



## Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 22 april 2021 \*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttrafik – Kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 6 – Försenad flygning – Artikel 8.3 – Omdirigering av en flygning till en annan flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region – Begreppet ’inställd flygning’ – Extraordinära omständigheter – Kompensation till flygpassagerare när en flygning ställs in eller ankomsten blir kraftigt försenad – Skyldighet att stå för kostnaden för transport mellan den flygplats passageraren faktiskt ankom till och den flygplats som bokningen gällde”

I mål C-826/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) genom beslut av den 29 oktober 2019, som inkom till domstolen den 13 november 2019, i målet

**WZ**

mot

**Austrian Airlines AG,**

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna N. Piçarra, D. Šváby (referent), S. Rodin och K. Jürimäe,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- WZ, genom F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- Österrikes regering, genom A. Posch, G. Kunnert och J. Schmoll, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom G. Braun, R. Pethke och N. Yerrell, samtliga i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: tyska.

och efter att den 3 december 2020 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,  
följande

### Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 5–9 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 förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan WZ och Austrian Airlines AG angående en begäran om kompensation för olägenheter till följd av att en flygning omdirigerats till en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som är belägen inom samma geografiska område.

### Tillämpliga bestämmelser

- 3 I skälen 1–4, 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:
  - ”(1) Gemenskapens 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.
  - (2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.
  - (3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik [(EGT L 36, 1991, s. 5; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 7)] infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.
  - (4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.
- ...
- (14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- (15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

4 I artikel 2 i samma förordning, med rubriken "Definitioner", föreskrivs följande:

"I denna förordning avses med

...

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 4 i förordningen har rubriken "Nekad ombordstigning". I artikel 4.3 föreskrivs följande:

"Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9."

6 Artikel 5 i förordningen har rubriken "Inställd flygning". I artikel 5.1 och 5.3 föreskrivs följande:

"1. 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

...

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.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits."

7 I artikel 6 i förordning nr 261/2004, med rubriken "Försening", föreskrivs följande:

"1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1500 kilometer eller mindre, eller

- b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer, eller
- c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

- i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,
- ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,
- iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.”

- 8 Artikel 7 i förordningen har rubriken ”Rätt till kompensation”. I artikel 7.1 och 7.2 föreskrivs följande:

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

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,
- b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

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

- a) med två timmar för alla flygningar på 1500 kilometer eller mindre, eller
- 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, eller
- c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

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

- 9 I artikel 8 i förordningen, med rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, anges följande:

”1. 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.

...

3. När flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region och det lufttrafikföretag som utför flygningen som alternativ erbjuder en passagerare en flygning till en annan flygplats än den som bokningen avsåg, skall lufttrafikföretaget stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren.”

- 10 Artikel 9 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Rätt till service”. I artikel 9.1 föreskrivs följande:

”I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

...

- c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).”

#### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 11 WZ gjorde hos Austrian Airlines en enda bokning avseende en resa bestående av två flygningar den 21 maj 2018, varav den första mellan Klagenfurt (Österrike) och Wien (Österrike), med planerad avgång kl. 18:35 och planerad ankomst kl. 19:20, och den andra mellan Wien och Berlin (Tyskland), med planerad avgång kl. 21:00 och planerad ankomst till flygplatsen Berlin Tegel kl. 22:20.
- 12 Väderförhållandena i samband med den tredje sista flygsträckan för det luftfartyg som skulle utföra flygningen mellan Wien och Berlin ledde till en försening som medförde förseningar även av de efterföljande flygningar som utfördes med detta luftfartyg. Den flygning som bokats av WZ avgick därför från Wiens flygplats kl. 22:07 och omdirigerades, eftersom luftfartyget inte kunde landa på flygplatsen Berlin Tegel på grund av det gällande förbudet mot nattflygningar, till flygplatsen Berlin Schönefeld, belägen i delstaten Brandenburg (Tyskland), nära delstaten Berlin (Tyskland), dit WZ ankom kl. 23:18.
- 13 WZ väckte talan vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) och yrkade att Austrian Airlines skulle förpliktas att betala 250 euro i kompensation till honom enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 7.1 i samma förordning. Till stöd för yrkandet anförde han dels att flygningen hade varit försenad vid ankomsten (kl. 23:18 i stället för kl. 22:20), dels att Austrian Airlines hade underlåtit att uppfylla sin skyldighet att erbjuda honom vidare transport från flygplatsen Berlin Schönefeld till flygplatsen Berlin Tegel. Enligt WZ är artikel 8.3 i nämnda förordning inte tillämplig på hans situation, eftersom flygplatsen Berlin Schönefeld inte ligger i delstaten Berlin.
- 14 Austrian Airlines yrkade att talan skulle ogillas och gjorde gällande, för det första, att WZ hade nått sin slutliga bestämmelseort med en försening på endast 58 minuter, för det andra, att WZ lätt hade kunnat återvända till sin bostad, som låg 24 km från flygplatsen Berlin Schönefeld, genom att använda ett extra

transportmedel, och för det tredje, att förseningen berodde på extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, närmare bestämt betydande meteorologiska problem under luftfartygets tredje sista flygsträcka.

- 15 Genom dom av den 24 juni 2019 ogillade Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) WZ:s talan med motiveringen dels att omdirigeringen av flygningen inte kunde anses ha inneburit någon väsentlig ändring av färdvägen, varför flygningen skulle betraktas som försenad och inte inställd, dels att förseningen inte uppgick till tre timmar eller mer.
- 16 WZ överklagade denna dom till Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike).
- 17 Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) frågar sig, för det första, huruvida de faktiska omständigheterna i det nationella målet ska betraktas som en inställd flygning eller en försenad flygning eller som ett separat fall, för det andra, huruvida Austrian Airlines kan göra gällande att det inträffat extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 och, för det tredje, huruvida detta lufttrafikföretag ska betala kompensation på grund av ett eventuellt åsidosättande av företagets skyldighet att ge assistans och service.
- 18 Mot denna bakgrund har Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
  - ”1) Ska artikel 8.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att den är tillämplig i en situation där två flygplatser båda är belägna i närheten av en stads centrum, men endast en av dem ligger inom stadens område medan den andra ligger i en angränsande delstat?
  - 2) Ska artiklarna 5.1 c, 7.1 och 8.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att det föreligger rätt till kompensation på grund av en inställd flygning om luftfartyget landar på en annan flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region?
  - 3) Ska artiklarna 6.1, 7.1 och 8.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att det föreligger rätt till kompensation på grund av en kraftigt försenad flygning om luftfartyget landar på en annan flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region?
  - 4) Ska artiklarna 5, 7 och 8.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att den relevanta tidpunkten för att beräkna förseningen, vid bedömningen av huruvida en passagerare har lidit en tidsförlust på tre timmar eller mer i den mening som avses i [domen av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716)] är den tidpunkt då luftfartyget landar på den alternativa flygplatsen eller i stället den tidpunkt då passageraren har transporterats till den ursprungliga ankomstflygplats som bokningen avsåg eller till en annan närliggande destination som har överenskommit med passageraren?
  - 5) Ska artikel 5.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att ett lufttrafikföretag som genomför flygningar enligt ett system med flera på varandra följande flygsträckor kan åberopa en händelse – i detta fall specifikt att antalet inflygningar minskades på grund av åska – som inträffade under det berörda luftfartygets tredje sista flygsträcka?
  - 6) Ska artikel 8.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att lufttrafikföretaget, för det fall luftfartyget landar på en alternativ flygplats, är skyldigt att på eget initiativ erbjuda transport till en annan destination, eller måste passageraren begära att bli transporterad?
  - 7) Ska artiklarna 7.1, 8.3 och 9.1 c i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att passageraren har rätt till kompensation på grund av att assistans- och serviceskyldigheterna enligt artiklarna 8 och 9 har åsidosatts?”

## Prövning av tolkningsfrågorna

### *Den första frågan*

- 19 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det, när en flygning har omdirigerats till en flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad som den flygplats som bokningen avsåg, krävs att den första flygplatsen är belägen inom samma stads eller regions område som den andra flygplatsen för att flygtrafikföretaget enligt denna bestämmelse ska vara skyldigt att stå för kostnaden för transporten av passagerare mellan de två flygplatserna.
- 20 Även om det i artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att lufttrafikföretaget ska stå för kostnaderna för passagerarens transport från den faktiska ankomstflygplatsen till den ankomstflygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits mellan det lufttrafikföretag som utför flygningen och passageraren "[n]är flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region", preciseras det varken i denna bestämmelse eller i artikel 2 i förordningen, som innehåller definitioner av vad som avses med ett antal begrepp i förordningen, eller i någon annan bestämmelse i denna förordning vad som avses med formuleringen "när flera olika flygplatser svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region".
- 21 Eftersom artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 inte innehåller någon hänvisning till nationell rätt såvitt gäller dessa begrepp, ska de dessutom ges en självständig tolkning, så att de kan tillämpas enhetligt i Europeiska unionen (se, analogt, dom av den 4 september 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, punkterna 16 och 17).
- 22 EU-domstolen erinrar i detta hänseende om att fastställandet av betydelsen av och räckvidden för sådana uttryck som inte definierats i unionsrätten ska ske i enlighet med deras normala betydelse i vanligt språkbruk, med beaktande av det sammanhang i vilket de används och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som uttrycken ingår i (dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 17).
- 23 Vad gäller den normala betydelsen i vanligt språkbruk av begreppen "stad eller region", är det visserligen riktigt att dessa begrepp, betraktade för sig, avser områden vars omfattning begränsas av gränser, vilka definieras i grundlagar, lagar och andra författningar i den stat som dessa områden tillhör. Samma begrepp ska emellertid tillsammans, i form av en uppräknings och närmare preciserade genom uttrycket "flygplatser [som] svarar för flygtrafiken till och från" i artikel 8.3 i förordning nr 261/2004, förstås så, att de i mindre grad hänför sig till en viss geografisk enhet, av administrativ eller politisk art, under statsnivå än till ett område som kännetecknas av att det finns flera flygplatser i en viss geografisk närhet till området vilka kan svara för flygtrafiken till och från detta område.
- 24 Av detta följer att det saknar betydelse för tillämpningen av artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 att den faktiska ankomstflygplatsen och den ankomstflygplats som bokningen avsåg är belägna inom olika territoriella enheter under statsnivå.
- 25 En sådan tolkning stöds av de mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004.
- 26 Förordning nr 261/2004 syftar nämligen, såsom framgår av skälen 1, 2 och 4 i förordningen, till att sörja för ett långtgående skydd för passagerare och konsumenter genom att stärka deras rättigheter i vissa situationer som skapar allvarliga problem och olägenheter och genom att erbjuda dem standardiserad och omedelbar ersättning härför (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 juni 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punkt 26).

- 27 Klaganden i det nationella målet har förordat en restriktiv tolkning av begreppen "stad eller region", i den meningen att den faktiska ankomstflygplatsen och den ankomstflygplats som bokningen avsåg måste vara belägna inom samma stads eller regions område, varvid vart och ett av dessa begrepp ska förstås i den mening som avses i nationell rätt. En sådan restriktiv tolkning skulle emellertid innebära att den passagerare vars flygning omdirigeras till en alternativ flygplats, vilken visserligen är belägen i närheten av den flygplats som bokningen avsåg men inom en annan stads eller regions område, skulle gå miste om den ersättning för transportkostnader som föreskrivs i artikel 8.3 i förordning 261/2004 och skulle därmed äventyra det mål att sörja för ett långtgående skydd för flygpasagerare som eftersträvas genom nämnda förordning.
- 28 Vidare syftar förordning nr 261/2004, i enlighet med skäl 4 i förordningen, till att lufttrafikföretagen ska kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad. Den restriktiva tolkning av begreppet "stad eller region" som beskrivits i föregående punkt skulle emellertid leda till att frågan huruvida det lufttrafikföretag som utför flygningen skulle stå för transportkostnaderna enligt artikel 8.3 i förordningen blev beroende av varje medlemsstats egna grundlagar, lagar och andra författningar.
- 29 Slutligen skulle en sådan restriktiv tolkning av uttrycket "flera olika flygplatser [som] svarar för flygtrafiken till och från en stad eller region" innebära att artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 skulle förlora sin ändamålsenliga verkan. Det skulle nämligen vara synnerligen svårt, eller till och med omöjligt, för det lufttrafikföretag som utför flygningen att erbjuda passageraren omdirigering av en flygning till en alternativ flygplats utanför den stads eller regions område där den ankomstflygplats som bokningen avsåg är belägen, trots att denna alternativa flygplats ligger nära den stads eller regions område där den ankomstflygplats som bokningen avsåg är belägen.
- 30 Av detta framgår att den första frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det, när en flygning har omdirigerats till en flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad som den flygplats som bokningen avsåg, inte krävs att den första flygplatsen är belägen inom samma stads eller regions område som den andra flygplatsen för att flygtrafikföretaget enligt denna bestämmelse ska vara skyldigt att stå för kostnaden för transporten av passagerare mellan de två flygplatserna.

### *Den andra och den tredje frågan*

- 31 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra och den tredje frågan, vilka bör prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artiklarna 5.1 c, 7.1 och 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare har rätt till kompensation på grund av inställd flygning eller kraftigt försenad flygning när en flygning har omdirigerats så att luftfartyget landar på en annan flygplats än den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region.
- 32 Det ska inledningsvis påpekas att den hänskjutande domstolen i beslutet om hänskjutande även har hänvisat till artikel 6.1 i förordning nr 261/2004, som avser en kraftigt försenad flygning. Det framgår emellertid av beslutet om hänskjutande att den hänskjutande domstolen i själva verket vill få klarhet i huruvida en flygning som omdirigeras, så att luftfartyget landar på en alternativ flygplats som ligger nära det område där den ankomstflygplats som bokningen avsåg är belägen, kan ge den berörda passageraren rätt till kompensation på grund av antingen en inställd flygning, i den mening som avses i artikel 5.1 c i förordningen, eller en kraftigt försenad ankomst på tre timmar eller mer, i den mening som avses i domen av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716). Artikel 6.1 i förordning nr 261/2004 är följaktligen inte relevant för att ge den hänskjutande domstolen ett svar som är användbart för att kunna avgöra det nationella målet.
- 33 Efter detta klagande erinrar domstolen, för det första, om att "inställd flygning" i artikel 2 l i nämnda förordning definieras som "en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats".



- 34 Domstolen har i detta avseende slagit fast att en flygning i huvudsak består av en lufttransport, och därmed, på ett visst sätt, är en "enhet" av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg (dom av den 10 juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40). Domstolen har även slagit fast att färdvägen är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av transportören (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 30).
- 35 Ordet "färdväg" avser följaktligen den sträcka som flygplanet ska färdas från avgångsflygplatsen till ankomstflygplatsen enligt en fastställd tidsplan. För att en flygning ska anses som utförd räcker det således inte att flygplanet har avgått i enlighet med den förutbestämda färdvägen utan det krävs också att det når bestämmelseorten enligt denna färdväg (dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl. C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 28).
- 36 En flygning kan således inte anses ha genomförts när den omdirigerats till en annan flygplats än den flygplats som bokningen avsåg, vilket innebär att denna flygning i princip ska betraktas som en inställd flygning i den mening som avses i artikel 2.1 i förordning nr 261/2004, som kan ge rätt till kompensation enligt artikel 5.1 c jämförd med artikel 7 i samma förordning.
- 37 I det särskilda fall där den flygplats till vilken flygningen har omdirigerats svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region som den flygplats som bokningen avsåg, är det emellertid inte förenligt vare sig med syftet med nämnda förordning eller med principen om likabehandling att likställa omdirigeringen av flygningen med en inställd flygning.
- 38 Utöver det huvudsakliga mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004, vilket – såsom det erinrats om i punkt 26 ovan – består i att sörja för ett långtgående skydd för passagerare och konsumenter, eftersträvar förordningen även underförstådda sekundära mål, däribland målet att minska antalet inställda flygningar (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 83).
- 39 Det kan tilläggas att lagstiftaren, genom att anta nämnda förordning, även avsåg att göra en avvägning mellan flygpasagerarnas och lufttrafikföretagens intressen (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 67, och dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39).
- 40 I detta sammanhang konstaterar domstolen att artikel 8.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skälen 1–4 i förordningen, har ett särskilt syfte, eftersom den syftar till att förhindra att passagerarna utsätts för allvarliga problem och olägenheter till följd av inställda flygningar, och inte till att kompensera för följderna av dessa olägenheter. Bestämmelsen är nämligen avsedd att avskräcka det lufttrafikföretag som utför flygningen från att ställa in flygningen och att ge lufttrafikföretaget ett visst handlingsutrymme så att det dels kan erbjuda passageraren en ombokning till den slutliga bestämmelseorten, genom att omdirigera flygningen till en alternativ flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, dels stå för kostnaderna för transporten från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren.
- 41 Vidare framgår det av fast rättspraxis att varje unionsrättsakt ska tolkas i överensstämmelse med hela primärrätten, däribland principen om likabehandling enligt vilken lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 48).
- 42 Det skulle emellertid strida mot principen om likabehandling att likställa en flygning som omdirigerats till en flygplats, som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, med en inställd flygning. Ett sådant likställande skulle nämligen, såsom

generaladvokaten har påpekat i punkterna 59 och 60 i sitt förslag till avgörande, leda till att passageraren på denna flygning tillerkändes rätt till kompensation enligt artiklarna 5.1 c och 7 i förordning nr 261/2004, även när passageraren, efter transfer, anländer till den flygplats som bokningen avsåg eller till en annan överenskommen destination med en försening på mindre än tre timmar, samtidigt som denna rätt till kompensation nekades en passagerare på en flygning där luftfartyget landat på den flygplats som bokningen gällde med mindre än tre timmars försening, trots att denna sistnämnda passagerare utsatts för en liknande olägenhet som den förstnämnda passageraren.

- 43 Däremot uppstår det, för det andra, allvarliga problem och olägenheter när en passagerare på en flygning som omdirigerats till en alternativ flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region drabbas av en kraftig försening vid ankomsten och når sin slutliga bestämmelseort med en försening på tre timmar eller mer i förhållande till den ursprungliga planerade ankomsttiden. I en sådan situation har passageraren i princip rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004 när han eller hon drabbas av en kraftig försening vid ankomsten på tre timmar eller mer, i den mening som avses i domen av den 19 november 2009, *Sturgeon m.fl.* (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716).
- 44 Mot denna bakgrund ska den andra och den tredje frågan besvaras enligt följande. Artiklarna 5.1 c, 7.1 och 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare inte har rätt till kompensation på grund av inställd flygning när en flygning har omdirigerats så att luftfartyget landar på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region. En passagerare på en flygning som omdirigerats till en alternativ flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region som den flygplats som bokningen avsåg har emellertid i princip rätt till kompensation enligt denna förordning om vederbörande när sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen faststälts av det lufttrafikföretag som utför flygningen.

#### *Den fjärde frågan*

- 45 Den hänskjutande domstolen har ställt den fjärde frågan för att få klarhet i huruvida artiklarna 5, 7 och 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den tidpunkt som är relevant för att beräkna längden av den försening som drabbat en passagerare på en flygning som har omdirigerats så att luftfartyget har landat på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är ankomsttiden till den alternativa flygplatsen eller om det i stället är ankomsttiden, efter transfer, till den flygplats som bokningen avsåg eller, i förekommande fall, till en annan närliggande destination som överenskommit med det flygtrafikföretag som utför flygningen.
- 46 För det första framgår det av ordalydelsen i artiklarna 5.1 c, 7 och 8 i förordning nr 261/2004 att dessa bestämmelser hänvisar till begreppet ”slutlig bestämmelseort”, vilket i artikel 2 h i förordningen definieras som den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen.
- 47 Domstolen har, för det andra, preciserat att olägenheten i form av tidsspillan uppstår vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten och att längden av förseningen – när det ska avgöras om det föreligger en rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 – ska bedömas i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden till denna destination (dom av den 26 februari 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 33 och där angiven rättspraxis). Med tidtabellsenlig ankomsttid avses det klockslag som är angivet i färdplanen och på den berörda passagerarens färdbiljett (beslut av den 1 oktober 2020, *FP Passenger Service*, C-654/19, EU:C:2020:770, punkt 25).

- 48 Den tidpunkt som är relevant för att beräkna längden av den försening som drabbat en passagerare på en flygning som omdirigerats så att luftfartyget har landat på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är således den tidpunkt då passageraren, efter transfer, når fram till den flygplats som bokningen avsåg eller, i förekommande fall, till en annan närliggande destination som överenskommit med det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- 49 Mot bakgrund av dessa överväganden ska artiklarna 5, 7 och 8.3 i förordning nr 261/2004 tolkas så, att den tidpunkt som är relevant för att beräkna längden av den försening som drabbat en passagerare på en flygning som har omdirigerats så att luftfartyget har landat på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är den tidpunkt då passageraren, efter transfer, faktiskt når fram till den flygplats som bokningen avsåg eller, i förekommande fall, till en annan närliggande destination som överenskommit med det lufttrafikföretag som utför flygningen.

### *Den femte frågan*

- 50 Den hänskjutande domstolen har ställt den femte frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför en flygning, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid en kraftigt försenad ankomst, kan åberopa en extraordinär omständighet som inte har påverkat den försenade flygningen utan en föregående flygning som detta lufttrafikföretag utförde med samma luftfartyg, i samband med detta luftfartygs tredje sista flygsträcka.
- 51 Det ska inledningsvis påpekas att längden av den försening vid ankomsten som är aktuell i det nationella målet inte med säkerhet framgår av de handlingar som domstolen har tillgång till. Under dessa omständigheter, och utan att det påverkar den hänskjutande domstolens beräkning av längden av förseningen med hänsyn till svaret på den fjärde frågan, ska den femte frågan besvaras med utgångspunkt i antagandet att flygningen blivit kraftigt försenad.
- 52 EU-domstolen erinrar om att det lufttrafikföretag som utför flygningen, enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, kan undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare enligt artiklarna 5.1 och 7 i förordning nr 261/2004 om det kan visa, bland annat, att den inställda eller den kraftigt försenade flygningen beror på "extraordinära omständigheter".
- 53 I det avseendet påpekar EU-domstolen att varken skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004 eller artikel 5.3 i samma förordning innebär att det lufttrafikföretag som utför flygningen har möjlighet att åberopa en "extraordinär omständighet" endast när denna omständighet har påverkat den försenade eller inställda flygningen, och inte när denna omständighet har påverkat en tidigare flygning som utfördes med samma luftfartyg (dom av den 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 51).
- 54 Den avvägning mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen som, såsom det erinrats om i punkt 39 ovan, var vägledande vid antagandet av förordning nr 261/2004 förutsätter dessutom att hänsyn tas till det sätt på vilket lufttrafikföretagen använder luftfartygen, och hänsyn ska särskilt tas till den omständigheten att ett och samma luftfartyg kan användas för flera på varandra följande flygningar under en och samma dag, vilket medför att varje extraordinär omständighet som påverkar ett luftfartyg på en tidigare flygning har återverkningar på detta luftfartygs senare flygning eller flygningar (dom av den 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 52).

- 55 Ett lufttrafikföretag som utför en flygning måste följaktligen ha rätt att, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid kraftig försening eller inställd flygning, åberopa en "extraordinär omständighet" som påverkat en tidigare flygning som utförts av samma lufttrafikföretag med samma luftfartyg i samband med detta luftfartygs tredje sista flygsträcka (se, analogt, dom av den 11 juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 53).
- 56 Med beaktande av såväl målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, som lydelsen av artikel 5.3 i samma förordning, krävs det, för att en sådan extraordinär omständighet ska kunna åberopas, emellertid att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av den omständighet som har påverkat en tidigare flygning och det förhållandet att en senare flygning har försenats eller ställts in. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att mot bakgrund av de uppgifter som den förfogar över och med beaktande av bland annat det sätt på vilket det berörda luftfartyget används avgöra huruvida det finns ett sådant orsakssamband (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 54).
- 57 Mot denna bakgrund ska den femte frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför en flygning, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid en kraftigt försenad ankomst, kan åberopa en "extraordinär omständighet" som inte påverkat den försenade flygningen utan en föregående flygning som detta lufttrafikföretag utförde med samma luftfartyg, i samband med detta luftfartygs tredje sista flygsträcka, under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och det förhållandet att en senare flygning fick en kraftigt försenad ankomsttid. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att med beaktande av bland annat det sätt på vilket det berörda luftfartyget används av det lufttrafikföretag som utför flygningen avgöra huruvida det finns ett sådant orsakssamband.

### *Den sjätte frågan*

- 58 Den hänskjutande domstolen har ställt den sjätte frågan för att få klarhet i huruvida artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför flygningen, när en flygning omdirigeras så att luftfartyget landar på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är skyldigt att på eget initiativ erbjuda sig att stå för passagerarens kostnad för transport till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.
- 59 Av lydelsen i artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 framgår att det lufttrafikföretag som utför flygningen, när det erbjuder en passagerare en flygning till en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, ska "stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren".
- 60 Även om det uttryckligen framgår av ordalydelsen i denna bestämmelse att den ger passagerarna rätt att få sina transportkostnader bekostade av det lufttrafikföretag som utför flygningen, ger den däremot, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 63 i sitt förslag till avgörande, inte någon vägledning i frågan huruvida det ankommer på lufttrafikföretaget att på eget initiativ erbjuda passagerarna att stå för nämnda transportkostnader.
- 61 Det framgår emellertid av fast rättspraxis att bestämmelser som ger flygpasagerare rättigheter ska ges en vid tolkning (dom av den 19 november 2009, *Sturgeon m.fl.*, C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 45).

- 62 Vid denna tolkning ska dessutom hänsyn tas till målet med förordning nr 261/2004, såsom det erinrats om i punkt 26 ovan, vilket är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.
- 63 Artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska således, mot bakgrund av skälen 1 och 2 i förordningen, tolkas så, att det ankommer på det lufttrafikföretag som utför flygningen, och som har erbjudit passageraren en flygning till en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, att på eget initiativ stå för kostnaderna för denna passagerares transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.
- 64 Omdirigeringen av en flygning till en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, kan nämligen medföra olägenheter för de berörda passagerarna, bland annat när transporten till den flygplats som bokningen avsåg visar sig vara kostsam och komplicerad att organisera, antingen på grund av att den alternativa flygplatsen i sig är mindre trafikerad än den flygplats som bokningen avsåg, eller på grund av att det omdirigerade luftfartygets sena landning medför att transportmöjligheterna är begränsade.
- 65 Denna tolkning är för övrigt förenlig med avvägningen mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen, vilken – såsom det erinrats om i punkt 39 ovan – var vägledande vid antagandet av förordning nr 261/2004. Samtidigt som passagerarna garanteras att de efter landningen på den alternativa flygplatsen transporteras till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med det lufttrafikföretag som utför flygningen, innebär den att lufttrafikföretagen kan undgå skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 7 i denna förordning om de ser till att passagerarna ankommer till den flygplats som bokningen avsåg eller till en annan närliggande destination som överenskommits med det lufttrafikföretag som utför flygningen utan att drabbas av en försening på tre timmar eller mer i förhållande till den ursprungliga planerade ankomsttiden.
- 66 Mot denna bakgrund ska den sjätte frågan besvaras enligt följande. Artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför flygningen, när en flygning omdirigeras så att luftfartyget landar på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är skyldigt att på eget initiativ erbjuda sig att stå för passagerarens kostnad för transport till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren.

### *Den sjunde frågan*

- 67 Den hänskjutande domstolen har ställt den sjunde frågan för att få klarhet i huruvida artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett åsidosättande av den skyldighet att ge assistans och service som enligt denna bestämmelse åligger det lufttrafikföretag som utför flygningen, kan ge rätt till en schablonersättning enligt artikel 7.1 i förordningen.
- 68 Det ska inledningsvis påpekas att den hänskjutande domstolen i beslutet om hänskjutande även har hänvisat till artikel 9.1 c i förordning nr 261/2004, i vilken det föreskrivs att passagerare kostnadsfritt ska erbjudas transport från flygplatsen till inkvarteringsorten när det i förordningen hänvisas till denna bestämmelse, det vill säga när villkoren i artiklarna 4.3, 5.1 b eller 6.1 ii) i förordningen är uppfyllda. Det framgår emellertid av beslutet om hänskjutande att den hänskjutande domstolen i själva verket vill få klarhet i huruvida den omständigheten att det lufttrafikföretag som utför flygningen har åsidosatt sin skyldighet enligt artikel 8.3 i förordning nr 261/2004, att stå för kostnaderna för passagerarens transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommits med passageraren, kan ge rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen.

- 69 EU-domstolen erinrar för det första om att flygpassagerarna har rätt att begära ersättning när en transportör inte uppfyller sina skyldigheter enligt artikel 8 i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 44).
- 70 För det andra kan en flygpassagerare, som ersättning för att lufttrafikföretaget har åsidosatt sin skyldighet att erbjuda service enligt artiklarna 5.1 b och 9 i förordning nr 261/2004, endast få ersättning för sådana utlägg som med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet visat sig vara nödvändiga, lämpliga och rimliga för att kompensera för lufttrafikföretagets underlåtenhet när det gäller att erbjuda passageraren service (dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 51).
- 71 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 77 i sitt förslag till avgörande måste det ersättningsbelopp som lufttrafikföretaget är skyldigt att betala motsvara beloppet för de kostnader som den berörda passageraren har åsamkats. Detta innebär nödvändigtvis att ersättningen inte kan utgöras av sådan kompensation uppgående till ett schablonbelopp som avses i artikel 7.1 i förordning nr 261/2004.
- 72 Av detta följer att ett åsidosättande av skyldigheten enligt artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 att stå för transportkostnaderna mellan den faktiska ankomstflygplatsen och den ankomstflygplats som bokningen avsåg eller en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren, ger passageraren rätt till ersättning för de belopp som, med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, visar sig vara nödvändiga, lämpliga och rimliga för att kompensera för lufttrafikföretagets underlåtenhet när det gäller att erbjuda passageraren service.
- 73 Detta medför att den sjunde frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det förhållandet att det lufttrafikföretag som utför flygningen har åsidosatt sin skyldighet att stå för kostnaderna för en passagerares transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren inte ger passageraren rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen. Däremot innebär ett sådant åsidosättande att nämnda passagerare får rätt till återbetalning för sådana utlägg som med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet har visat sig vara nödvändiga, lämpliga och rimliga för att kompensera för lufttrafikföretagets underlåtenhet.

### Rättegångskostnader

- 74 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 (fjärde avdelningen) följande:

- 1) Artikel 8.3 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 förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att det, när en flygning har omdirigerats till en flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad som den flygplats som bokningen avsåg, inte krävs att den första flygplatsen är belägen inom samma stads eller regions område som den andra flygplatsen för att flygtrafikföretaget enligt denna bestämmelse ska vara skyldigt att stå för kostnaden för transporten av passagerare mellan de två flygplatserna.**

- 2) **Artiklarna 5.1 c, 7.1 och 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare inte har rätt till kompensation på grund av inställd flygning när en flygning har omdirigerats så att luftfartyget landar på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region. En passagerare på en flygning som omdirigerats till en alternativ flygplats som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region som den flygplats som bokningen avsåg har emellertid i princip rätt till kompensation enligt denna förordning om vederbörande när sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av det lufttrafikföretag som utför flygningen.**
- 3) **Artiklarna 5, 7 och 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den tidpunkt som är relevant för att beräkna längden av den försening som drabbat en passagerare på en flygning som har omdirigerats så att luftfartyget har landat på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är den tidpunkt då passageraren, efter transfer, faktiskt når fram till den flygplats som bokningen avsåg eller, i förekommande fall, till en annan närliggande destination som överenskommit med det lufttrafikföretag som utför flygningen.**
- 4) **Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför en flygning, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid en kraftigt försenad ankomst, kan åberopa en "extraordinär omständighet" som inte påverkat den försenade flygningen utan en föregående flygning som detta lufttrafikföretag utförde med samma luftfartyg, i samband med detta luftfartygs tredje sista flygsträcka, under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och det förhållandet att en senare flygning fick en kraftigt försenad ankomsttid. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att med beaktande av bland annat det sätt på vilket det berörda luftfartyget används av det lufttrafikföretag som utför flygningen avgöra huruvida det finns ett sådant orsakssamband.**
- 5) **Artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför flygningen, när en flygning omdirigeras så att luftfartyget landar på en flygplats som inte är den som bokningen avsåg men som svarar för flygtrafik till och från samma stad eller region, är skyldigt att på eget initiativ erbjuda sig att stå för passagerarens kostnad för transport till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren.**
- 6) **Artikel 8.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det förhållandet att det lufttrafikföretag som utför flygningen har åsidosatt sin skyldighet att stå för kostnaderna för en passagerares transport från den alternativa flygplatsen antingen till den flygplats som bokningen gällde eller till en annan närliggande destination som överenskommit med passageraren inte ger passageraren rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen. Däremot innebär ett sådant åsidosättande att nämnda passagerare får rätt till återbetalning för sådana utlägg som med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet har visat sig vara nödvändiga, lämpliga och rimliga för att kompensera för lufttrafikföretagets underlåtenhet.**

Underskrifter