



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 21 december 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 –
Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid inställda eller kraftigt
försenade flygningar – Artiklarna 2 och 3 – Begreppen ’lufttrafikföretag som utför flygningen’,
’bekräftad platsreservation’ och ’tidtabellsenlig ankomsttid’ – Artiklarna 5, 7 och 8 –
Tidigareläggning av flygningens avgångstid jämfört med ursprungliga planerade avgångstiden –
Kvalificering – Minskning av ersättningsbeloppet – Erbjudande om ombokning – Artikel 14 –
Skyldighet att informera passagerarna om deras rättigheter – Omfattning”

I de förenade målen C-146/20, C-188/20, C-196/20 och C-270/20,

angående fyra beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, varav ett från
Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike), av den 16 juni 2020
som inkom till domstolen den 18 juni 2020 (C-270/20), och tre beslut från Landgericht Düsseldorf
(Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland), av den 17 februari 2020 (C-146/20) och den
6 april 2020 (C-188/20 och C-196/20), som inkom till domstolen 20 mars 2020 (C-146/20), den
30 april 2020 (C-188/20) respektive den 6 maj 2020 (C-196/20), i målen

AD,

BE,

CF

mot

Corendon Airlines (C-146/20),

och

JG,

LH,

MI,

NJ,

mot

* Rättegångsspråk: tyska.

OP, i egenskap av likvidator för Azurair GmbH,

ytterligare deltagare i rättegången:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

och

Eurowings GmbH

mot

flightright GmbH (C-196/20),

och

AG,

MG,

HG,

mot

Austrian Airlines AG (C-270/20),

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av domstolens vice ordförande L. Bay Larsen, tillika tillförordnad ordförande på första avdelningen, samt domarna J.-C. Bonichot och M. Safjan (referent),

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: enhetschefen D. Dittert,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 16 juni 2021,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- JG, LH, MI och NJ genom H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- Eurowings GmbH, genom Y. Pochyla och W. Bloch, Rechtsanwälte,
- AG, MG och HG, genom F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- Corendon Airlines och OP, i egenskap av likvidator för Azurair GmbH, genom N. Serfort, Rechtsanwalt,

- flightright GmbH, inledningsvis genom T. Mauser, därefter genom R. Weist och M. Michel, Rechtsanwältin
- Austrian Airlines AG, genom C. Krones, Rechtsanwalt,
- Tysklands regering, genom J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne och U. Bartl, samtliga i egenskap av ombud,
- Österrikes regering, genom A. Posch, Dr G. Kunnert och J. Schmoll, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom K. Simonsson, R. Pethke och G. Braun, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 23 september 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Respektive begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 2 b, f–h och l, artikel 3.2 a, artikel 5.1, artikel 7.1 och 7.2, artikel 8.1 b och artikel 14.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004. s. 1).
- 2 Respektive begäran har framställts i mål mellan flygpassagerare och flygbolag (C-146/20, C-188/20 och C-270/20), samt mellan ett flygbolag och flightright GmbH, som har trätt i flygpassagerares ställe, (C-196/20), angående kompensation till dessa passagerare enligt förordning nr 261/2004.

Tillämpliga bestämmelser

- 3 Skälen 1 och 20 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”(1) [Unionens] verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

...

(20) Passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter i händelse av nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar så att de faktiskt kan utöva sina rättigheter.”
- 4 I artikel 2 i förordningen föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

...

- b) lufttrafikföretag som utför flygningen: ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare,

...

- f) biljett: ett giltigt färdbevis som berättigar till transport, eller något likvärdigt i papperslös form, inbegripet i elektronisk form, som utfärdats eller godkänts av lufttrafikföretaget eller av dess auktoriserade agent,
- g) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,
- h) slutlig bestämmelseort: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras,

...

- l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

5 Artikel 3 i förordningen har följande lydelse:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

- a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,
- b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett [EU]-lufttrafikföretag.

2. Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

- a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, har checkat in
 - på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt)

eller, om ingen tid har angetts,

- senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller

b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.

...”

6 I artikel 5.1 i förordningen föreskrivs följande:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

- a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och
- b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och
- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
 - i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
 - iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.”

7 Artikel 7 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

...

- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,

...

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

...

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1500 kilometer och 3500 kilometer, ...

...

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

...”

8 I artikel 8.1 i förordningen föreskrivs följande:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) – återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

– en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.”

9 I artikel 13 i förordningen föreskrivs följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

10 Artikel 14.2 i förordningen har följande lydelse:

”När lufttrafikföretaget som utför flygningen nekar ombordstigning eller ställer in en flygning skall det ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning. Även passagerare som utsatts för en försening med minst två timmar skall erhålla sådan information. Passagerarna skall också ges skriftlig information om hur det nationella organ som avses i artikel 16 kan kontaktas.”

Målen vid de nationella domstolarna och tolkningsfrågorna

Mål C-146/20

- 11 Flygpassagerarna AD, BE och CF bokade genom en resebyrå en paketresa till Antalya (Turkiet). Efter bokningen bekräftade flygbolaget Corendon Airlines att flygningen skulle äga rum den 18 maj 2018 från Düsseldorf (Tyskland) till Antalya med avgångstid klockan 10.20. Senare tidigarelade Corendon Airlines flygningen med 1 timme och 40 minuter, till klockan 08.40 samma dag, dock med oförändrat flygnummer.
- 12 Eftersom passagerarna inte kunde ta den tidigarelagda flygningen väckte de talan mot Corendon Airlines vid Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) i syfte att bland annat erhålla kompensation enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 b i förordning nr 261/2004. Till stöd för sin talan gjorde passagerarna gällande att de inte hade underrättats om tidigareläggningen av flygningen och att denna tidigareläggning i själva verket utgjorde en ”inställd flygning” i den mening som avses i artikel 5.1 i förordningen. Corendon Airlines ansåg däremot att passagerarna den 8 maj 2018 hade informerats av researrangören om tidigareläggningen av flygningen.
- 13 Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) ansåg att tidigareläggningen av en flygning med en timme och 40 minuter inte utgjorde en ”inställd flygning”, eftersom denna tidigareläggning var obetydlig, och ogillade följaktligen passagerarnas talan.
- 14 Passagerarna har överklagat domen från nämnda domstol till Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf, Tyskland), som är den hänskjutande domstolen i mål C-146/20. Sistnämnda domstol vill få klarhet i huruvida det resonemang som Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) förde är förenligt med förordning nr 261/2004.
- 15 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
 - ”1) Är det fråga om en inställd flygning i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5.1 i [förordning nr 261/2004] om lufttrafikföretaget som utför en bokad flygning som ingår i en paketresa med tidtabellsenlig avgångstid klockan 10.20 [lokal tid] tidigarelägger flygningen till klockan 08.40 [lokal tid] samma dag?
 - 2) Utgör ett meddelande tio dagar före avresa i vilket det anges att avgångstiden har tidigarelagts från klockan 10.20 [lokal tid] till klockan 08.40 [lokal tid] samma dag ett erbjudande om ombokning i den mening som avses i artiklarna 5.1 a och 8.1 b i nämnda förordning?”

Mål C-188/20

- 16 LH bokade genom en resebyrå en paketresa till Side (Turkiet) åt sig själv och andra flygpassagerare. I denna paketresa ingick en tur- och returresa med flyg mellan Düsseldorf och Antalya.
- 17 En handling som betecknades som ”reseanmälan” översändes till LH, i vilken angavs två flygningar som skulle genomföras av flygbolaget Azurair GmbH. Närmare bestämt rörde det sig om en första flygning med flygnummer ARZ 8711 från Düsseldorf till Antalya den 15 juli 2018 med planerad avgångstid klockan 06.00 och planerad ankomsttid klockan 10.30, och en andra flygning med

flygnummer ARZ 8712 från Antalya till Düsseldorf den 5 augusti 2018 med planerad avgångstid klockan 12.00 och planerad ankomsttid klockan 14.45. I denna handling fanns bredvid dessa upplysningar följande text, skriven med versaler: "Preliminära flygtider – Kontrollera flygningen i era biljetter för er egen säkerhet."

- 18 Passagerarna reste med de flygningar som hade de flygnummer som angavs i nämnda handling. Vid utresan kom de emellertid fram till Antalya klockan 01.19 den 16 juli 2018, och vid returresan avgick flygplanet klockan 05.10 den 5 augusti 2018. Mot denna bakgrund väckte passagerarna talan vid Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) och yrkade kompensation enligt artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004. Med stöd av uppgifterna i "reseanmälan" gjorde de gällande att flygningen från Düsseldorf till Antalya hade genomförts med en försenad ankomst till Antalya på över tre timmar, medan returflygningen hade blivit inställd, eftersom tidigareläggningen av flygningen borde anses utgöra en "inställd flygning" i den mening som avses i artikel 5.1 i förordningen.
- 19 Azurair gjorde för sin del gällande att bolaget inte hade planerat de aktuella flygningarna med de tider som angavs i "reseanmälan", utan att dess färdplanering överensstämde med informationen som lämnades i handlingen "Resebekräftelse/Faktura" som den 22 januari 2018 skickades till alltours flugreisen GmbH, i dess egenskap av researrangör.
- 20 Enligt denna färdplanering skulle utresan genomföras den 15 juli 2018 med avgång klockan 20.05 och ankomst klockan 00.40 påföljande dag. Returresan skulle genomföras den 5 augusti 2018 med avgång klockan 08.00 och ankomst klockan 10.50. Vad beträffar utresan, såsom den angavs i denna färdplanering, utgjorde den försenade ankomsten inte en försening med tre timmar eller mer. När det gäller returresan så hade denna förvisso tidigarelagts, även i förhållande till den färdplanering som Azurair hade angett, men flygbolaget anser att denna tidigareläggning inte utgör en "inställd flygning" i den mening som avses i artikel 2 l i förordningen. Azurair yrkade även att en eventuell kompensation skulle minskas enligt artikel 7.2 b i förordningen, på grund av att passagerarna kom fram till sin slutliga bestämmelseort endast 2 timmar och 50 minuter före den tidtabellsenliga ankomsttiden.
- 21 Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) ogillade talan med motiveringen att "reseanmälan" inte utgjorde en bekräftelse på en platsreservation i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004, eftersom det tydligt framgick av denna anmälan att de angivna flygtiderna endast var preliminära. Det framgår av beslutet om hänskjutande att det inte fanns någon handling som kunde identifieras som en "biljett" i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen.
- 22 Flygpassagerarna har överklagat domen till Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf), som är den hänskjutande domstolen i mål C-188/20. Nämnda domstol vill få klarhet i huruvida den ståndpunkt som Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) intog är förenlig med bestämmelserna i förordning nr 261/2004.
- 23 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

"1) Ska en flygpassagerare anses ha en 'bekräftad platsreservation' i den mening som avses i artikel 3.2 a i [förordning nr 261/2004], om vederbörande av en researrangör som han eller hon har ett avtal med har fått ett 'annat bevis' i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004, genom vilket han eller hon lovas transport på en bestämd flygning som är

närmare specificerad genom avgångs- och ankomstort, avgångs- och ankomsttid och flygnummer, men researrangören inte har gjort någon platsreservation på denna flygning hos det berörda lufttrafikföretaget och fått en bekräftelse från detta?

- 2) Är det tillräckligt för att ett lufttrafikföretag ska anses vara det 'lufttrafikföretag som utför flygningen' i den mening som avses i artikel 2 b i förordning nr 261/2004 i förhållande till en passagerare, om passageraren visserligen har ingått ett avtal med en researrangör som har utlovat transport på en specifik flygning som anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, men researrangören däremot inte har gjort någon platsreservation för passageraren och det således inte finns något avtal mellan researrangören och lufttrafikföretaget med avseende på denna flygning?
- 3) Kan den 'tidtabellsenliga ankomsttiden' för en flygning i den mening som avses i artiklarna 2 h, 5.1 c, 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning nr 261/2004, för rätt till kompensation på grund av en inställd flygning eller en kraftig försening vid ankomsten, framgå av ett 'annat bevis' som en researrangör har utfärdat till en passagerare, eller avgörs detta av biljetten enligt artikel 2 f i [förordningen]?
- 4) Är det fråga om en inställd flygning i den mening som avses i artiklarna 2 l och 5.1 i förordning nr 261/2004 om det lufttrafikföretag som utför en bokad flygning som ingår i en paketresa tidigare lägger flygningen med minst 2 timmar och 10 minuter samma dag?
- 5) Får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i artikel 7.1 i förordning (EG) nr 261/2004 enligt artikel 7.2 i förordningen, om tidigareläggningen ligger inom de tidsramar som anges i nämnda bestämmelse?
- 6) Utgör ett meddelande före avresa i vilket det anges att flygningen har tidigarelagts ett erbjudande om ombokning i den mening som avses i artiklarna 5.1 a och 8.1 b i förordning nr 261/2004?
- 7) Innebär artikel 14.2 i förordning (EG) nr 261/2004 en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att informera passageraren om den precisa företagsbeteckning och adress som passageraren ska vända sig till för att begära den kompensation som ska betalas till ett belopp som beror på flygsträckans längd, samt beloppet för denna kompensation, och i förekommande fall vilka handlingar passageraren ska bifoga sin begäran?"

Mål C-196/20

- 24 Den 24 oktober 2017 bokade två passagerare en paketresa hos en resebyrå som inbegrep en tur- och returresa med flyg från Hamburg (Tyskland) till Palma de Mallorca (Spanien).
- 25 En handling som betecknades som "reseanmälan" översändes av researrangören ITS till dessa passagerare, i vilken angavs att utresan skulle ske den 22 maj 2018 och genomföras av flygbolaget Eurowings, med flygnummer EW 7582, med planerad avgångstid klockan 07.30 och planerad ankomsttid klockan 10.05.
- 26 Passagerarna reste förvisso med flygningen med detta flygnummer. De kom emellertid inte fram till sin slutliga bestämmelseort klockan 10.05, utan klockan 21.08. Dessa passagerare hade överlåtit sin eventuella rätt till kompensation till flightright i enlighet med förordning

nr 261/2004, och sistnämnda bolag väckte talan vid Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) och gjorde gällande att nämnda passagerare hade en bekräftad platsreservation på den aktuella flygningen, med planerad ankomsttid klockan 10.05.

- 27 Eurowings genmälde att passagerarna hade en bekräftad platsreservation för flygningen med flygnummer EW 7582, vilken hade planerad ankomsttid klockan 19.05. Förseningen var därför kortare än tre timmar, vilket inte gav rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004.
- 28 Amtsgericht Düsseldorf (Distriktsdomstolen i Düsseldorf) biföll flightrights talan med motiveringen att den "reseanmälan" som researrangören ITS hade utfärdat utgjorde en bekräftelse på en platsreservation i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004 jämförd med artikel 2 f i samma förordning. Nämnda domstol ansåg nämligen att den "reseanmälan" som hade översänts till de berörda passagerarna utgjorde ett "annat bevis" i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, då denna bestämmelse endast kräver att reseföretaget har godkänt platsreservationen. Det framgår av beslutet om hänskjutande att det inte fanns någon handling som kunde identifieras som en "biljett" i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen.
- 29 Eurowings har överklagat domen från nämnda domstol till Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf), som är den hänskjutande domstolen i mål C-196/20. Sistnämnda domstol vill få klarhet i huruvida en researrangörs bekräftelse av en platsreservation, vilken inte grundar sig på en platsreservation som har gjorts hos det lufttrafikföretag som begäran om ersättning avser, kan anses utgöra en "bekräftad platsreservation" i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004.
- 30 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
 - "1) Ska en flygpassagerare anses ha en 'bekräftad platsreservation' i den mening som avses i artikel 3.2 a i [förordning nr 261/2004], om vederbörande av en researrangör som han eller hon har ett avtal med har fått ett 'annat bevis' i den mening som avses i artikel 2 g i [förordningen], genom vilket han eller hon lovas transport på en bestämd flygning som är närmare specificerad genom avgångs- och ankomstort, avgångs- och ankomsttid och flygnummer, men researrangören inte har gjort någon platsreservation på denna flygning hos det berörda lufttrafikföretaget och fått en bekräftelse från detta?
 - 2) Är det tillräckligt för att ett lufttrafikföretag ska anses vara det 'lufttrafikföretag som utför flygningen' i den mening som avses i artikel 2 b i förordning nr 261/2004 i förhållande till en passagerare, om passageraren visserligen har ingått ett avtal med en researrangör som har utlovat transport på en specifik flygning som anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, men researrangören däremot inte har gjort någon platsreservation för passageraren och det således inte finns något avtal mellan researrangören och lufttrafikföretaget med avseende på denna flygning?
 - 3) Kan den 'tidtabellsenliga ankomsttiden' för en flygning i den mening som avses i artiklarna 2 h, 5.1 c, 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning nr 261/2004, för rätt till kompensation på grund av en inställd flygning eller en kraftig försening vid ankomsten, framgå av ett 'annat bevis' som en researrangör har utfärdat till en passagerare, eller avgörs detta av biljetten enligt artikel 2 f i [förordningen]?"

Mål C-270/20

- 31 Flygpassagerarna AG, MG och HG bokade en flygning från Wien (Österrike) till Kairo (Egypten) hos flygbolaget Austrian Airlines. Den tidtabellsenliga avgångstiden var kl. 22.15 den 24 juni 2017 och den tidtabellsenliga ankomsttiden var kl. 01.45 nästföljande dag. Dagen för flygningen ställde Austrian Airlines in flygningen och erbjöd passagerarna en annan flygning med avgångstid samma dag klockan 10.20 och ankomsttid i Kairo klockan 13.50, vilket passagerarna accepterade. De kom således fram till sin slutliga bestämmelseort 11 timmar och 55 minuter före den ursprungliga planerade ankomsttiden.
- 32 Efter förlikning betalade Austrian Airlines 200 euro till var och en av dessa passagerare i enlighet med den i artikel 7.2 b i förordning nr 261/2004 föreskrivna möjligheten att minska den kompensation som föreskrivs i artikel 7.1 b i förordningen med 50 procent.
- 33 Nämnda passagerare väckte talan mot Austrian Airlines vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) och yrkade full kompensation enligt artikel 7.1 b i förordningen. Till stöd för sin talan gjorde de gällande att även om de inte kom fram för sent till Kairo, hade deras tidigarelagda ankomst orsakat dem olägenheter som motsvarade dem som skulle ha orsakats av en kraftig försening. De uppgav att de hade tackat ja till Austrian Airlines erbjudande att ta ett tidigare flyg på grund av att det andra alternativ som flygbolaget erbjöd skulle ha inneburit att de hade förlorat två semesterdagar.
- 34 Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) ogillade talan med motiveringen att det framgår av den tydliga ordalydelsen i artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 att bestämmelsen är tillämplig även på de situationer då passageraren ankommer till sin slutliga bestämmelseort med en tidigare flygning.
- 35 Passagerarna i det nationella målet i mål C-270/20 har överklagat domen från nämnda domstol till Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike), som är den hänskjutande domstolen i detta mål. Nämnda domstol vill få klarhet i huruvida artikel 7.2 b i förordning nr 261/2004, enligt vilken kompensation får minskas med 50 procent när förseningen vid ankomsten inte överstiger tre timmar, kan tillämpas även vid en tidigarelagd ankomst när tidigareläggningen inte överstiger tre timmar jämfört med den ursprungliga färdplaneringen för flygningen. Härvidlag har den hänskjutande domstolen påpekat att en betydligt tidigarelagd avresa kan medföra lika allvarliga olägenheter för passageraren som en försenad ankomst enligt de kriterier som anges i denna bestämmelse.
- 36 Mot denna bakgrund beslutade Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) att vilandeförklara målet och ställa följande fråga till EU-domstolen:
- ”Ska artikel 7.2 b i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att lufttrafikföretag kan minska den kompensation som föreskrivs i artikel 7.1 b i förordningen även i de fall där passagerare, efter att deras bokade flygning ställs in, erbjuds en alternativ flygning vars tidtabellsenliga avgångs- och ankomsttid ligger 11 timmar och 55 minuter före den inställda flygningens flygtider?”

Prövning av tolkningsfrågorna

De första frågorna i målen C-188/20 och C-196/20

- 37 Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) har ställt den första frågan i mål C-188/20, som är identisk med den första frågan i mål C-196/20, för att få klarhet i huruvida artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att passageraren förfogar över en ”bekräftad platsreservation”, i den mening som avses i denna bestämmelse, när researrangören översänder ett ”annat bevis”, i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, till denna passagerare, vilken researrangören ingått ett avtal med, som inbegriper ett löfte att transportera denna passagerare på en specifik flygning, vilken anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, trots att denna researrangör inte har erhållit bekräftelse av denna flygnings avgångs- och ankomsttid från den aktuella lufttrafikföretaget.
- 38 I förevarande fall framgår det av besluten om hänskjutande i målen C-188/20 och C-196/20 att den handling som researrangören översände till flygpassagerarna innehöll information om tidtabellen för flygningarna som skilde sig från den information som lufttrafikföretaget senast hade vidarebefordrat till researrangören. De sistnämnda uppgifterna hade emellertid inte vidarebefordrats till passagerarna, vilket innebar att nämnda passagerare endast förfogade över de uppgifter som fanns i den handling som översänts av researrangören.
- 39 Domstolen erinrar om att artikel 3 i förordning nr 261/2004 reglerar förordningens tillämpningsområde genom att det i punkt 2 a i denna artikel krävs att passageraren ska ha en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen.
- 40 Begreppet ”bekräftad platsreservation” definieras inte i förordning nr 261/2004. Emellertid definieras begreppet ”platsreservation” i artikel 2 g i förordningen som ”att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören”.
- 41 Det följer av denna definition att en platsreservation kan bestå av ett ”annat bevis” som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av antingen lufttrafikföretaget eller researrangören. Av detta följer att en platsreservation som godkänts och registrerats av researrangören har samma värde som den som godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget.
- 42 Om flygpassageraren förfogar över ett ”annat bevis”, i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004, som utfärdats av researrangören, motsvarar detta andra bevis följaktligen en ”platsreservation” i den mening som avses i samma bestämmelse.
- 43 I förevarande fall utgår den hänskjutande domstolen i målen C-188/20 och C-196/20 från premissen att de reseanmälningar som researrangören översänt till de passagerare som är aktuella i de nationella målen utgör ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004. Det ska emellertid påpekas, bland annat vad gäller den situation som är för handen i mål C-188/20, att det uttryckligen anges i denna reseanmälan att flygtiderna är provisoriska. Under dessa omständigheter ankommer det på den hänskjutande domstolen att avgöra huruvida nämnda reseanmälningar verkligen utgör en godkänd och registrerad platsreservation i den mening som avses i artikel 2 g.

- 44 Om så är fallet frågar sig den hänskjutande domstolens närmare bestämt huruvida en reservation kan "bekräftas", i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004, även av researrangören och inte bara av lufttrafikföretaget.
- 45 Härvidlag konstaterar domstolen att det i artikel 3.2 a i förordningen inte preciseras om researrangören kan bekräfta en platsreservation.
- 46 Enligt fast rättspraxis ska vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, *Sturgeon m.fl.*, C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 41 och där angiven rättspraxis).
- 47 Vad gäller det sammanhang i vilket denna bestämmelse ingår, ska det påpekas att det i flera bestämmelser i förordning nr 261/2004 inte görs någon åtskillnad mellan researrangören och lufttrafikföretaget vid tillämpningen av dessa bestämmelser. Så är bland annat fallet med artikel 3.2 a första strecksatsen i förordningen, i vilken det föreskrivs att den tidpunkt då incheckningen ska ske kan anges av lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå. Så är även fallet när det gäller artikel 3.2 b i förordningen, enligt vilken passagerare kan flyttas över till en annan flygning av såväl lufttrafikföretaget som researrangören.
- 48 Det skulle dessutom strida mot det syfte som anges i skäl 1 i förordningen, nämligen att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, att anse att en platsreservation endast kan bekräftas av lufttrafikföretaget och därmed ålägga passageraren att kontrollera den information som researrangören lämnar.
- 49 Förordning nr 261/2004 syftar nämligen till att lufttrafikföretagen ska stå risken för att researrangörerna lämnar oriktig information till passagerarna inom ramen för deras verksamhet. I detta sammanhang deltar passageraren inte i relationen mellan lufttrafikföretaget och researrangören och det kan inte krävas att passageraren ska inhämta information i detta avseende.
- 50 Det följer även av sistnämnda överväganden att den omständigheten att researrangören inte har fått bekräftelse från det berörda lufttrafikföretaget av avgångs- och ankomsttiderna för flygningen inte påverkar den bedömning som avses i punkt 43 ovan, vilken det ankommer på den hänskjutande domstolen att göra.
- 51 Mot bakgrund av det ovan anförda ska de första frågorna i mål C-188/20 och mål C-196/20 besvaras enligt följande. Artikel 3.2 a i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att passageraren förfogar över en "bekräftad platsreservation", i den mening som avses i denna bestämmelse, när researrangören översänder ett "annat bevis", i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, till denna passagerare, vilken researrangören ingått ett avtal med, som inbegriper ett löfte att transportera denna passagerare på en specifik flygning, vilken anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, och detta även i sådant fall då denna researrangör inte har erhållit bekräftelse av denna flygnings avgångs- och ankomsttid från den aktuella lufttrafikföretaget.

De andra frågorna i målen C-188/20 och C-196/20

- 52 Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) har ställt den andra frågan i mål C-188/20, som är identisk med den andra frågan i mål C-196/20, för att få klarhet i huruvida artikel 2 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag kan anses utgöra det

”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i denna bestämmelse med avseende på en passagerare när passageraren har ingått ett avtal med en researrangör avseende en viss flygning som utförs av lufttrafikföretaget utan att lufttrafikföretaget har bekräftat tidtabellen för flygningen eller utan att researrangören har gjort en reservation för denna passagerare hos detta lufttrafikföretag..

- 53 Begreppet ”lufttrafikföretag som utför flygningen” definieras i artikel 2 b i förordningen som ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning, och detta inte bara enligt ett avtal med passagerare utan även som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare.
- 54 Enligt denna definition uppställs således två kumulativa villkor för att ett lufttrafikföretag kan anses utgöra det ”lufttrafikföretag som utför flygningen”. Det första villkoret avser genomförandet av den aktuella flygningen och det andra villkoret avser ett avtal med en passagerare. (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 18).
- 55 Vad gäller det första villkoret är begreppet ”flygningen” viktigt, och utgör den centrala delen av villkoret. Domstolen har redan slagit fast att det begreppet ska tolkas på så sätt att en flygning består av ”en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ’enhet’ av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg” (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 56 Härav följer att det är det lufttrafikföretag som inom ramen för sin passagerarflygverksamhet beslutar att genomföra en bestämd flygning – vilket innefattar att fastställa dess färdväg – och därigenom att skapa ett erbjudande om lufttransport riktat till berörda personer som ska anses utgöra det lufttrafikföretag som utför flygningen. Ett lufttrafikföretag som fattar ett sådant beslut åtar sig nämligen ansvaret för genomförandet av den aktuella flygningen, vilket bland annat innefattar att den eventuellt blir inställd eller kraftigt försenad vid ankomsten (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 20).
- 57 I förevarande fall är det utrett att den enda ändring som lufttrafikföretaget gjorde i de situationer som är aktuella i målen C-188/20 och C-196/20 i förhållande till den reseanmälan som översändes till de berörda passagerarna avsåg flygtiderna.
- 58 Enbart den omständigheten att passagerarens platsreservation hos researrangören innehåller flygtider som inte har bekräftats av lufttrafikföretaget i samband med den interna platsreservationen mellan detta lufttrafikföretag och denna researrangör räcker inte för att villkoren som föreskrivs i artikel 2 b i förordning nr 261/2004 inte ska anses vara uppfyllda, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 66 i sitt förslag till avgörande.
- 59 Ett lufttrafikföretag som lämnat ett erbjudande av lufttransport som motsvarar det erbjudande som en researrangör angett inom ramen för sin affärsförbindelse med en passagerare, ska nämligen – även om ändringar av detta erbjudande kan komma att ske – anses ha för avsikt att genomföra en flygning i den mening som avses i artikel 2 b i förordning nr 261/2004.
- 60 Denna tolkning stöds av målet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerare, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, eftersom den innebär att det kan säkerställas att flygpassagerare får ersättning eller blir omhändertagna utan att de behöver ta hänsyn till överenskommelser som ingåtts av det lufttrafikföretag som har beslutat att genomföra den aktuella flygningen enligt en

annan tidtabell än den som ursprungligen planerats för att konkret genomföra flygningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 23).

- 61 Det ska även preciseras att för det fall det lufttrafikföretag som utför flygningen är skyldigt att betala kompensation till passagerarna enligt förordning nr 261/2004 på grund av researrangörens beteende, har detta lufttrafikföretag möjlighet att i enlighet med artikel 13 i förordningen begära ersättning från researrangören för de skador lufttrafikföretaget åsamkats (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 maj 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 29 och där angiven rättspraxis).
- 62 Mot bakgrund av vad som anförts ovan ska de andra frågorna i målen C-188/20 och C-196/20 besvaras enligt följande. Artikel 2 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag kan anses utgöra det "lufttrafikföretag som utför flygningen" i den mening som avses i denna bestämmelse med avseende på en passagerare när passageraren har ingått ett avtal med en researrangör avseende en viss flygning som utförs av lufttrafikföretaget utan att lufttrafikföretaget har bekräftat tidtabellen för flygningen eller utan att researrangören har gjort en reservation för denna passagerare hos detta lufttrafikföretag.

De tredje frågorna i målen C-188/20 och C-196/20

- 63 Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) har ställt den tredje frågan i mål C-188/20, som är identisk med den tredje frågan i mål C-196/20, för att få klarhet i huruvida artikel 2 h, artikel 5.1 c och artikel 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att "den tidtabellsenliga ankomsttiden" för en flygning, i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det gäller ersättning enligt artikel 7 i förordningen, kan följa av ett "annat bevis", i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, vilket har översänts till passageraren av researrangören eller om det krävs att denna tid anges i en "biljett", i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen.
- 64 Det ska inledningsvis påpekas att artikel 2 h, artikel 5.1 c och artikel 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning nr 261/2004 som hänvisar till "den tidtabellsenliga ankomsttiden" i huvudsak avser under vilka förutsättningar en schablonmässig kompensation kan betalas ut i enlighet med artikel 7 i förordningen. Förordningen innehåller emellertid inte någon definition av begreppet "den tidtabellsenliga ankomsttiden".
- 65 I förevarande fall är det utrett att i de situationer som är aktuella i målen C-188/20 och C-196/20 förfogade flygpassagerarna över en enda handling, kallad "reseanmälan", utan att inneha en handling som kunde kvalificeras som "biljett" i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen.
- 66 Såsom har påpekats i samband med prövningen av de första frågorna i målen C-188/20 och C-196/20 kan passagerarna emellertid förfoga över en platsreservation inte bara när det föreligger en biljett utan även när det föreligger ett "annat bevis" i den mening som avses i artikel 2 g i samma förordning. För det fall den handling som lämnats till de passagerare som är aktuella i dessa mål utgör ett "annat bevis" ska det följaktligen anses att passagerarna förfogade över en "platsreservation", i den mening som avses i denna bestämmelse, i vilken flygtiderna angavs. Dessa passagerare hade således fog för att anse att eftersom de inte hade informerats om någon ändring från researrangörens eller lufttrafikföretagets sida, så identifierade de tider som angavs i denna platsreservation de planerade avgångs- och ankomsttiderna i den mening som avses i de bestämmelser som avses i punkt 64 ovan.

- 67 Det ska dessutom preciseras att domen av den 26 februari 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), inte påverkar tolkningen att den tidtabellsenliga ankomsttiden för en flygning kan framgå av ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordning nr 261/2004. Det kan nämligen konstateras att till skillnad från de bakomliggande omständigheterna i målen C-188/20 och C-196/20 var ingen researrangör inblandad i det mål som gav upphov till den domen, och passageraren förfogade över en ”biljett” i den mening som avses i artikel 2 f i förordningen.
- 68 Mot bakgrund av det ovan anförda ska de tredje frågorna i målen C-188/20 och C-196/20 besvaras enligt följande. Artikel 2 h, artikel 5.1 c och artikel 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den tidtabellsenliga ankomsttiden för en flygning, i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det gäller ersättning enligt artikel 7 i förordningen, kan följa av ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, vilket har översänts till passageraren av researrangören.

Den fjärde frågan i mål C-188/20 och den första frågan i mål C-146/20

- 69 Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) har ställt den fjärde frågan i mål C-188/20, som motsvarar den första frågan i mål C-146/20, för att få klarhet i huruvida artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” när det lufttrafikföretag som utför flygningen tidigarelägger denna flygning med flera timmar.
- 70 Härvidlag konstaterar domstolen att begreppet ”inställd flygning” definieras i artikel 2 l i förordningen som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”.
- 71 Begreppet flygning definieras inte i förordningen. Såsom det har erinrats om i punkt 55 ovan består en flygning emellertid i huvudsak av ”en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ’enhet’ av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg”.
- 72 Domstolen har vidare för det första slagit fast att färdvägen är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av lufttrafikföretaget (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 30).
- 73 För det andra följer det inte alls av definitionen i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 att det, för att en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” i den mening som avses i denna bestämmelse, utöver att den i förväg planerade flygningen inte har genomförts, även krävs att det har fattats ett uttryckligt beslut att ställa in denna (dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 29).
- 74 I artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 anges visserligen inte närmare hur en tidigareläggning av flygningen ska behandlas. I enlighet med den rättspraxis som det erinrats om i punkt 46 ovan ska emellertid tolkningen av en unionsbestämmelse ske med beaktande av dess lydelse, sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i.
- 75 När det gäller det sammanhang i vilket artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ingår, ska det påpekas att denna förordning hänvisar till fall då en flygning tidigareläggs i samband med ombokningar enligt artikel 5.1 c ii och iii i nämnda förordning. I sistnämnda bestämmelse

föreskrivs nämligen att det lufttrafikföretag som utför flygningen är skyldigt att ersätta den passagerare vars flygning har ställts in såvida inte lufttrafikföretaget underrättar denne om att flygningen har ställts in inom den tidsfrist som anges i denna bestämmelse och erbjuder en ombokning som gör det möjligt för passageraren att avresa högst en eller två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden, beroende på omständigheterna, och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar eller två timmar efter den ursprungligen planerade ankomsttiden, beroende på omständigheterna.

- 76 Härav följer att unionslagstiftaren har medgett att en betydande tidigareläggning av en flygning kan ge upphov till allvarliga olägenheter för passagerarna, på samma sätt som en försening av en flygning, eftersom en sådan tidigareläggning innebär att passagerarna fräntas möjligheten att fritt förfoga över sin tid och att organisera sin resa eller vistelse i enlighet med sina förväntningar.
- 77 Så är bland annat fallet när en passagerare, som har vidtagit alla nödvändiga försiktighetsåtgärder, inte kan stiga ombord på flygplanet på grund av att den flygning som denne bokat har tidigarelagts. Så är även fallet när passageraren blir tvungen att anpassa sig väsentligt till den nya avgångstiden för sin flygning för att kunna komma med på denna flygning.
- 78 Vidare ska det erinras om att förordning nr 261/2004, såsom bland annat framgår av dess skäl 1, har som huvudsakligt syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 26 och där angiven rättspraxis).
- 79 Domstolen har således slagit fast att i enlighet med detta syfte ska bestämmelser som ger flygpasagerare rättigheter ges en vid tolkning (dom av den 22 april 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punkt 61 och där angiven rättspraxis).
- 80 Eftersom förordning nr 261/2004 syftar till att på ett standardiserat och omedelbart sätt kompensera skador till följd av allvarliga olägenheter som uppkommit vid lufttransporter av passagerare (dom av den 3 september 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punkt 25 och där angiven rättspraxis) och med hänsyn till de allvarliga olägenheter som passagerarna kan drabbas av under sådana omständigheter som de som avses i punkt 76 ovan, ska begreppet ”inställd flygning” tolkas så, att det omfattar en situation där en flygning blivit föremål för en betydande tidigareläggning.
- 81 Det ska i detta hänseende göras åtskillnad mellan situationer där tidigareläggningen inte har någon inverkan, eller endast en obetydlig inverkan, på flygpasagerarnas möjlighet att fritt förfoga över sin tid och de situationer som ger upphov till allvarliga olägenheter på grund av den betydande tidigareläggningen av flygningen, såsom beskrivs i punkterna 76 och 77 ovan.
- 82 För att skilja en betydande tidigareläggning från en obetydlig tidigareläggning av en flygning ska man utgå från de tröskelvärden som föreskrivs i artikel 5.1 c ii och iii i förordning nr 261/2004.
- 83 Det ska understrykas att situationen vid en tidigareläggning skiljer sig från den vid en försening, för vilken domstolen funnit att passagerarna får en rätt till compensation om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 57), eftersom passagerarna måste vidta åtgärder för att kunna stiga ombord på flygplanet på grund av tidigareläggningen av den

bokade flygningen. Denna skillnad framgår även av den omständigheten att unionslagstiftaren i artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 godtar förseningar på mindre än två timmar, medan tidigareläggningar inte får överskrida en timme.

- 84 Det framgår av artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 att varje tidigareläggning med en timme eller mindre kan befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från dess skyldighet att ersätta passageraren enligt artikel 7 i förordningen. Det ska således anses att huruvida tidigareläggningen antingen är på mer än en timme eller på en timme eller mindre utgör referenspunkten för att avgöra huruvida tidigareläggningen är betydande eller obetydlig vid tillämpningen av artikel 5 i samma förordning.
- 85 Denna tolkning är förenlig med avvägningen mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen, vilken unionslagstiftaren eftersträvade vid antagandet av förordning nr 261/2004 (se, analogt, dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39 och där angiven rättspraxis).
- 86 Även om denna tolkning gör det möjligt för passagerarna att få kompensation för allvarliga olägenheter vid en betydande tidigareläggning av en flygning, innebär denna tolkning att de lufttrafikföretag som utför flygningen inte behöver betala kompensation när de underrättar flygpassagerarna om flygningens tidigareläggning under de förutsättningar som anges i artikel 5.1 c i–iii i förordningen.
- 87 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den fjärde frågan i mål C-188/20 och den första frågan i mål C-146/20 besvaras enligt följande. Artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” när det lufttrafikföretag som utför flygningen tidigarelägger denna flygning med mer än en timme.

Den femte frågan i mål C-188/20 och den enda frågan i mål C-270/20

- 88 Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) och Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) har ställt den femte frågan i mål C-188/20 och den enda frågan i mål C-270/20 för att få klarhet i huruvida artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 är tillämplig i en situation där ankomsttiden för en tidigarelagd flygning ligger inom de gränser som avses i denna bestämmelse.
- 89 I artikel 7.2 i förordningen föreskrivs att när en passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8 i förordningen på en annan flygning vars ankomsttid inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen med två till fyra timmar beroende på avståndet för flygningen, har det lufttrafikföretag som utför flygningen rätt att minska den schablonkompensation som föreskrivs i artikel 7.1 med 50 procent.
- 90 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 105 i sitt förslag till avgörande framgår det uttryckligen av artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 att rätten att minska ersättningens belopp avser det fall då det lufttrafikföretag som utför flygningen erbjuder en ombokning som begränsar förseningen till den slutliga bestämmelseorten. I denna bestämmelse nämns däremot inte på något sätt en situation där passageraren anländer till den slutliga bestämmelseorten före den ursprungligen planerade ankomsttiden på grund av en tidigareläggning av vederbörandes flygning.

- 91 Det ska härvidlag tilläggas att unionslagstiftaren har beaktat såväl en tidigarelagd som en försenad flygning inom ramen för det erbjudande om ombokning som avses i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004. Samtidigt som unionslagstiftaren var medveten om olägenheter i samband med tidigareläggningar av flygningar, ansåg lagstiftaren emellertid inte att en ombokning som föreslagits av det lufttrafikföretag som utför flygningen, som gör det möjligt att begränsa omfattningen av de skadliga följderna av en tidigarelagd avresa, kan leda till en nedsättning av ersättningsens belopp.
- 92 Om en sådan möjlighet skulle ges till det lufttrafikföretag som utför flygningen och som erbjuder en ombokning som leder till en förtida ankomst, skulle detta innebära att en minskning av ersättningsens belopp systematiskt tillåts när detta lufttrafikföretag genomför en betydande tidigareläggning av flygningen.
- 93 Såsom har påpekats vad gäller fjärde frågan i mål C-188/20 och första frågan i mål C-146/20 ger en betydande tidigareläggning av en flygning emellertid upphov till allvarliga olägenheter som motiverar en compensation. Att alltid tillåta en minskning av compensationens belopp i en sådan situation redan på grund av att passageraren inte har försenats i sin ankomst till sin slutliga bestämmelseort och således befinner sig inom de gränser som ställs upp i artikel 7.2 i förordning nr 261/2004, skulle strida mot det mål som eftersträvas med denna förordning, nämligen att stärka rättigheterna för passagerare som drabbas av allvarliga olägenheter.
- 94 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den femte frågan i mål C-188/20 och den enda frågan i mål C-270/20 besvaras enligt följande. Artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den inte är tillämplig i en situation där ankomsttiden för en tidigarelagd flygning ligger inom de gränser som avses i denna bestämmelse.

Den sjätte frågan i mål C-188/20 och den andra frågan i mål C-146/20

- 95 Landgericht Düsseldorf (Regionala domstolen i Düsseldorf) har ställt den sjätte frågan i mål C-188/20, som motsvarar den andra frågan i mål C-146/20, för att få klarhet i huruvida artikel 5.1 a och artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att information som ges till passageraren innan resan inleds om tidigareläggningen av flygningen kan utgöra ett ”erbjudande om ombokning” i den mening som avses i sistnämnda bestämmelse.
- 96 Det framgår av artikel 5.1 a jämförd med artikel 8.1 b i förordningen att de passagerare som berörs av att en flygning ställs in ska erbjudas ombokning till den slutliga bestämmelseorten av det lufttrafikföretag som utför flygningen, under likvärdiga transportvillkor och snarast möjligt.
- 97 Det ska emellertid påpekas att en tidigareläggning av flygningen, såsom den som skedde i de situationer som är aktuella i målen C-188/20 och C-146/20, kan utgöra en ombokning ”under jämförbara transportvillkor” i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordningen, eftersom endast flygtiderna har ändrats.
- 98 Ett erbjudande om ombokning som erbjuder en flygning vars avgångstid är tidigarelagd jämförd med avgångstiden för den inställda flygningen kan dessutom utgöra en ombokning ”snarast möjligt” i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004, eftersom detta erbjudande gör det möjligt för passageraren att nå sin slutliga bestämmelseort så snart som möjligt.

- 99 Det ska tilläggas att det lufttrafikföretag som utför flygningen är skyldigt att erbjuda den passagerare vars flygning ställts in de olika alternativ som anges i artikel 8.1 a–c i förordningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 29 juli 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punkt 58).
- 100 För att passageraren faktiskt ska kunna utöva sina rättigheter vid inställda flygningar, i den mening som avses i skäl 20 i förordningen, ankommer det således på det lufttrafikföretag som utför flygningen att förse passageraren med all information om de rättigheter som följer av artikel 8.1 i förordningen.
- 101 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den sjätte frågan i mål C-188/20 och den andra frågan i mål C-146/20 besvaras enligt följande. Artikel 5.1 a och artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att information som ges till passageraren innan resan inleds om tidigareläggningen av flygningen kan utgöra ett ”erbjudande om ombokning” i den mening som avses i sistnämnda bestämmelse.

Den sjunde frågan i mål C-188/20

- 102 Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfs regionala domstol) har ställt den sjunde frågan i mål C-188/20 för att få klarhet i huruvida artikel 14.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den innebär en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att underrätta flygpassageraren om det exakta namnet på och adressen till det företag från vilket passageraren kan begära kompensation enligt artikel 7 i förordningen samt om det exakta beloppet för denna kompensation och, i förekommande fall, att precisera vilka handlingar som ska bifogas begäran om ersättning.
- 103 Domstolen erinrar om att enligt artikel 14.2 i förordningen ska det lufttrafikföretag som utför flygningen och som nekar ombordstigning eller ställer in en flygning, ge varje berörd passagerare skriftlig information om reglerna för kompensation och assistans i enlighet med förordningen. Enligt denna bestämmelse ska det lufttrafikföretag som utför flygningen även lämna denna information till varje passagerare som utsatts för en försening med minst två timmar.
- 104 Denna bestämmelse ska läsas mot bakgrund av skäl 20 i förordning nr 261/2004, av vilket det framgår att passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter, bland annat vid inställda flygningar, så att de faktiskt kan utöva sina rättigheter.
- 105 För att de rättigheter som följer av förordningen faktiskt ska kunna utövas krävs det nämligen att passageraren har möjlighet att på ett ändamålsenligt sätt vända sig till det företag från vilket passageraren kan begära kompensation enligt artikel 7 i förordningen, varför passageraren för detta ändamål måste ha det exakta namnet på detta företag och dess adress.
- 106 Informationen om reglerna för kompensation som det lufttrafikföretag som utför flygningen ska tillhandahålla, enligt artikel 14.2 i förordning nr 261/2004, innebär dessutom att passageraren även ska underrättas om vilket förfarande passageraren ska följa för att göra gällande sina rättigheter. Det ankommer härvidlag på det lufttrafikföretag som utför flygningen att informera passageraren om de handlingar som vederbörande i förekommande fall ska bifoga sin begäran om ersättning.

- 107 Det lufttrafikföretag som utför flygningen är däremot inte skyldigt att informera passageraren om det exakta kompensationsbelopp som passageraren eventuellt kan erhålla enligt artikel 7 i förordningen. En sådan uppgift avser nämligen inte ”reglerna för kompensation och assistans i enlighet med denna förordning” i den mening som avses i artikel 14.2 i förordningen, utan deras tillämpning på ett enskilt fall.
- 108 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den sjunde frågan i mål C-188/20 besvaras enligt följande. Artikel 14.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den innebär en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att underrätta flygpassageraren om det exakta namnet på, och adressen till, det företag från vilket passageraren kan begära kompensation enligt artikel 7 i förordningen och, i förekommande fall, att precisera vilka handlingar som ska bifogas begäran om ersättning. Det lufttrafikföretag som utför flygningen är dock inte skyldigt att informera flygpassageraren om det exakta beloppet för den kompensation som passageraren eventuellt kan erhålla enligt artikel 7 i förordningen.

Rättegångskostnader

- 109 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (första avdelningen) följande:

- 1) Artikel 3.2 a i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att passageraren förfogar över en ”bekräftad platsreservation”, i den mening som avses i denna bestämmelse, när researrangören översänder ett ”annat bevis”, i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, till denna passagerare, vilken researrangören ingått ett avtal med, som innebär ett löfte att transportera denna passagerare på en specifik flygning, vilken anges med avgångsort, ankomstort, avgångs- och ankomsttid samt flygnummer, och detta även i sådant fall då denna researrangör inte har erhållit bekräftelse av denna flygnings avgångs- och ankomsttid från den aktuella lufttrafikföretaget.
- 2) Artikel 2 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag kan anses utgöra det ”lufttrafikföretag som utför flygningen” i den mening som avses i denna bestämmelse med avseende på en passagerare när passageraren har ingått ett avtal med en researrangör avseende en viss flygning som utförs av lufttrafikföretaget utan att lufttrafikföretaget har bekräftat tidtabellen för flygningen eller utan att researrangören har gjort en reservation för denna passagerare hos detta lufttrafikföretag.
- 3) Artikel 2 h, artikel 5.1 c och artikel 7.1 andra meningen och 7.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ”den tidtabellsenliga ankomsttiden” för en flygning, i den mening som avses i dessa bestämmelser, när det gäller ersättning enligt artikel 7 i förordningen, kan följa av ett ”annat bevis” i den mening som avses i artikel 2 g i förordningen, vilket har översänts till passageraren av researrangören.

- 4) Artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning ska anses vara en "inställd flygning" när det lufttrafikföretag som utför flygningen tidigarelägger denna flygning med mer än en timme.
- 5) Artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den inte är tillämplig i en situation där ankomsttiden för en tidigarelagd flygning ligger inom de gränser som avses i denna bestämmelse.
- 6) Artikel 5.1 a och artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att information som ges till passageraren innan resan inleds om tidigareläggningen av flygningen kan utgöra ett "erbjudande om ombokning" i den mening som avses i sistnämnda bestämmelse.
- 7) Artikel 14.2 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den innebär en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att underrätta flygpassageraren om det exakta namnet på, och adressen till, det företag från vilket passageraren kan begära kompensation enligt artikel 7 i förordningen och, i förekommande fall, att precisera vilka handlingar som ska bifogas begäran om ersättning. Det lufttrafikföretag som utför flygningen är dock inte skyldigt att informera flygpassageraren om det exakta beloppet för den kompensation som passageraren eventuellt kan erhålla enligt artikel 7 i förordningen.

Underskrifter