (EG) nr. 261/2004² worden beschouwd, zodat de betrokken passagiers recht hebben op compensatie uit hoofde van artikel 7, lid 1, van die verordening, of louter als een vertraagde vlucht, in welk geval die passagiers overeenkomstig het arrest *Sturgeon e.a.*³ enkel recht hebben op compensatie indien de vertraging drie uur of meer bedraagt?
2. Is de luchtvaartmaatschappij verplicht om na de landing uit eigen beweging de in artikel 8, lid 3, van die verordening bedoelde kostenvergoeding aan te bieden voor de reis naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming?
3. Geeft de niet-nakoming van de in dat artikel en in artikel 9, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 neergelegde verplichting tot verzorging, recht op compensatie in de vorm van een vast bedrag als bedoeld in artikel 7, lid 1, van die verordening?

¹ Oorspronkelijke taal: Frans.

² Verordening van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1).

³ Arrest van 19 november 2009 (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716).

4. Op verzoek van het Hof zullen in de onderhavige conclusie enkel deze vragen uit het prejudiciële verzoek van het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) worden onderzocht.

5. Het Hof zal in het te wijzen arrest met name de gelegenheid krijgen om zich voor het eerst uit te spreken over de uitlegging van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004, en aldus duidelijkheid te verschaffen over de plaats van die bepaling binnen de logica en de systematiek van die verordening.

I. Toepasselijke bepalingen

6. Overwegingen 1, 2 en 4 van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:

„(1) Het optreden van de [Unie] moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

(2) Instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten brengen voor passagiers ernstige moeilijkheden en ongemak met zich mee.

[...]

(4) De [Unie] dient derhalve de bij die verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen, teneinde de rechten van de passagier uit te breiden en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden hun bedrijf uitoefenen op een geliberaliseerde markt.”

7. Artikel 5, „Annulering”, van die verordening bepaalt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;

b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en – in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken – als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c);

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij

[...]

iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[...]”

8. Artikel 6 van die verordening heeft als opschrift „Vertraging” en preciseert:

„1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs kan verwachten dat een vlucht een vertraging tot na de geplande vertrektijd oploopt, en wel

- a) van twee uur of meer voor alle vluchten van 1500 km of minder,
- b) van drie uur of meer voor alle vluchten binnen de [Unie] van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km, of
- c) van vier uur of meer voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

wordt de passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijstand geboden als bedoeld in

- i) artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en
- ii) artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c), ingeval de vertrektijd, naar redelijkerwijs wordt verwacht, ten vroegste daags na de geplande vertrektijd is, en
- iii) artikel 8, lid 1, onder a), in geval van een vertraging van ten minste vijf uur.

2. In ieder geval volgt de aanbieding van de bijstand binnen de in dit artikel voor iedere vluchtafstand bepaalde tijdsperiode.”

9. Artikel 7 van die verordening, met het opschrift „Recht op compensatie”, bepaalt het volgende:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

- a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km;
- b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 km;
- c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.

[...]”

10. Artikel 8, „Recht op terugbetaling of een andere vlucht”, van verordening nr. 261/2004 is als volgt verwoord:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers de keuze tussen:

- a) – volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was, voor het gedeelte of de

gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt en voor het gedeelte en de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede in voorkomend geval:

- een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid;
- b) een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of
- c) een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

[...]

3. Wanneer, in het geval waarin een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt, draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.”

11. Artikel 9, „Recht op verzorging”, van verordening nr. 261/2004 luidt:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers gratis:

- a) maaltijden en verfrissingen, in redelijke verhouding tot de wachttijd;
- b) hotelaccommodatie in gevallen
 - waarin een verblijf van één of meer nachten noodzakelijk wordt, of
 - waarin een langer verblijf noodzakelijk wordt dan het door de passagier geplande verblijf;
- c) vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de accommodatie (hotel of andere accommodatie).

[...]”

II. Feiten, procedure in het hoofdgeding en prejudiciële vragen

12. WZ heeft bij Austrian Airlines een reis geboekt die bestond uit twee vluchten op 21 mei 2018: de eerste van Klagenfurt (Oostenrijk) naar Wenen (Oostenrijk) met een verwachte vertrek- en aankomsttijd van respectievelijk 18.35 uur en 19.20 uur, en de tweede van Wenen naar Berlin Tegel (Duitsland) met een verwachte vertrek- en aankomsttijd van respectievelijk 21.00 uur en 22.20 uur.

13. Vanwege de weersomstandigheden tijdens de op twee na laatste rotatievlucht van het toestel in Wenen is er vertraging ontstaan, die tijdens latere vluchten van dat toestel tussen Wenen en Berlijn niet meer is ingelopen, waardoor de vlucht naar Berlin Tegel die WZ had geboekt, later zou aankomen dan het tijdstip waarna nachtvluchten op die luchthaven verboden zijn.

14. Om die reden heeft Austrian Airlines de betrokken vlucht omgeleid naar de luchthaven Berlin Schönefeld, die zich buiten de stad Berlijn in de deelstaat Brandenburg bevindt. Die vlucht is om 22.07 uur vanuit Wenen vertrokken en om 23.18 uur op Berlin Schönefeld geland.

15. Volgens de verwijzende rechter heeft WZ vanwege de omleiding van de vlucht niet alleen vertraging opgelopen (het toestel is om 23.18 uur geland en niet om 22.20 uur, zoals oorspronkelijk gepland), maar heeft hij hiervan ook ongemak ondervonden, omdat de plaats van landing van het toestel zich verder van zijn huis bevindt (24 km in plaats van 8 km), waardoor hij langer moest reizen om thuis te komen (41 minuten vanaf de luchthaven Berlin Schönefeld in plaats van 15 minuten vanaf de luchthaven Berlin Tegel). Austrian Airlines heeft verzoeker geen vervangend vervoer aangeboden om van de luchthaven Berlin Schönefeld naar de luchthaven Berlijn Tegel te reizen.

16. Verzoeker heeft ter compensatie de betaling van een bedrag van 250 EUR uit hoofde van artikel 5 juncto artikel 7 van verordening nr. 261/2004 gevorderd. Die vordering was enerzijds gebaseerd op de vertraagde aankomst van de vlucht en anderzijds op het feit dat Austrian Airlines verzoeker geen verder vervoer van de luchthaven Berlin Schönefeld naar de luchthaven Berlin Tegel had aangeboden.

17. Austrian Airlines heeft de vordering betwist en, ten eerste, aangevoerd dat verzoeker met een vertraging van slechts 58 minuten op zijn eindbestemming Berlijn is aangekomen. Ten tweede heeft WZ probleemloos met een ander vervoermiddel thuis kunnen komen. Ten derde was er sprake van „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 die verband hielden met ernstige weersproblemen tijdens de op twee na laatste rotatievlucht, waardoor Eurocontrol aan die rotatievlucht, die door hetzelfde toestel werd uitgevoerd, een later tijdvak had toegewezen dan het oorspronkelijk geplande tijdvak.

18. Het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) heeft de vorderingen van WZ afgewezen en geoordeeld dat de omleiding van de vlucht niet als een wezenlijke wijziging van het traject kon worden beschouwd, zodat de vlucht niet als een geannuleerde vlucht kon worden aangemerkt. Die rechter heeft tevens vastgesteld dat er geen sprake was van een vertraging van drie uur of meer.

19. WZ heeft hoger beroep ingesteld bij het Landesgericht Korneuburg. Die rechter vraagt zich ten eerste af of de feiten als een annulering, een vertraging of een andere omstandigheid moeten worden opgevat, ten tweede of de vervoerder zich op buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kan beroepen, aangezien hij voorafgaand aan de vlucht van de passagier nog een andere vlucht heeft uitgevoerd, en ten derde of de luchtvaartmaatschappij compensatie verschuldigd is vanwege de niet-nakoming van de op haar rustende verplichting om bijstand en verzorging te bieden.

20. In die omstandigheden heeft het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Moet artikel 8, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat het van toepassing is op twee luchthavens die zich allebei in de onmiddellijke nabijheid van een stadscentrum bevinden, maar slechts één ervan in het stadsgebied en de andere in de aangrenzende deelstaat?

- 2) Moeten artikel 5, lid 1, onder c), artikel 7, lid 1, en artikel 8, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat in het geval van een landing op een andere luchthaven in dezelfde stad of regio recht op compensatie wegens het annuleren van de vlucht bestaat?
 - 3) Moeten artikel 6, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat in het geval van een landing op een andere luchthaven in dezelfde stad of regio recht op compensatie wegens langdurige vertraging bestaat?
 - 4) Moeten de artikelen 5 en 7 en artikel 8, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat om te bepalen of een passagier een tijdverlies van 3 uur of meer heeft geleden in de zin van het arrest [van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716)], de vertraging moet worden berekend aan de hand van het tijdstip van de landing op de andere luchthaven dan wel van het tijdstip van het vervoer naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming?
 - 5) Moet artikel 5, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij die vluchten via vluchtrotatie uitvoert, zich kan baseren op een gebeurtenis, in casu een vermindering van het aantal aankomsten wegens onweer, die zich voordeed tijdens de op twee na laatste rotatievlucht vóór de vlucht in kwestie?
 - 6) Moet artikel 8, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij in geval van een landing op een andere luchthaven, het vervoer naar een andere plaats uit eigen beweging moet aanbieden of dat de passagier om dit vervoer moet verzoeken?
 - 7) Moeten artikel 7, lid 1, artikel 8, lid 3, en artikel 9, lid 1, onder c), van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat de passagier recht op compensatie heeft indien de in de artikelen 8 en 9 geregelde verplichting om bijstand en verzorging te bieden niet is nagekomen?”
21. WZ, de Oostenrijkse regering en de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend.

III. Analyse

22. Zoals hierboven is opgemerkt, zullen op verzoek van het Hof in deze conclusie enkel de tweede, de derde, de zesde en de zevende vraag worden onderzocht.
23. Die vragen zal ik dus één voor één analyseren.

A. Tweede en derde vraag

24. Met zijn tweede en zijn derde vraag, die samen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen van het Hof te vernemen of artikel 5, lid 1, onder c), artikel 6, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat de landing van een vlucht op een andere luchthaven die zich in dezelfde stad of regio bevindt als de luchthaven waarvoor was geboekt, de passagier recht geeft op compensatie wegens annulering of

langdurige vertraging bij aankomst van de vlucht.⁴

25. Het Hof wordt met andere woorden gevraagd om te beoordelen of het geval waarin een vlucht is omgeleid naar een andere luchthaven, die zich in de buurt bevindt van de luchthaven waarvoor was geboekt, als een annulering van de vlucht kan worden aangemerkt of, in voorkomend geval, als een vertraging bij aankomst moet worden beschouwd. Het antwoord op deze vraag heeft grote consequenties, aangezien een passagier bij een geannuleerde vlucht automatisch aanspraak maakt op compensatie [mits hij binnen de in artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bedoelde termijnen op de hoogte is gebracht van de annulering], terwijl die passagier bij een vertraging van minder dan drie uur geen recht op compensatie heeft.

26. Teneinde een antwoord op die vragen voor te stellen, zal ik allereerst het begrip „annulering” in de zin van verordening nr. 261/2004 onderzoeken, waarna ik tot de slotsom zal komen dat dat begrip, zoals uitgelegd in de rechtspraak van het Hof, in beginsel van toepassing zou kunnen zijn op een situatie als die in casu, waarin een vlucht aankomt op een andere luchthaven in dezelfde regio als de luchthaven waarvoor was geboekt (deel 1). Vervolgens zal ik uiteenzetten dat een dergelijke lezing evenwel niet kan slagen, aangezien de Uniewetgever dat geval buiten de werkingssfeer van de rechtsregels inzake annuleringen heeft willen laten door artikel 8, lid 3, in verordening nr. 261/2004 op te nemen (deel 2). Aldus zal ik hieruit opmaken dat een vlucht die naar een luchthaven in dezelfde stad of regio wordt omgeleid, de betrokken passagier enkel recht geeft op compensatie indien hij de luchthaven waarvoor was geboekt of een andere met de luchtvaartmaatschappij overeengekomen nabijgelegen bestemming met een vertraging van drie uur of meer bereikt (deel 3).

1. Is de omleiding van een vlucht naar een luchthaven die dezelfde stad of regio bedient als de luchthaven waarvoor was geboekt, een geannuleerde vlucht?

a) Begrip „annulering” in de rechtspraak van het Hof

27. Het begrip „annulering” wordt in artikel 2, onder l), van verordening nr. 261/2004 gedefinieerd als „het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt”. Aangezien die definitie op de omstandigheid berust dat een *vlucht* niet is uitgevoerd, is het voor een nauwkeurige bepaling van de betekenis van het begrip „annulering” noodzakelijk om vooraf enkele preciseringen met betrekking tot het begrip „vlucht” te verstrekken.

28. Het begrip „vlucht” wordt niet gedefinieerd in verordening nr. 261/2004. In de vaste rechtspraak van het Hof is het evenwel aldus omschreven dat het in wezen bestaat in een luchtvervoerhandeling die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt.⁵ Het Hof heeft nadien gepreciseerd dat het traject een „essentieel onderdeel” van de vlucht vormt, aangezien de vlucht wordt uitgevoerd volgens een vooraf door de vervoerder

⁴ Hoewel de derde vraag naar artikel 6, lid 1, van verordening nr. 261/2004 verwijst, lijkt het mij duidelijk dat de in die vraag genoemde „langdurige vertraging” overeenkomt met het geval van een langdurige vertraging *bij aankomst*, te weten een aankomstvertraging van drie uur of meer in de zin van het arrest van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716), en niet met dat van een langdurige vertraging bij vertrek. Uit de verwijzingsbeslissing blijkt namelijk dat de compensatievordering die verzoeker in het hoofdgeding bij de nationale rechter had ingesteld met name gebaseerd was op de vertraging van de betrokken vlucht bij aankomst. Hoe dan ook geeft een vertraging bij vertrek als zodanig geen recht op compensatie, aangezien artikel 6 van verordening nr. 261/2004 niet naar artikel 7 ervan verwijst.

⁵ Zie arrest van 10 juli 2008, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, punt 40).

vastgestelde planning.⁶ Mijns inziens volgt hieruit dat de geplande vlucht „niet is uitgevoerd” in de zin van verordening nr. 261/2004 en dus als een „geannuleerde” vlucht moet worden beschouwd, indien van het traject van die vlucht is afgeweken.

29. Vervolgens rijst de vraag onder welke voorwaarden kan worden vastgesteld dat van het traject van de vlucht is afgeweken.

30. Mijns inziens heeft het Hof die vraag beantwoord in het arrest *Sousa Rodríguez e.a.*⁷ In de zaak die tot dat arrest heeft geleid, moest het Hof nagaan of een vlucht waarbij het toestel kort na het opstijgen was teruggekeerd naar de luchthaven van vertrek, waarna de passagiers zich weer op hun oorspronkelijke vertrekpunt bevonden, als een geannuleerde vlucht moest worden aangemerkt. Bij die gelegenheid heeft het Hof geoordeeld dat het, teneinde een vlucht als uitgevoerd te kunnen beschouwen, „niet [volstaat] dat het vliegtuig overeenkomstig het geplande traject is vertrokken, maar moet het ook de in dat traject vastgestelde bestemming hebben bereikt”, waarbij het zich heeft gebaseerd op de vaststelling dat „de term ‚traject’ verwijst naar de door het vliegtuig af te leggen weg van de *luchthaven van vertrek* naar de *luchthaven van bestemming*, in een chronologische volgorde”.^{8,9}

31. Hieruit volgt in mijn ogen dat in beginsel van een afwijking van het oorspronkelijke vluchtschema kan worden gesproken en de betrokken vlucht bijgevolg als een „geannuleerde vlucht” in de zin van verordening nr. 261/2004 kan worden aangemerkt, indien wijzigingen zijn aangebracht in de luchthaven van vertrek en/of de luchthaven van bestemming.

32. Die lezing wordt mijns inziens ondersteund door de beschikking van het Hof in de zaak *Wunderlich*¹⁰. Bij die gelegenheid moest het Hof antwoord geven op de vraag of een vlucht die een ongeplande tussenlanding had gemaakt, als een geannuleerde vlucht moest worden beschouwd, ook al strookten de plaats van vertrek en de plaats van bestemming ervan met de planning. Het Hof heeft in die beschikking overwogen dat het antwoord op die vraag duidelijk uit het arrest *Sousa Rodríguez e.a.*¹¹ voortvloeide en heeft geoordeeld dat de betrokken vlucht op basis van die tussenlanding niet als een geannuleerde vlucht kon worden aangemerkt, aangezien de plaats van vertrek en de plaats van bestemming [van die vlucht strookten] met de planning.¹² Anders gezegd, de vlucht kon volgens het Hof niet als geannuleerd worden beschouwd omdat de trajectwijziging van die vlucht geen betrekking had op de *luchthaven van vertrek en de luchthaven van aankomst*. Hieruit maak ik a contrario op dat een wijziging die betrekking heeft op een van die twee elementen in principe tot de vaststelling moet leiden dat de betrokken vlucht een geannuleerde vlucht is in de zin van verordening nr. 261/2004.

b) Toepassing op het onderhavige geval

33. Ik erken dat met de feiten van de onderhavige zaak de grenzen van die rechtspraak van het Hof worden opgezocht. Want hoewel de vlucht van verzoeker in het hoofdgeding niet op de oorspronkelijk geplande luchthaven van bestemming is geland, is zij niettemin op een luchthaven

⁶ Arrest van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 30).

⁷ Arrest van 13 oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

⁸ Arrest van 13 oktober 2011, *Sousa Rodríguez e.a.* (C-83/10, EU:C:2011:652, punt 28).

⁹ Cursivering van mij.

¹⁰ Beschikking van 5 oktober 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹¹ Arrest van 13 oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

¹² Beschikking van 5 oktober 2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, punt 18).

in de buurt van die luchthaven geland, wat mogelijkerwijs zou kunnen pleiten voor een soepeler uitlegging van het vereiste van een strikte eerbiediging van het geplande traject zoals dat mijns inziens in de hierboven onderzochte rechtspraak van het Hof is geformuleerd.

34. Er zou namelijk betoogd kunnen worden dat, aangezien luchtvervoersdiensten naar hun aard vatbaar zijn voor problemen die tot wijzigingen in het traject van een vlucht kunnen leiden, niet iedere *kleine* wijziging in dat traject, zoals de landing op een luchthaven in de buurt van de luchthaven van de eindbestemming, ertoe zou moeten leiden dat de betrokken vlucht als een geannuleerde vlucht wordt aangemerkt. Dat is volgens mij precies wat de Commissie in haar schriftelijke opmerkingen stelt met haar bewering dat er niet van het vluchtschema is afgeweken, maar dat dat schema slechts is aangepast aan de externe omstandigheden, aangezien de vlucht die verzoeker in het hoofdgeding heeft genomen enkel van Berlin Tegel naar Berlin Schönefeld is omgeleid en de luchthaven waar de vlucht is geland dus overeenkwam met de oorspronkelijke reisbestemming.

35. Mijns inziens zijn er twee redenen waarom de rechtspraak van het Hof niet kan worden opgevat in de betekenis die de Commissie eraan heeft gegeven.

36. In de eerste plaats wijs ik erop dat het feit dat in punt 18 van de beschikking van het Hof in de zaak Wunderlich¹³ de term „*plaats* van vertrek en *plaats* van bestemming” wordt gebruikt in plaats van „*luchthaven* van vertrek en *luchthaven* van bestemming” geen steun biedt aan het argument van de Commissie, aangezien dat punt van die beschikking een omschrijving geeft van punt 28 van het arrest van 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652), in welk punt, waarnaar eerstgenoemd punt verwijst, „luchthaven van vertrek en luchthaven van bestemming” wordt gebruikt.

37. In de tweede plaats, en bovenal, mag niet worden vergeten dat de reden waarom het Hof het traject oorspronkelijk – in het arrest Sturgeon e.a.¹⁴ – als een beslissend element heeft aangemerkt, was dat er onderscheid moest worden gemaakt tussen het begrip „annulering” en het begrip „vertraging” van de vlucht, aan welke begrippen verordening nr. 261/2004 zeer verschillende rechtsgevolgen verbindt. Met een flexibele uitlegging van de hierboven geanalyseerde rechtspraak van het Hof, waardoor een vlucht bij kleine wijzigingen in de luchthaven van vertrek of bestemming niet als een geannuleerde vlucht zou worden aangemerkt, zou dat onderscheid in het gedrang komen, wat nadelige gevolgen zou hebben voor de rechtszekerheid die vereist is bij de toepassing van verordening nr. 261/2004.

38. Ik ben dan ook van mening dat een vlucht die is omgeleid om te landen op een luchthaven die dezelfde stad of regio bedient als de luchthaven waarvoor was geboekt, op grond van de rechtspraak van het Hof waarbij het begrip „annulering” van artikel 2, onder 1), van verordening nr. 261/2004 is uitgelegd, in beginsel als een geannuleerde vlucht zou kunnen worden aangemerkt. De omleiding van de vlucht zou dan recht geven op compensatie uit hoofde van artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004.

39. Om de juistheid van dat voorstel te verifiëren, dient het evenwel te worden onderzocht in het licht van de bewoordingen van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004, welke bepaling in casu van toepassing is, aangezien zij betrekking heeft op het specifieke geval van een vlucht die is omgeleid naar een luchthaven die dezelfde stad of regio bedient als de luchthaven waarvoor was geboekt.

¹³ Beschikking van 5 oktober 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹⁴ Arrest van 19 november 2009 (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 29-36).

2. Is de kwalificatie van de in casu aan de orde zijn omleiding als „annulering” verenigbaar met artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004?

a) Opmerkingen vooraf

40. Er zij aan herinnerd dat bij verordening nr. 261/2004, teneinde een hoog niveau van bescherming van passagiers te waarborgen, een systeem van regels is ingesteld op grond waarvan de hierin neergelegde rechten, te weten het recht op compensatie, het recht op bijstand en het recht op verzorging (artikelen 7, 8 en 9), enkel kunnen worden uitgeoefend indien bepaalde gebeurtenissen zich voordoen, namelijk een instapweigering, annulering of langdurige vertraging bij vertrek (artikelen 4, 5 en 6), aan welke gebeurtenissen de rechtspraak van het Hof een langdurige vertraging bij aankomst heeft toegevoegd (arrest *Sturgeon e.a.*¹⁵). Zo geeft de annulering van een vlucht de passagier recht op compensatie (250, 400 of 600 EUR, afhankelijk van de afstand die de vlucht had moeten afleggen indien zij was uitgevoerd), recht op bijstand in de vorm van een volledige terugbetaling van het ticket of een andere vlucht naar de eindbestemming, en recht op verzorging bestaande in gratis verfrissingen, communicatie (telefoongesprek of fax- of e-mailbericht) en in voorkomend geval accommodatie.

41. In die context zou overeenkomstig hetgeen in punt 38 van deze conclusie is uiteengezet, kunnen worden overwogen dat een geval van omleiding in de zin van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 overeenkomt met een situatie van annulering in de zin van verordening nr. 261/2004, waardoor de passagiers aanspraak maken op alle hieruit voortvloeiende rechten, die wat bijstand betreft noodzakelijkerwijs zouden inhouden dat de luchtvaartmaatschappij de kosten draagt voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming. Indien dat het geval zou zijn, zou het voorstel waarmee ik het vorige deel heb afgesloten uiteraard juist zijn.

42. Niettemin zou tevens kunnen worden gesteld dat een geval van omleiding als bedoeld in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 niet overeenkomt met een situatie van annulering, maar met een *ander geval van niet-nakoming* dan een instapweigering, annulering of vertraging en passagiers derhalve enkel het in die bepaling neergelegde recht geeft wanneer een dergelijke niet-nakoming zich voordoet. In dat geval zou het voorstel waarmee ik het vorige deel heb afgesloten uiteraard moeten worden gewijzigd.

43. Teneinde te bepalen welke van die twee lezingen van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 juist is, dienen de klassieke uitleggingsmethoden van het Hof te worden toegepast.

b) Letterlijke, systematische, historische en teleologische uitlegging

44. Een letterlijke uitlegging zou mijns inziens steun kunnen bieden aan *zowel* de eerste *als* de tweede mogelijkheid die in de punten 41 en 42 van deze conclusie zijn genoemd. Artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 bepaalt immers enkel dat passagiers van wie de vlucht is omgeleid naar een luchthaven in dezelfde stad of regio als de luchthaven waarvoor was geboekt, recht hebben op een kostenvergoeding voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt, maar bevat geen enkel element op basis waarvan kan worden bevestigd of worden uitgesloten dat een dergelijke omleiding als een „annulering” in de zin van artikel 2, onder 1), van verordening nr. 261/2004 kan worden gekwalificeerd.

¹⁵ Arrest van 19 november 2009 (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716).

45. Gelukkig bieden de systematische en de historische uitlegging van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 meer duidelijkheid over de betekenis van die bepaling.

46. Voor de systematische invalshoek moet allereerst de volledige tekst van artikel 8 van verordening nr. 261/2004 in beschouwing worden genomen. Ik herinner eraan dat lid 1 van die bepaling betrekking heeft op de inhoud van het recht op bijstand en erin voorziet dat passagiers, wanneer naar dit artikel wordt verwezen, de keuze moeten krijgen tussen de volledige terugbetaling van het ticket (en een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt) [onder a)] of een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, hetzij bij de eerste gelegenheid [onder b)], hetzij op een latere datum [onder c)]. Aangezien artikel 5, „Annulering”, van verordening nr. 261/2004 naar dat artikel verwijst, geeft de annulering van een vlucht de betrokken passagiers het recht om van één van die twee bijstandsopties gebruik te maken. Mijns inziens kan evenwel redelijkerwijs worden aangenomen dat het recht dat is neergelegd in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004, indien het aldus zou zijn bedoeld dat het, net als het recht op volledige terugbetaling van het ticket of het recht op een andere vlucht, enkel kan worden uitgeoefend bij een annulering van de vlucht, waarschijnlijk zou zijn ondergebracht in lid 1 van die bepaling, eventueel door hieraan een punt „d)” toe te voegen.

47. Rekening houdend met het feit dat het recht op een vergoeding voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt – die dezelfde stad of regio bedient – is ondergebracht in een *zelfstandig* lid, dat losstaat van het lid dat betrekking heeft op de rechten op bijstand die passagiers toekomen bij annulering, moet daaruit noodzakelijkerwijs worden afgeleid dat de voorwaarden voor het ontstaan van die rechten, niet op eerstgenoemd recht van toepassing zijn.

48. Er zij in het bijzonder aan herinnerd dat de eerste woorden van lid 1 („Wanneer naar dit artikel wordt verwezen [...]”) veronderstellen dat de in dit lid opgenomen rechten op bijstand in beginsel enkel kunnen worden uitgeoefend indien de gebeurtenissen zich voordoen die uitputtend zijn omschreven in verordening nr. 261/2004 en in de rechtspraak waarin die verordening is uitgelegd, te weten de instapweigering (artikel 4), de annulering (artikel 5), de vertraging bij vertrek (artikel 6) en de vertraging bij aankomst van 3 uur of langer (arrest *Sturgeon e.a.*)¹⁶. Indien artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 *autonoom* ten opzichte van dat lid 1 zou moeten worden uitgelegd, zoals ik in het vorige punt heb voorgesteld, kan evenwel niet worden overwogen dat het in dat lid 3 vervatte recht afhankelijk is van de voorwaarde dat een van die gebeurtenissen zich voordoet. Derhalve zou geconcludeerd moeten worden dat artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 passagiers recht geeft op een kostenvergoeding voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt wanneer die luchthavens zich in eenzelfde stad of regio bevinden, *waarbij het niet uitmaakt of een van de genoemde gebeurtenissen zich daadwerkelijk heeft voorgedaan*.

49. Een autonome uitlegging van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 lijkt mij des te meer gerechtvaardigd, daar het betrokken recht *in materieel opzicht verschilt* van de rechten op bijstand van lid 1 van dat artikel, aangezien dat recht geen betrekking heeft op een „andere vlucht” naar de eindbestemming van de passagier, maar op een „reis” tussen twee luchthavens die bij elkaar in de buurt liggen. Terwijl eerstgenoemde dienst een luchtvervoersdienst is die doorgaans door de betrokken vervoerder wordt aangeboden¹⁷, is de tweede dienst een andere vervoersdienst die wordt aangeboden door een marktdeelnemer die onafhankelijk is van de luchtvaartmaatschappij,

¹⁶ Arrest van 19 november 2009 (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716).

¹⁷ Dat blijkt met name duidelijk uit lezing van de Italiaanse taalversie van artikel 8 van verordening nr. 261/2004, waarin de term „andere vlucht” is vertaald met „imbarco su un *volo* alternativo” (cursivering van mij), dat wil zeggen „het nemen van een andere vlucht”.

waarbij laatstgenoemde uitsluitend verantwoordelijk is voor de vergoeding van de kosten die de passagier voor een dergelijke dienst moet maken. Al met al ben ik van mening dat het feit dat het in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 neergelegde recht *anders* van aard is dan de rechten op bijstand, kan worden verklaard doordat het aan de passagier wordt verleend wegens een *ander* geval van niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij dan de gevallen van niet-nakoming die overeenkomstig verordening nr. 261/2004 en de rechtspraak van het Hof waarin die verordening is uitgelegd recht op bijstand geven.

50. Dat het in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 neergelegde recht autonoom moet worden uitgelegd ten opzichte van de andere rechten op bijstand van dat artikel, blijkt mijns inziens tevens uit een aandachtige lezing van zowel de voorbereidende werkzaamheden van de betrokken verordening als de hieraan voorafgaande verordening, te weten verordening (EEG) nr. 295/91¹⁸.

51. Wat verordening nr. 295/91 betreft, moet immers worden opgemerkt dat artikel 6, lid 2, ervan een norm met nagenoeg dezelfde inhoud als die van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004¹⁹ bevatte, en dat die norm was opgenomen in een bepaling die uitsluitend betrekking had op de rechten van passagiers op verzorging²⁰, en geen deel uitmaakte van de rechten op bijstand die waren neergelegd in artikel 4, lid 1, van verordening nr. 295/91.²¹ Wat de voorbereidende werkzaamheden van verordening nr. 261/2004 betreft, wijs ik erop dat het voorstel van de Commissie dat aan die verordening ten grondslag ligt²² de betrokken norm weliswaar naar een artikel met het opschrift „Bijstand: recht op terugbetaling of een andere vlucht” had verplaatst, maar die verplaatsing er niet toe had geleid dat de norm in artikel 8, lid 1, van die verordening werd ondergebracht, maar afzonderlijk werd neergelegd in lid 3 van dat artikel 8, alwaar zij zich thans bevindt.

52. Uit een systematische en historische uitlegging blijkt dus dat artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 een autonome bepaling moest zijn, die zowel haar eigen toepassingsvoorwaarden (het aanbod van de luchtvaartmaatschappij aan de passagier van wie de vlucht is omgeleid naar een luchthaven die zich in dezelfde stad of regio bevindt als de luchthaven waarvoor was geboekt) als de rechtsgevolgen regelt die uit de verwezenlijking van die voorwaarden voortvloeien (het recht van de passagier op een vergoeding van de kosten die hij heeft gemaakt voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar de andere met de luchtvaartmaatschappij overeengekomen nabijgelegen bestemming), zonder dat het voor de vaststelling van een van die elementen nodig is om die bepaling te lezen in combinatie met andere in verordening nr. 261/2004 vervatte bepalingen, zoals uitgelegd in de rechtspraak van het Hof.

¹⁸ Verordening van de Raad van 4 februari 1991 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer (PB 1991, L 36, blz. 5).

¹⁹ Artikel 6, lid 2, van verordening nr. 295/91 luidde als volgt: „Wanneer een stad of een regio verschillende luchthavens heeft en een luchtvaartmaatschappij een passagier aan wie het instappen werd geweigerd, een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan de luchthaven waarvoor hij had geboekt, komen de volledige reiskosten tussen de alternatieve luchthavens of naar een met de passagier overeengekomen alternatieve nabije bestemming ten laste van de maatschappij.”

²⁰ Zie artikel 6, lid 1, van verordening nr. 295/91, op grond waarvan „[de luchtvaartmaatschappij naast] de in artikel 4 vermelde minimumvergoedingen [...] aan passagiers aan wie het instappen wordt geweigerd kosteloos het volgende [aanbiedt]: a) de kosten van een telefoongesprek en/of telex-/telefaxbericht naar de plaats van bestemming; b) maaltijden en verfrissingen die in redelijke verhouding staan tot de wachttijd; c) hotelaccommodatie in gevallen waarin de passagiers een of meer nachten moeten wachten”.

²¹ Die bepaling luidt als volgt: „Ingeval het instappen wordt geweigerd, heeft de passagier het recht te kiezen uit: – terugbetaling, zonder boete, van de prijs van het biljet voor het gedeelte van de reis dat niet wordt afgelegd, – een andere vlucht die hem zo spoedig mogelijk naar zijn eindbestemming brengt, – een latere vlucht naar zijn eindbestemming, naar keuze van de passagier.”

²² Voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten (COM/2001/0784 def. – COD 2001/0305) (PB 2002, C 103E/17, blz. 225).

53. Tot slot moet de betrokken bepaling vanuit een teleologische invalshoek worden uitgelegd. Ik herinner eraan dat dit zonder enige twijfel de methode is waaraan het Hof de voorkeur geeft voor de uitlegging van verordening nr. 261/2004.²³ Ik merk bij voorbaat op dat met die methode mijns inziens alle twijfels kunnen worden weggenomen die er eventueel nog zijn met betrekking tot de vraag of een omleiding als bedoeld in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 moet worden aangemerkt als een annulering van de vlucht in de zin van artikel 2, onder 1), van die verordening.

54. Wat de primaire doelstelling van verordening nr. 261/2004 betreft, moet allereerst in herinnering worden gebracht dat die verordening, zoals blijkt uit de overwegingen 1, 2 en 4 ervan, tot doel heeft om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen door hun rechten te versterken in een bepaald aantal situaties – zoals instapweigering, annulering en langdurige vertraging – die ernstige moeilijkheden en ongemak met zich brengen, en door hun hiervoor onmiddellijk en gestandaardiseerd compensatie te bieden.²⁴

55. De kwalificatie van een vlucht als „geannuleerd” houdt dus in dat het ongemak dat passagiers van de niet-nakoming van de vervoersverplichting ondervinden *ernstig* is. De landing van een vlucht op een andere luchthaven, die zich in dezelfde stad of regio bevindt als de luchthaven waarvoor was geboekt, is volgens mij evenwel geen situatie die als zodanig een ongemak voor de passagiers meebrengt dat even ernstig is als het ongemak van een annulering (of instapweigering of vertraging bij aankomst van 3 uur of langer).

56. Bovendien waarborgt een lezing van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 op grond waarvan een omleiding naar een luchthaven in dezelfde stad of regio als de luchthaven waarvoor was geboekt, wordt aangemerkt als een annulering, mijns inziens niet per definitie een hoger niveau van bescherming van de passagiers dan de lezing die die omleiding aanmerkt als een ander geval van niet-nakoming dan een annulering, instapweigering of langdurige vertraging bij aankomst. Er zij immers aan herinnerd dat die verordening haar hoofddoel – te weten het waarborgen van een hoog niveau van bescherming van de passagiers – onder meer verwezenlijkt door luchtvaartmaatschappijen te ontmoedigen om vluchten te annuleren.²⁵ In die context is het goed voorstelbaar dat, indien de omleiding als bedoeld in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 niet zou worden opgevat als een geval dat buiten de werkingssfeer van het begrip „annulering” valt en passagiers er derhalve dezelfde rechten aan zouden ontnemen als aan een annulering, luchtvaartmaatschappijen in veel gevallen als oordeelkundige marktdeelnemers zouden reageren door de vluchten die eenvoudigweg hadden kunnen worden omgeleid naar een luchthaven in de buurt van de luchthaven waarvoor was geboekt, te annuleren en de passagiers van die vluchten vervolgens een andere vlucht naar laatstgenoemde luchthaven aan te bieden, die waarschijnlijk op een andere datum zou worden uitgevoerd. Zou het per slot van rekening economisch gezien rationeel zijn dat luchtvaartmaatschappijen – vaak niet te verwaarlozen – organisatorische inspanningen zouden leveren om ervoor te zorgen dat passagiers zo snel mogelijk op hun eindbestemming aankomen, terwijl die maatschappijen vanwege die omleiding dezelfde verplichtingen zouden hebben als bij een annulering (compensatie, bijstand en verzorging)?

²³ Zie van de talrijke mogelijke voorbeelden het arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punt 35), waarin het Hof, teneinde het begrip „vlucht” uit te leggen, als volgt heeft verwezen naar de doelstellingen van verordening nr. 261/2004: „Indien een „vlucht” [...] als een reis heen en retour zou worden beschouwd, zou dit [...] in werkelijkheid leiden tot een vermindering van de bescherming die passagiers krachtens deze verordening moet worden verleend, wat zou indruisen tegen het doel ervan, dat bestaat in de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers.”

²⁴ Zie arrest van 22 juni 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, punt 26 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

²⁵ Zie dienaangaande voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten (COM/2001/0784 def. – COD 2001/0305), punt 5. Zie tevens arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punt 83).

3. Conclusie

57. Gelet op de voorgaande overwegingen ben ik van mening dat de in punt 41 van deze conclusie voorgestelde uitlegging, op grond waarvan een vlucht die is omgeleid om te landen op een luchthaven die dezelfde stad of regio bedient als de luchthaven waarvoor was geboekt, als een geannuleerde vlucht zou kunnen worden aangemerkt, niet kan slagen, aangezien een dergelijke omleiding in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wordt opgevat als een ander geval van niet-nakoming dan de annulering van een vlucht. Hieruit volgt dat die omleiding de passagier in beginsel enkel recht geeft op vergoeding van de kosten die hij moet maken om van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt te reizen (of naar een andere tussen de luchtvaartmaatschappij en de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming), en dat hij geen recht heeft op de compensatie waarop hij aanspraak zou kunnen maken bij de annulering van de vlucht.

58. Voor alle duidelijkheid en hoewel ik mij ervan bewust ben dat dit in het hoofdgeding niet het geval is, voeg ik hieraan toe dat zeker niet kan worden uitgesloten dat de passagier de luchthaven waarvoor was geboekt of de andere met de luchtvaartmaatschappij overeengekomen nabijgelegen bestemming, vanwege de betrokken omleiding met een vertraging van drie uur of meer bereikt. Uiteraard zou een dergelijke langdurige vertraging bij aankomst die passagier, zoals blijkt uit het hierboven aangehaalde arrest *Sturgeon e.a.*²⁶, recht geven op compensatie uit hoofde van artikel 5 juncto de artikelen 6 en 7 van verordening nr. 261/2004.

59. Alvorens af te sluiten zou ik nog willen opmerken dat een uitlegging die een omleiding als bedoeld in artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 gelijkstelt met een geannuleerde vlucht, mijns inziens tevens zou indruisen tegen het beginsel van gelijke behandeling, waarop het Hof herhaaldelijk heeft gewezen in het kader van de uitlegging van andere bepalingen van die verordening.²⁷

60. Dat beginsel vereist immers dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij dit objectief gerechtvaardigd is. Wat verordening nr. 261/2004 betreft, heeft het Hof reeds overwogen dat de vraag of de onder die verordening vallende situaties vergelijkbaar zijn, moet worden beantwoord „op basis van de aard en de omvang van de verschillende ongemakken en nadelen die de betrokken passagiers hebben ondervonden”.^{28 29} Gelet op die criteria valt het mijns inziens nauwelijks te betwijfelen dat een passagier van wie de vlucht volgens het oorspronkelijke vluchtschema is verlopen en die de luchthaven waarvoor was geboekt met een vertraging van minder dan drie uur heeft bereikt, een ongemak van dezelfde aard en omvang heeft ondervonden als een passagier zoals verzoeker in het hoofdgeding, van wie de vlucht is omgeleid naar een andere luchthaven in dezelfde stad of regio en die de luchthaven waarvoor was geboekt met een vertraging van minder dan drie uur heeft bereikt. Zou evenwel worden overwogen dat die omleiding als een annulering moet worden aangemerkt, dan zou enkel de tweede passagier recht hebben op compensatie uit hoofde van artikel 7 van verordening nr. 261/2004.

²⁶ Arrest van 19 november 2009 (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716).

²⁷ Arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punten 93-100); 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punten 38 en 39); 19 november 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 48 e.v.); 23 oktober 2012, *Nelson e.a.* (C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punten 33-40), en 7 september 2017, *Bossen e.a.* (C-559/16, EU:C:2017:644, punten 19 e.v.), alsook beschikking van 5 oktober 2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, punten 21 e.v.).

²⁸ Arrest van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 49).

²⁹ Cursivering van mij.

61. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging om op de tweede en de derde vraag te antwoorden dat artikel 5, lid 1, onder c), artikel 6, artikel 7, lid 1, en artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat de landing van een vlucht op een andere luchthaven, die zich in dezelfde stad of regio bevindt als de luchthaven waarvoor was geboekt, de passagier geen recht geeft op compensatie wegens annulering van de vlucht. De passagier heeft enkel recht op compensatie indien hij de luchthaven waarvoor was geboekt of de andere met de luchtvaartmaatschappij overeengekomen nabijgelegen bestemming, vanwege die omleiding met een vertraging van drie uur of meer bereikt.

B. Zesde vraag

62. Met zijn zesde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij bij een landing op een andere luchthaven dan de luchthaven waarvoor was geboekt, verplicht is om de passagier uit eigen beweging een vergoeding aan te bieden voor de reis naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.

63. Om te beginnen wil ik benadrukken dat ik het niet eens ben met het door de Commissie in haar schriftelijke opmerkingen aangevoerde standpunt dat, aangezien de luchtvaartmaatschappij op grond van dat artikel „de kosten [*draagt*]³⁰ van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming”, noodzakelijkerwijs moet worden vastgesteld dat die vervoerder die verplichting niet uit eigen beweging hoeft na te komen. Hoewel de term „dragen” inderdaad zou kunnen suggereren dat die verplichting enkel bestaat in het vergoeden van de reiskosten *op verzoek van de passagier*, zou die uitlegging evenwel voorbijgaan aan de vorige zinsnede van de betrokken bepaling („Wanneer [...] de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht *aanbiedt*”³¹ naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt”), die verwijst naar een voorstel van de vervoerder dat vergezeld zou kunnen gaan van een aanbod om de kosten te dragen die de passagier vanwege de betrokken reis heeft gemaakt. Ik ben dan ook van mening dat op basis van de letterlijke tekst van artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 geen eenduidig antwoord op de onderhavige vraag kan worden gegeven.

64. In die omstandigheden is wederom de teleologische invalshoek van doorslaggevend belang om artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 uit te leggen. Er zij immers aan herinnerd dat hoewel overweging 1 van die verordening vermeldt dat het hoofddoel daarvan „de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers” is, die overweging niettemin het volgende preciseert: „met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van *consumentenbescherming*”³² in het algemeen”.

65. Anders gezegd berust de filosofie achter de bij verordening nr. 261/2004 ingevoerde regeling tevens op de gedachte dat de passagier-consument zich in een nadelige positie bevindt ten opzichte van de luchtvaartmaatschappij-dienstverrichter. Teneinde die situatie in balans te brengen en ervoor te zorgen dat de passagier-consument de rechten die hem toekomen daadwerkelijk kan uitoefenen, vereist die verordening mijns inziens dat de luchtvaartmaatschappij-dienstverrichter die passagier-consument *actief* bijstaat.

³⁰ Cursivering van mij.

³¹ Cursivering van mij.

³² Cursivering van mij.

66. Dat blijkt met name uit de bepalingen van verordening nr. 261/2004 die betrekking hebben op de rechten van passagiers op bijstand. In dat verband kan namelijk worden vastgesteld dat hoewel de verschillende taalversies van artikel 8, lid 1, van die verordening niet unaniem zijn over de kwestie of het initiatief van de luchtvaartmaatschappij of de passagier moet uitgaan³³, artikel 4, lid 3 (instapweigerings), artikel 5, lid 1, onder a) (annulering), en artikel 6, lid 1, onder iii) (vertraging van ten minste vijf uur), van die verordening, respectievelijk bepalen dat de luchtvaartmaatschappij „[de betrokken passagiers] bijstand [biedt]”, dat „de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij [...] bijstand [wordt] geboden” en dat die passagiers door de luchtvaartmaatschappij bijstand wordt geboden als bedoeld in „artikel 8, lid 1, onder a)”.

67. Dat de luchtvaartmaatschappij bijstand moet bieden, vloeit immers voort uit het vereiste dat de passagier-consument wordt beschermd, voor zover laatstgenoemde, indien hij vanwege een van de bovengenoemde gebeurtenissen is „gestrand” op een andere luchthaven dan die van zijn eindbestemming, zich in een kwetsbare positie bevindt ten opzichte van de luchtvaartmaatschappij die op die luchthaven is gevestigd. Om die reden moet de luchtvaartmaatschappij de op haar rustende verplichting tot verlening van bijstand nakomen zonder dat die passagier eerst om die bijstand moet vragen.

68. Zoals de Oostenrijkse regering in haar schriftelijke opmerkingen heeft aangegeven, is die uitlegging mijns inziens volstrekt verenigbaar met het arrest dat het Hof in de zaak Rusu heeft gewezen en waarin het heeft geoordeeld dat een luchtvaartmaatschappij die passagiers de toegang tot een vlucht heeft geweigerd, die passagiers bijstand moet verlenen als bedoeld in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004. Meer in het bijzonder heeft het Hof in dat arrest vastgesteld dat het aan de luchtvaartmaatschappij stond om de passagiers bij haar voorstel de informatie te verstrekken waarmee die passagiers een juiste keuze konden maken tussen de terugbetaling van het ticket of de voortzetting van hun vervoer, zonder dat zij zelf actieve informatie moesten inwinnen.³⁴ Al met al blijkt mijns inziens uit dat arrest dat een voorafgaande tussenkomst van de luchtvaartmaatschappij noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat passagiers hun recht op bijstand daadwerkelijk kunnen uitoefenen.

69. Hoewel het recht op vergoeding voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt (of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming), zoals ik in deze conclusie heb betoogd, autonoom moet worden uitgelegd ten opzichte van de rechten op bijstand die zijn neergelegd in artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004, ben ik van mening dat de bijbehorende verplichting die op de luchtvaartmaatschappij rust tevens rekening moet houden met de vereiste bescherming van de passagier-consument, zoals gepreciseerd in de eerste overweging van die verordening.

70. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging om op de zesde vraag te antwoorden dat artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij bij een landing op een andere luchthaven dan de luchthaven waarvoor was geboekt, verplicht is om de passagier uit eigen beweging een vergoeding aan te bieden voor de reis naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.

³³ De Duitse („so können Fluggäste wählen zwischen [...]”), de Finse („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista [...]”), de Litouwse („keleiviams leidžiama rinktis [...]”) en de Poolse versie („pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]”) wijzen slechts op het feit dat de passagiers kunnen of mogen kiezen tussen de verschillende vormen van de beschikbare bijstand, zonder te preciseren of de luchtvaartmaatschappij de passagiers de in die bepaling voorziene bijstand moet aanbieden dan wel of zij daarom moeten vragen, terwijl de andere versies de eerste van die twee mogelijkheden bevestigen.

³⁴ Arrest van 29 juli 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, punten 53-55).

C. Zevende vraag

71. Met zijn zevende vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de krachtens artikel 8, lid 3, en artikel 9, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichtingen om de kosten te dragen die de passagiers hebben gemaakt voor de reis van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt (of naar de met de passagiers overeengekomen nabijgelegen bestemming) en voor de reis van de luchthaven naar hun accommodatie, de passagiers recht geeft op compensatie in de vorm van een vast bedrag in de zin van artikel 7, lid 1, van die verordening.

72. Om te beginnen stel ik het Hof voor om die vraag aldus te herformuleren dat zij enkel naar artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 verwijst. Wat artikel 9, lid 1, onder c), van die verordening betreft, blijkt mijns inziens uit de feiten van de onderhavige zaak namelijk niet duidelijk dat de uitlegging van die bepaling relevant is voor de oplossing van het hoofdeding, en kan de relevantie van die bepaling volgens mij hoe dan ook worden uitgesloten door artikel 8, lid 3, van die verordening, zoals ik in deze conclusie voorsta, autonoom uit te leggen, aangezien uit een dergelijke uitlegging blijkt dat enkel artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 van toepassing is in het geval van een omleiding als die in casu.

73. Die vraag lijkt mij niet bijzonder problematisch, aangezien de rechtspraak van het Hof reeds alle aanknopingspunten heeft verstrekt die nodig zijn om hierop een antwoord te geven.

74. Allereerst zij eraan herinnerd dat het Hof in het arrest *Sousa Rodríguez e.a.*³⁵, zij het in een obiter dictum, reeds uitdrukkelijk in bevestigende zin heeft geantwoord op de vraag of er voor passagiers een recht op compensatie *bestaat* indien de luchtvaartmaatschappij de krachtens de artikelen 8 en 9 van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting om bijstand en verzorging te bieden niet nakomt.

75. Men kan zich eventueel afvragen of een passagier dat recht ook heeft in het geval van niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de krachtens artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting om de kosten te dragen die de passagier heeft gemaakt om van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt te reizen (of naar de overeengekomen nabijgelegen bestemming). Zoals eerder opgemerkt, wordt in deze conclusie immers betoogd dat de bijstandsverplichtingen in eigenlijke zin, waarvan de niet-nakoming volgens het arrest *Sousa Rodríguez e.a.*³⁶ recht geeft op compensatie, enkel zijn neergelegd in artikel 8, lid 1, van die verordening, terwijl artikel 8, lid 3, ervan als een autonome bepaling moet worden beschouwd. Toch moet het antwoord op die vraag volgens mij noodzakelijkerwijs bevestigend zijn, aangezien de betrokken verplichting, net als de verplichting om bijstand (en verzorging) te bieden, „waardeloos zou zijn indien deze niet kan worden afgedwongen”, zoals advocaat-generaal Sharpston heeft opgemerkt in haar conclusie in de zaak *Sousa Rodríguez e.a.*³⁷

³⁵ Arrest van 13 oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, punt 44).

³⁶ Arrest van 13 oktober 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

³⁷ Conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak *Sousa Rodríguez e.a.* (C-83/10, EU:C:2011:427, punt 60).

76. Aangaande de vraag of de betrokken compensatie in de vorm van een *vast* bedrag in de zin van artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 kan worden verleend, zoals verzoeker in het hoofdgeding stelt, kan worden volstaan met een nadere analyse van de redenering die het Hof in het arrest McDonagh³⁸ heeft gevolgd – in het kader van de toetsing van artikel 9 van verordening nr. 261/2004 aan het evenredigheidsbeginsel – om die mogelijkheid uit te sluiten.

77. Volgens het Hof kan het ontbreken van een beperking van de duur of het bedrag van de verplichting tot verzorging van artikel 9 van die verordening geen schending van het evenredigheidsbeginsel opleveren, aangezien de financiële gevolgen ervan voor luchtvaartmaatschappijen, zelfs als die gevolgen aanzienlijk zijn, niet onevenredig zijn aan de doelstelling van een hoog beschermingsniveau voor passagiers, en luchtvaartmaatschappijen – als ervaren marktdeelnemers – hoe dan ook de door deze verplichting teweeggebrachte kosten kunnen doorberekenen in de prijzen van vliegtickets. Vervolgens heeft het Hof hier een ander punt aan toegevoegd teneinde te verduidelijken dat de passagier ter compensatie van de niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van die verplichting om verzorging te bieden, evenwel enkel recht heeft op terugbetaling van de bedragen die, gelet op de bijzondere omstandigheden van elk geval, noodzakelijk, passend en redelijk blijken om het verzuim van de luchtvaartmaatschappij om de verzorging van de betrokken luchtreiziger voor haar rekening te nemen, goed te maken, hetgeen volgens het Hof door de nationale rechter moest worden beoordeeld.³⁹ Mijns inziens heeft het Hof aldus duidelijk willen maken dat een uitlegging verenigbaar is met het evenredigheidsbeginsel indien het bedrag van de compensatie die de luchtvaartmaatschappij verschuldigd is, *overeenkomt* met de door de betrokken passagier gemaakte kosten, welk vereiste per definitie uitsluit dat een compensatie in de vorm van een vast bedrag wordt toegekend zoals bedoeld in artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004.

78. Ik geef zonder meer toe dat dat punt niet specifiek aan dat arrest is toegevoegd om de toepassing van een vaste vergoeding uit te sluiten, maar enkel vanwege de noodzaak om een grens te stellen aan de bedragen die door passagiers worden gevorderd wegens de niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de verplichting die zij heeft om verzorging te bieden indien de vlucht van die passagiers is geannuleerd wegens buitengewone omstandigheden die lang aanhouden. Gelet op het algemene karakter van de door het Hof gebruikte formulering, alsook op het feit dat het betrokken punt tevens in het dictum van dat arrest voorkomt, heeft het Hof mijns inziens evenwel duidelijk willen maken dat een uitlegging van artikel 9 van verordening nr. 261/2004 op grond waarvan bij iedere niet-nakoming van de in dat artikel neergelegde verplichting om verzorging te bieden, aan passagiers een compensatie zou worden toegekend in de vorm van een vast bedrag als bedoeld in artikel 7, lid 1, van die verordening, dusdanig grote negatieve financiële gevolgen voor de luchtvaartmaatschappij zou meebrengen dat zij noodzakelijkerwijs tot schending van het evenredigheidsbeginsel zou leiden.

79. Bijgevolg kan worden vastgesteld dat de niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de krachtens artikel 9, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting tot verzorging, de passagier in casu recht geeft op terugbetaling van de bedragen die, gelet op de bijzondere omstandigheden van elk geval, noodzakelijk, passend en redelijk blijken om dat verzuim van de luchtvaartmaatschappij goed te maken.

³⁸ Arrest van 31 januari 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

³⁹ Zie arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punten 45-51).

80. Aangezien alle bepalingen van verordening nr. 261/2004 overeenkomstig het evenredigheidsbeginsel moeten worden uitgelegd, spreekt het mijns inziens voor zich dat die vaststelling tevens van toepassing is op het geval waarin de luchtvaartmaatschappij de verplichting van artikel 8, lid 3, van die verordening niet is nagekomen.

81. Gelet op het voorgaande geef ik het Hof in overweging om de zevende prejudiciële vraag aldus te beantwoorden dat de niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de krachtens artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting om de kosten te dragen die een passagier heeft gemaakt om van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt te reizen (of naar de met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming), de passagier geen recht geeft op compensatie in de vorm van een vast bedrag in de zin van artikel 7, lid 1, van die verordening. Zij geeft de passagier daarentegen recht op terugbetaling van de bedragen die, gelet op de bijzondere omstandigheden van elk geval, noodzakelijk, passend en redelijk blijken om dat verzuim van de luchtvaartmaatschappij goed te maken.

IV. Conclusie

82. Gelet op al het voorgaande geef ik het Hof in overweging om de tweede, de derde, de zesde en de zevende prejudiciële vraag van het Landesgericht Korneuburg te beantwoorden als volgt:

- „1) Artikel 5, lid 1, onder c), artikel 6, artikel 7, lid 1, en artikel 8, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91, moeten aldus worden uitgelegd dat de landing van een vlucht op een andere luchthaven, die zich in dezelfde stad of regio bevindt als de luchthaven waarvoor was geboekt, de passagier geen recht geeft op compensatie wegens annulering van de vlucht. De passagier heeft enkel recht op compensatie indien hij de luchthaven waarvoor was geboekt of de andere met de luchtvaartmaatschappij overeengekomen nabijgelegen bestemming, vanwege die omleiding met een vertraging van drie uur of meer bereikt.
- 2) Artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 moet aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij bij een landing op een andere luchthaven dan de luchthaven waarvoor was geboekt, verplicht is om de passagier uit eigen beweging een vergoeding aan te bieden voor de reis naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.
- 3) De niet-nakoming door de luchtvaartmaatschappij van de krachtens artikel 8, lid 3, van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting om de kosten te dragen die een passagier heeft gemaakt om van de luchthaven van aankomst naar de luchthaven waarvoor was geboekt te reizen (of naar de overeengekomen nabijgelegen bestemming), geeft de passagier geen recht op compensatie in de vorm van een vast bedrag in de zin van artikel 7, lid 1, van die verordening. Zij geeft de passagier daarentegen recht op terugbetaling van de bedragen die, gelet op de bijzondere omstandigheden van elk geval, noodzakelijk, passend en redelijk blijken om dat verzuim van de luchtvaartmaatschappij goed te maken.”