



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 24 februari 2022 \*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 3.1 – Tillämpningsområde – Flygning med direkt anslutande flygförbindelse från och till ett tredjeland – En enda bokning hos ett EG-lufttrafikföretag – Flygförbindelse inom en medlemsstat – Artikel 5.1 c iii och artikel 7 – Ombokningsflygningen är försenad – Beaktande av den faktiska ankomsttiden vad gäller rätten till kompensation”

I mål C-451/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) genom beslut av den 25 augusti 2020, som inkom till domstolen den 23 september 2020, i målet

**Airhelp Ltd**

mot

**Austrian Airlines AG,**

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på tredje avdelningen K. Jürimäe, tillika tillförordnad ordförande på fjärde avdelningen, samt domarna S. Rodin (referent) och N. Piçarra,

generaladvokat: H. Saugmandsgaard Øe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Airhelp Ltd, genom E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,
- Austrian Airlines AG, genom M. Klemm, Rechtsanwalt,
- Österrikes regering, genom J. Schmoll och G. Kunnert, båda i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: tyska.

- Danmarks regering, genom M. Wolff, J. Nymann-Lindegren och M. Jespersen, samtliga i egenskap av ombud,
  - Europeiska kommissionen, genom G. Braun och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,
- och efter att den 6 oktober 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,  
följande

### Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 3.1, 5.1 c iii och 7.1 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 Airhelp Ltd och Austrian Airlines AG. Målet rör att Austrian Airlines AG vägrat att kompensera NT, en flygpassagerare vars rättigheter Airhelp har övertagit, på grund av att NT:s flygning ställts in.

### Tillämpliga bestämmelser

- 3 I artikel 2 h, med rubriken ”Definitioner”, i förordning nr 261/2004 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,  
...”
- 4 Artikel 3 i förordningen har rubriken ”Räckvidd”, I punkterna 1 och 5 i den artikeln föreskrivs följande:  
”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 EG-lufttrafikföretag.

...

5. Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.”

- 5 Artikel 5 i förordningen har rubriken ”Inställd flygning”. I punkt 1 c iii i den artikeln föreskrivs följande:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

- 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.”

- 6 Artikel 7 i samma förordning har rubriken ”Rätt till kompensation”. I punkterna 1,2 och 4 i den artikeln 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.

...

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).”

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

- 7 NT hade bokat en flygning med direkt anslutande flygförbindelse som skulle gå från Chişinău (Moldavien) till Bangkok (Thailand) via Wien (Österrike). Avsikten var att lufttrafikföretaget skulle utföra de två flygningar som flygningen med direkt anslutande flygförbindelse bestod av och som omfattades av en enda bokning. Den första flygningen från Chişinău till Wien hade enligt tidtabellen avgångstid klockan 15.55 och ankomsttid klockan 16.40 den 29 maj 2019. Den andra flygningen från Wien till Bangkok hade enligt tidtabellen avgångstid klockan 23.20 den 29 maj 2019 och ankomsttid klockan 14.20 den 30 maj 2019. Enligt storcirkelmetoden (ortodromisk linje) är avståndet mellan Chişinău och Bangkok mer än 3 500 km.
- 8 Flygningen från Chişinău till Wien ställdes in mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgången. Austrian Airlines bokade därför om NT på en annan flygning, med numret TK 68, från Istanbul (Turkiet) till Bangkok som enligt tidtabellen hade avgångstid klockan 01.25 och ankomsttid klockan 15.00 den 30 maj 2019. Det framgår av begäran om förhandsavgörande att det inte har varit möjligt att fastställa hur och när NT transporterades från Chişinău till Istanbul. Flyget mellan Istanbul och Bangkok ankom till den sistnämnda bestämmelseorten klockan 16.47, det vill säga med en försening på 1 timme och 47 minuter i förhållande till den planerade ankomsttiden för ombokningsflygningen.
- 9 Om flygningen mellan Istanbul och Bangkok inte hade försenats, skulle NT ha ankommit till sin slutliga bestämmelseort, Bangkok, 40 minuter senare jämfört med om han hade kunnat resa i enlighet med sin ursprungliga planering via Wien. Eftersom flygningen Istanbul-Bangkok försenades med 1 timme och 47 minuter anlände NT emellertid i praktiken till sin slutliga bestämmelseort med en försening på 2 timmar och 27 minuter i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen med direkt anslutande flygförbindelse.
- 10 NT överlät den rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 som vederbörande hade gentemot Austrian Airlines till Airhelp.
- 11 Airhelp väckte talan vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike) och yrkade kompensation med ett belopp på 300 euro, med motiveringen att Austrian Airlines inte hade erbjudit NT en ombokning som gjorde det möjligt för NT att nå sin slutliga bestämmelseort inom två timmar från den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen med direkt anslutande flygförbindelse. Airhelp medgav dock att Austrian Airlines hade rätt att med tillämpning av artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 minska den kompensation som föreskrivs i artikel 7.1 i samma förordning med hälften.

- 12 Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) biföll Airhelps talan med motiveringen att det klart framgick av lydelsen i förordning nr 261/2004 att det, i samband med artikel 5.1 c iii i förordningen, skulle göras en jämförelse mellan den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen och den tidpunkt då ombokningsflygningen faktiskt nådde den slutliga bestämmelseorten. Den domstolen drog härav slutsatsen att ett lufttrafikföretag endast undantas från skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen om passageraren i praktiken anlände till sin slutliga bestämmelseort med en försening på högst två timmar i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen. Nämda domstol tog emellertid inte upp frågan huruvida bestämmelserna i förordning nr 261/2004 var tillämpliga i det mål som anhängiggjorts vid den.
- 13 Austrian Airlines överklagade avgörandet till den hänskjutande domstolen, Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) och bestred att de tidsgränser som domstolen i första instans hade fastställt var relevanta. Enligt Austrian Airlines ska vid inställd flygning – vad gäller tillämpningen av artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 – inte den faktiska ankomsttiden för ombokningsflygningen till den slutliga bestämmelseorten beaktas, utan den tidtabellsenliga ankomsttiden för den flygningen.
- 14 Den hänskjutande domstolen undrar emellertid om förordning nr 261/2004 är tillämplig i det mål som den har att avgöra, med hänsyn till EU-domstolens praxis av vilken det framgår att en mellanlandning inom unionen inte medför att förordning nr 261/2004 blir tillämplig på flygningar med direkt anslutande flygförbindelse som inte har sin avgångsort eller slutliga bestämmelseort inom unionen. Detta är emellertid fallet med den flygning med direkt anslutande flygförbindelse som är i fråga i förevarande mål. Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida en sådan lösning är förenlig med förordningens syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Den hänskjutande domstolen har i detta avseende påpekat att om de båda flygningarna inte hade omfattats av en enda bokning skulle var och en av flygningarna faktiskt omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004, i enlighet med den klara lydelsen i artikel 3.1 i förordningen.
- 15 För det fall förordning nr 261/2004 är tillämplig, behöver det dessutom fastställas huruvida de avgångs- och ankomsttider som avses i artikel 5.1 c iii i förordningen hänför sig till den ursprungligen planerade ankomsttiden för ombokningsflygningen eller till den flygningens faktiska avgångs- och ankomsttider. Det är nämligen endast i det sistnämnda fallet som NT kan göra anspråk på kompensation från Austrian Airlines.
- 16 Den hänskjutande domstolen anser, med stöd av en analys av de olika språkversionerna av förordning nr 261/2004 och nationell rättspraxis, att nämnda bestämmelse ska tolkas så, att det är den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen som ska jämföras med den faktiska ankomsttiden för ombokningsflygningen. Den hänskjutande domstolen anser att en sådan tolkning även förefaller stödjas av beslutet av den 27 juni 2018, flightright (C-130/18, ej publicerat, EU:C:2018:496).
- 17 Den hänskjutande domstolen anser emellertid att Austrian Airlines argument att en sådan tolkning kan leda till resultat som strider mot syftet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna inte är irrelevant, eftersom beaktandet av den faktiska ankomsttiden för ombokningsflygningen skulle kunna leda till olika rättsliga följder i identiska situationer.

- 18 Den hänskjutande domstolen vill slutligen få klarhet i huruvida artikel 5 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att lufttrafikföretaget endast är skyldigt att erbjuda den berörda passageraren ombokning och att det därefter inte bär något ansvar för det fall att ombokningsflygningen försenas, i den mån det lufttrafikföretaget inte ska utföra ombokningsflygningen. Det framgår av domen av den 12 mars 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), att de olägenheter som en passagerare drabbas av dels på grund av att den bokade flygningen ställts in, dels på grund av en kraftigt försenad ombokningsflygning, ska bedömas separat och att de i förekommande fall kan leda till att det uppkommer en rätt till kompensation i båda dessa fall
- 19 Mot denna bakgrund beslutade Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
- ”1) Ska artikel 3.1 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att förordningen även är tillämplig på en flygning med en samlad bokning som består av två flygningar som skulle utföras av (samma) EG-lufttrafikföretag, när såväl avgångsorten för den första flygningen som ankomstorten för den andra flygningen är belägna i ett tredjeland och endast ankomstorten för den första flygningen samt avgångsorten för den andra flygningen är belägna inom en medlemsstats territorium?
- Om den första frågan besvaras jakande:
- 2) Ska artikel 5.1 c iii i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att passageraren även har rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen om vederbörande genom den erbjudna ombokningen visserligen enligt tidtabellen skulle nå den slutliga bestämmelseorten senast två timmar efter den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomsttid, men faktiskt inte når den inom denna tidsram?”

## **Prövning av tolkningsfrågorna**

### *Den första frågan*

- 20 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att förordningen är tillämplig på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning och som består av två flygningar som skulle utföras av ett EG-lufttrafikföretag, när såväl avgångsflygplatsen för den första flygningen som ankomstflygplatsen för den andra flygningen är belägna i tredjeland och endast flygplatsen där mellanlandningen skedde är belägen inom en medlemsstat.
- 21 Enligt artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 ska förordningen tillämpas på passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstat. Enligt artikel 3.1 b i förordningen ska den även tillämpas på passagerare som reser från en flygplats belägen i tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstat där EU-fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredjelandet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.
- 22 Enligt EU-domstolens fasta praxis 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 (dom av den 2 december 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, punkt 19 och där angiven rättspraxis).

- 23 För det första framgår det av lydelsen av artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 att denna förordning, på de villkor som fastställs däri, ska tillämpas på passagerare och inte på de flygningar som de använder. Detta innebär att det endast är orten för den berörda passagerarens avgångsflygplats och ankomstflygplats som är av betydelse, och inte de flygplatser som används som mellanlandningsort vid de flygningar som passageraren använder för att nå bestämmelseorten. Härav följer att vid flygningar med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning, ska – vid tillämpningen av denna artikel – orten för mellanlandningsflygplatsen inte beaktas, eftersom den orten inte kan betraktas som orten för den berörda passagerarens avgångsflygplats eller ankomstflygplats.
- 24 För det andra bekräftas denna tolkning av en analys av det sammanhang i vilket artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 ingår. Begreppet slutlig bestämmelseort definieras nämligen i artikel 2 h i förordning nr 261/2004 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 som den berörda passageraren har gjort.
- 25 Domstolen har således fastställt att det följer av uttrycket ”sista flygningen” att begreppet ”flygning med direkt anslutande flygförbindelser” – när det gäller passagerares rätt till kompensation i förordning nr 261/2004 – ska förstås som två eller flera flygningar som utgör en helhet (dom av den 31 maj 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punkt 18 och där angiven rättspraxis). Detta är fallet när två eller flera flygningar, i likhet med situationen i det aktuella målet, omfattas av en enda bokning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 31 maj 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 26 Domstolen har således vid upprepade tillfällen slagit fast att en flygning med en eller flera direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning utgör en helhet när det gäller passagerares rätt till kompensation i förordning nr 261/2004, vilket innebär att tillämpligheten av förordning nr 261/2004 ska bedömas med beaktande av flygningens första avgångsort och slutliga bestämmelseort (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 juli 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punkt 16 och där angiven rättspraxis, och beslut av den 12 november 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 27 Denna tolkning stöds även av domstolens praxis, enligt vilken det endast är dels den försening som konstaterats föreligga i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden till den slutliga bestämmelseorten – det vill säga bestämmelseorten för den berörda passagerarens sista flygning –, dels avståndet mellan den första avgångsorten och den slutliga bestämmelseorten, utan att hänsyn tas till eventuella direkt anslutande flygförbindelser, som är av betydelse vid bedömningen av huruvida det föreligger en rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 februari 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punkt 35, och beslut av den 22 april 2021, British Airways, C-592/20, ej publicerat, EU:C:2021:312, punkt 33 och där angiven rättspraxis).
- 28 Det kan nämligen inte anses att en flygning med direkt anslutande flygförbindelser – vad gäller rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 – ska anses utgöra en helhet när en sådan flygning måste delas upp på ett konstlat sätt för att fastställa förordningens tillämpningsområde.

- 29 Syftet med förordning nr 261/2004 hindrar för det tredje inte att en sådan tolkning av artikel 3.1 i förordningen underkänns. Syftet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna kräver visserligen att förordning nr 261/2004 tolkas i enlighet med det syftet, men det får inte leda till att förordningens tillämpningsområde otillbörligen utvidgas till att omfatta situationer som inte täcks av förordningen.
- 30 Härav följer att artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 inte kan tolkas så, att en passagerare på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser vars avgångsort och slutliga bestämmelseort är belägna i tredjeland, kan åberopa bestämmelserna i förordningen enbart på grund av att det görs en eller flera mellanlandningar inom unionen under den flygningen.
- 31 En tolkning enligt vilken en mellanlandning på en flygplats belägen inom unionen – när det gäller flygningar med direkt anslutande flygförbindelser – räcker för att förordning nr 261/2004 ska bli tillämplig, skulle under alla omständigheter inte bara strida mot domstolens fasta praxis (se punkterna 25 och 26 ovan), utan skulle även strida mot kraven i artikel 3.1 i förordningen och rättssäkerhetsprincipen.
- 32 Det ska i detta hänseende erinras om att artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 klart anger två olika fall där förordningen är tillämplig på de berörda passagerarna. Såsom framgår av punkt 21 ovan är det första fallet, som avses i led a i den bestämmelsen och som avser samtliga passagerare som reser från en flygplats belägen inom unionen, inte underställt något annat villkor eller någon annan grund som kan leda till att det inte är tillämpligt, medan det andra fallet, som avses i led b i den bestämmelsen och som avser samtliga passagerare som reser från en flygplats belägen i tredjeland till en flygplats belägen inom unionen, under förutsättning att flygningen har utförts av ett EG-lufttrafikföretag, medför att förordningen inte ska tillämpas på nämnda passagerare om de har fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredjelandet.
- 33 Tolkningen att en passagerare kan åberopa bestämmelserna i förordning nr 261/2004 enbart på grund av att flygplatsen för en mellanlandning under dennes flygning med direkt anslutande flygförbindelser är belägen inom unionen är inte förenlig med det andra fallet, som avses i artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004.
- 34 För det första skulle en sådan tolkning leda till att passagerare vars första avgångsort och slutliga bestämmelseort inte motsvarar en flygplats belägen inom unionen med nödvändighet skulle omfattas av åtminstone det första fallet, som avses i artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004. Denna tolkning skulle vidare innebära att passagerare som omfattas av det andra fallet, som avses i artikel 3.1 b i samma förordning och som, trots att de har en flygplats belägen inom unionen som sin slutliga bestämmelseort, endast skulle omfattas av förordningen dels om flygningen har utförts av ett EG-lufttrafikföretag, dels om de inte berörs av den otillämplighetsgrund som anges i punkt 32 ovan.
- 35 För det andra skulle en sådan tolkning innebära att artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 förlorar en del av sin betydelse, eftersom dess tillämplighet, även i de fall där den berörda passagerarens slutliga bestämmelseort motsvarar en flygplats belägen inom unionen, skulle vara begränsad till passagerare på direkta flygningar med unionen som bestämmelseort.
- 36 En passagerare på en flygning från ett tredjeland med direkt anslutande flygförbindelse på en flygplats belägen inom unionen, vars bestämmelseort är unionen, omfattas således automatiskt av artikel 3.1 a i förordningen, trots att det inte förhåller sig på samma sätt för en passagerare på en



direkt flygning som förbinder exakt samma avgångsflygplats med samma slutliga bestämmelseort, om flygningen inte har utförts av ett EG-lufttrafikföretag eller om passageraren berörs av den otillämplighetsgrund som avses i artikel 3.1 b i samma förordning.

- 37 I vissa situationer, såsom den aktuella, leder nämligen en sådan tolkning till att de två fall som avses i artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 blir tillämpliga samtidigt på samma situation.
- 38 I förevarande fall är mellanlandningsorten för den första flygningen belägen inom unionen och den är identisk med avgångsorten för den andra flygningen, resan utförs av ett EG-lufttrafikföretag, och det framgår inte av handlingarna i målet att NT har fått förmåner eller kompensation och assistans i det tredjeland där avgångsflygplatsen var belägen. NT skulle således i princip kunna åberopa bestämmelserna i förordning nr 261/2004 med stöd av artikel 3.1 b i den förordningen.
- 39 Om artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 vidare skulle tolkas så, att en mellanlandning på en flygplats belägen inom unionen räcker för att förordningen ska vara tillämplig på den berörda passageraren, skulle NT även kunna anse att situationen omfattas av det fall som avses i artikel 3.1 a i samma förordning. Härav följer att det i en sådan situation som den aktuella inte är möjligt att med säkerhet fastställa vilken av de två fall som avses i artikel 3.1 i förordningen som den berörda passageraren omfattas av.
- 40 För det tredje finner domstolen slutligen att en sådan tolkning skulle få till följd att begreppet ”flygningar med direkt anslutande flygförbindelser” ibland ska förstås som en ”enhet” bestående av två eller flera flygningar som utgör en helhet och ibland ska förstås som två eller flera separata flygningar. En sådan inkonsekvens i den räckvidd som detta begrepp ges strider mot rättssäkerhetsprincipen, vilken enligt fast rättspraxis ställer krav på att unionslagstiftningen ska vara otvetydig och dess tillämpning förutsebar för de enskilda (se, för ett liknande resonemang, dom av den 14 oktober 2010, Nuova Agricast och Cofra/kommissionen, C-67/09 P, EU:C:2010:607, punkt 77 och där angiven rättspraxis).
- 41 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att förordningen inte är tillämplig på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning och som består av två flygningar som skulle utföras av ett EG-lufttrafikföretag, när såväl avgångsflygplatsen för den första flygningen som ankomstflygplatsen för den andra flygningen är belägna i tredjeland och endast flygplatsen där mellanlandningen skedde är belägen inom en medlemsstat.

### ***Den andra frågan***

- 42 Med hänsyn till svaret på den första frågan, behöver den andra frågan inte besvaras.

### **Rättegångskostnader**

- 43 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:

**Artikel 3.1 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 förordningen inte är tillämplig på en flygning med direkt anslutande flygförbindelser som omfattas av en enda bokning och som består av två flygningar som skulle utföras av ett EG-lufttrafikföretag, när såväl avgångsflygplatsen för den första flygningen som ankomstflygplatsen för den andra flygningen är belägna i tredjeland och endast flygplatsen där mellanlandningen skedde är belägen inom en medlemsstat.**

Underskrifter