

Anonymiseret version

Oversættelse

C-188/20 – 1

Sag C-188/20

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

30. april 2020

Forelæggende ret:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Afgørelse af:

6. april 2020

Sagsøgere og appellanter:

JG

LH

MI

NJ

Sagsøgt og appelindstævnt:

Azurair GmbH i.L. [under likvidation]

Intervenient:

alltours flugreisen gmbh

[Udelades]

I.

[Udelades]

Landgericht Düsseldorf

DA

Kendelse

I sagen

1. JG (barn), retligt repræsenteret af LH og MI,
2. LH,
3. MI,
4. NJ (barn), retligt repræsenteret af LH og MI,

sagsøgere og appellanter,

[udelades]

mod

Azurair GmbH i.L. [under likvidation], repræsenteret ved likvidator OP,

sagsøgt og appelindstævnt,

[udelades]

[udelades] [org. s. 2]

intervenient:

alltours flugreisen gmbh, [udelades]

Düsseldorf,

[udelades]

har 22. afdeling for civile sager ved Landgericht Düsseldorf (regional appeldomstol i Düsseldorf)

efter retsmødet den 28. februar 2020

[udelades]

afsagt følgende kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten:

1. Har en passager en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser

og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46 af 17.2.2004, s. 1 ff.), når passageren fra en rejsearrangør, med hvilken passageren har en kontrakt, har fået et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, hvorved passageren gives løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, uden at rejsearrangøren har foretaget en pladsreservation til denne flyvning hos det pågældende luftfartsselskab og har fået den bekræftet af dette selskab?

2. Skal et luftfartsselskab i forhold til en passager allerede anses for at være et transporterende luftfartsselskab som omhandlet i artikel 2, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004, når denne passager ganske vist har en kontrakt med en rejsearrangør, som har givet passageren løfte om transport på en bestemt flyvning, der er specificeret ved angivelse af afgang- og ankomststed, afgang- og ankomsttidspunkt og flynummer, men rejsearrangøren ikke har reserveret et sæde til passageren og dermed ikke har stiftet et kontraktforhold til luftfartsselskabet for så vidt angår denne flyvning?

3. Kan det »planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra h), [org. s. 3] artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 med henblik på kompensation for aflysning eller lang forsinkelse ved ankomsten fremgå af et »andet bevis«, som en rejsearrangør har udstedt til en passager, eller skal der i så henseende tages udgangspunkt i billetten i henhold til artikel 2, litra f), i forordning nr. 261/2004?

4. Foreligger der en aflysning af en flyvning som omhandlet i artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004, når det transporterende luftfartsselskab fremrykker en flyvning, der er booket som del af en pakkerejse, med mindst to timer og ti minutter inden for samme dag?

5. Kan det transporterende luftfartsselskab i medfør af artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004 nedsætte den i forordningens artikel 7, stk. 1, omhandlede kompensation, når tidsintervallet for fremrykningen af flyvningen ligger inden for de i stk. 2 anførte tidsintervaller?

6. Udgør meddelelsen før rejsens begyndelse om fremrykning af en flyvning et tilbud om omlægning af rejsen som omhandlet i artikel 5, stk. 1, litra a), og artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004?

7. Pålægger artikel 14, stk. 2, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 det transporterende luftfartsselskab en forpligtelse til at give passageren nøjagtig information om, til hvilket firmanavn og hvilken adresse passageren kan rette hvilke krav om beløb på grundlag af afstand, og i givet fald hvilke dokumenter passageren skal vedlægge sit krav?

Præmisser:

I.

Sagsøgerne har nedlagt påstand om, at sagsøgte tilpligtes at betale sagsøgerne kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (herefter »forordning nr. 261/2004«) på grund af en lang forsinkelse ved ankomst henholdsvis aflysning af flyvninger. **[Org. s. 4]**

Den 15. januar 2018 bookede sagsøger 2 ved et rejsebureau til sig selv og de øvrige sagsøgere en pakkerejse til Side i Tyrkiet, som sagsøgte intervenient (herefter »intervenienten«) udbød som »Reiseveranstalter« (rejsearrangør). Denne rejse indeholdt lufttransport til Antalya i Tyrkiet og retur. Sagsøger 2 modtog et dokument med titlen »Reiseanmeldung« (rejseregistrering) [udelades], hvorpå sagsøgte flyvninger var anført. Som udrejse var anført flynummer ARZ 8711 fra Düsseldorf til Antalya den 15. juli 2018, for hvilken afgangstidspunktet var angivet til kl. 06:00 og ankomsttidspunktet til kl. 10:30 (alle tidsangivelser i lokal tid). Som returflyvning var angivet flynummer ARZ 8712 den 5. august 2018 fra Antalya til Düsseldorf med afgang kl. 12:00 og ankomst kl. 14:45. Under disse oplysninger indeholdt denne »Reiseanmeldung« følgende meddelelse: »VORAUSSICHTLICHE FLUGZEITEN - BITTE UEBE SIE ZU IHRER EIGENEN SICHERHEIT DIE FLUG IN IHREN TICKETS«¹.

Sagsøgerne blev faktisk transporteret på sagsøgte flyafgange med flynumrene ARZ 8711 og 8712 fra Düsseldorf til Antalya og retur, i begge tilfælde over en flystrækning på 2 482 km, men på udrejsen nåede sagsøgerne først deres endelige bestemmelsessted kl. 01:19 den 16. juli 2018. Returflyvningen blev gennemført kl. 05:10 den 5. august 2018. Sagsøgerne fik hverken vedrørende udrejsen eller hjemrejsen udleveret en skriftlig meddelelse som omhandlet i artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004.

Derfor har sagsøgerne over for sagsøgte rejst krav om kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 på 400,00 EUR pr. person for henholdsvis ud- og hjemrejsen. De er af den opfattelse, at udrejsen, på grundlag af oplysningerne på deres »Reiseanmeldung«, blev gennemført med en forsinkelse ved ankomsten på mere end tre timer. Returflyvningen blev aflyst, eftersom en fremrykning er en aflysning som omhandlet i artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. Sagsøgerne havde bekræftede reservationer til flyvninger med de planlagte flytider fra kl. 06:00 til kl. 10.30 (udrejse), henholdsvis kl. 12:00 til kl. 14:45 (hjemrejse). Endvidere har sagsøgerne rejst krav om at blive friholdt for et vederlagskrav fra deres befuldmægtigede, der er opstået som følge af opkrævningen af kompensationen forud for sagsanlægget, hvorved den befuldmægtigede fik

¹O.a.: sætningen giver ingen mening. Der skal muligvis stå: »Planlagte flytider – af hensyn til Deres egen sikkerhed bedes De kontrollere tiderne på Deres billetter«.

overdraget opgaven, inden sagsøgerne havde rejst betalingspåkrav over for sagsøgte.

Sagsøgte forsvarede sig i første instans ved Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) med det argument, at sagsøgte ikke havde planlagt flyvningerne med de flytider, der var anført i den pågældende »Reiseanmeldung«. Sagsøgtes planlægning var i overensstemmelse med oplysningerne på den »Reisebestätigung/Rechnung« (rejsebekræftelse/faktura) af 22. januar 2018, som Anex Tour GmbH udstedte til intervenienten. I henhold hertil skulle udrejsen have været gennemført den 15. juli 2018 fra kl. 20:05 til kl. 00:40 den næste dag og hjemrejsen den 5. august 2018 fra kl. 08:00 til kl. 10:50. Som følge heraf blev flyvningen ARZ 8711 den 15. [juli] 2018 ikke gennemført med en [org. s. 5] forsinkelse ved ankomst på tre timer eller mere. For så vidt angår flyvningen ARZ 8712 er sagsøgte af den opfattelse, at fremrykningen af en flyvning ikke er en aflysning som omhandlet i artikel 2, litra 1), i forordning nr. 261/2004. Sagsøgte har desuden påberåbt sig en ret til at nedsætte kompensationen i henhold til forordningens artikel 7, stk. 2, litra b), eftersom sagsøgerne kun ankom to timer og 50 minutter tidligere end planlagt til deres endelige bestemmelsessted, Düsseldorf.

Amtsgericht (byretten) frifandt sagsøgte, idet den anførte, at rejsebureauets »Reiseanmeldung«, som sagsøgerne havde fremlagt, ikke udgjorde en reservationsbekræftelse som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004. Det fremgik allerede af overskriftens ordlyd, at der ikke var tale om sagsøgtes eller en rejsearrangørs bekræftelse af en reservation. Endvidere indeholdt dokumentet en klar oplysning om, at flytiderne kun var forventede. Det fremgår af sammenhængen, at de flytider, der var angivet i dokumentet, i al fald endnu ikke var accepteret og registreret. Flyoplysningerne i dokumentet har således ikke den fornødne bindende virkning.

II.

Dette ræsonnement kan – for så vidt angår udrejsen den 15. [juli] 2018 – kun retligt tiltrædes, såfremt sagsøgte ikke skal anses for at være transporterende luftfartsselskab på en flyvning med planlagt ankomst kl. 10:30 som angivet i den nævnte »Reisebestätigung«, og sagsøgerne ikke havde bekræftede reservationer til en sådan flyafgang.

Sagsøgerne er af den opfattelse, at dette spørgsmål skal besvares bekræftende, hvorfor de har appelleret dommen afsagt af Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf). Sagsøgte og intervenienten har derimod forsvaret den appellerede dom.

For så vidt angår hjemrejsen er flyoplysningerne på den omhandlede »Reiseanmeldung« ikke af afgørende betydning, idet sagens parter nu er enige om, at flyvning ARZ 8712 i det mindste blev fremrykket fra kl. 08:00 til kl. 05:10. Parterne er imidlertid uenige om, hvorvidt en fremrykning udgør en aflysning som

omhandlet i artikel 5, stk. 1, sammenholdt med artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004.

III.

For så vidt angår udrejsen og de krav om kompensation på grund af lang forsinkelse, der er rejst desangående, afhænger spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgernes appel kan tages til følge, af, om en rejsearrangørs reservationsbekræftelse uden en enslydende underliggende reservation foretaget hos det luftfartsselskab, over for hvilket der rejses krav om kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, (»dækningsreservation«) kan anses for at være en »bekræftet reservation« som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 2, [org. s. 6] litra a), om det luftfartsselskab, over for hvilket der i et sådant tilfælde rejses krav, skal anses for at være »transporterende luftfartsselskab« som omhandlet i artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004, og om det »planlagte ankomsttidspunkt« for en flyvning kan fastslås på grundlag af en sådan reservationsbekræftelse fra en rejsearrangør.

Passagerer kan over for det transporterende luftfartsselskab påberåbe sig ret til kompensation på grund af lang forsinkelse ved ankomst, når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af det transporterende luftfartsselskab (Domstolens dom af 19.11.2009, C-402/07 og C-432/07, Sturgeon m.fl. [...], præmis 69; bekræftet ved dom af 23.10.2012, C-581/10 og C-629/10, Nelson m.fl. [...]; også ved dom af 26.02.2013, C-11/11, Air France mod Folkerts, præmis 33).

1.

Spørgsmålet, om forordning nr. 261/2004 finder anvendelse, afhænger i henhold til forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), indledningsvis af, om passagererne havde en »bekræftet reservation til den pågældende flyafgang«. Begrebet »reservation« er defineret i forordningens artikel 2, litra g). I henhold hertil udgør et »andet bevis« end en »billet« som omhandlet i forordningens artikel 2, litra f), også en »reservation«, hvis det fremgår af det pågældende bevis, at reservationen er blevet registreret og accepteret af »rejsearrangøren«. Ifølge praksis fra Tysklands Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) kan den »bekræftede reservation« også fremgå af et bevis desangående, der er udstedt af en »Reiseveranstalter«, dvs. rejsearrangøren, og som indeholder bindende oplysninger om den planlagte lufttransport på en bestemt flyvning, der typisk er specificeret ved angivelse af flynummer og klokkeslæt [udelades]. Også efter den forelæggende rets opfattelse følger det af samspillet mellem forordningens artikel 3, stk. 2, litra a), og artikel 3, stk. 2, litra g), at et sådant bevis skal være tilstrækkeligt til, at forordning nr. 261/2004 finder anvendelse. Med henblik herpå er det ikke nødvendigt, at der også ligger en enslydende »dækningsreservation« hos det pågældende luftfartsselskab til grund for det reservationsbevis, som rejsearrangøren har udstedt.

2.

Efter den forelæggende rets opfattelse afhænger sagsøgernes ret til kompensation fra sagsøgte vedrørende udrejsen dog af, om sagsøgte med Anex Tour GmbH som mellemed havde givet intervenienten tilsagn om transport af sagsøgerne på flyafgang ARZ 8711 den 15. juli 2018 med planlagt ankomst kl. 10:30, idet sagsøgte kun i så fald også havde til hensigt at gennemføre den således specificerede flyvning på vegne af den rejsearrangør, som sagsøgerne havde kontrakt med [artikel 2, litra b), i forordning nr. 261/2004] og derfor som transporterende luftfartsselskab på denne [org. s. 7] flyvning kan sagsøges. En sådan hensigt fra luftfartsselskabets side kræver imidlertid nødvendigvis, at rejsearrangøren forudgående havde meddelt luftfartsselskabet, at denne ønskede at få den pågældende passager transporteret på en af de flyafgange, som luftfartsselskabet tilbød interesserede kredse. En sådan meddelelse indebærer imidlertid, at rejsearrangøren har foretaget en reservation. Efter den forelæggende rets opfattelse skal rejsearrangøren derfor også altid have foretaget en enslydende dækningsreservation, og uden en sådan er et »bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, som er udstedt af rejsearrangøren, ikke tilstrækkeligt med henblik på at opnå kompensation for boardingafvisning, aflysning eller lang forsinkelse.

3.

Det »ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt«, som omhandlet i den ovenfor anførte praksis fra EU-Domstolen kan efter den forelæggende rets opfattelse ikke fremgå af et bevis, som en rejsearrangør har udstedt uden at afstemme dette med det pågældende luftfartsselskab.

Det »planlagte ankomsttidspunkt« nævnes også i artikel 2, litra h), artikel 5, stk. 1, litra c), artikel 6, stk. 1, artikel 7, stk. 1, andet punktum, og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004. I dommen i sagen Air France mod Folkerts fastslog EU-Domstolen, at opgørelsen af en forsinkelse med henblik på kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 skal foretages i forhold til det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted; med hensyn til begrebet »endeligt bestemmelsessted« henviste Domstolen i præmis 34 til definitionen i artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004. Ifølge denne definition er det endelige bestemmelsessted det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsranken[,] eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning. I den pågældende sag lagde Domstolen med henblik på fastsættelsen af det endelige bestemmelsessted således vægt på billetten i henhold til artikel 2, litra f), dvs. et dokument i papirform eller tilsvarende papirløs form, som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, og dermed det fysiske eller elektroniske dokument, som repræsenterer passagerens ret til transport. Domstolen henviste ikke til et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004 (»reservation«).

Overføres dette på fastsættelsen af det planlagte ankomsttidspunkt med henblik på kompensation, er konklusionen, at det afgørende også i så henseende må være den »billet«, der er udstedt til passageren, hvorfor en anden angivelse på »reservationen« er irrelevant. Dermed kan sagsøgernes »Reiseanmeldung« af 15. januar 2018 [udelades] i den foreliggende sag som udgangspunkt heller ikke komme på tale som grundlag for fastsættelsen af det planlagte ankomsttidspunkt, uden at der lægges afgørende vægt på, om denne »Reiseanmeldung« i det hele taget kan anses for at være en »bekræftet reservation« som omhandlet i artikel 3, stk. 2, litra a), i forordning nr. 261/2004. Endvidere opfylder denne »Reiseanmeldung« heller ikke kriterierne for en »billet« i henhold til forordningens artikel 2, litra f), eftersom det ikke kan lægges til grund, at en agent, der er [org. s. 8] autoriseret af sagsøgte, med denne »Reiseanmeldung« har udstedt et dokument, der giver ret til transport på de angivne flyvninger. Denne »Reiseanmeldung« giver kun grundlag for at antage, at den skulle dokumentere tilmeldingen til en pakkerejse, der blev arrangeret af intervenienten. I den omtvistede sag foreligger der ikke et dokument, der entydigt kan identificeres som »billet«.

Under alle omstændigheder kan det »planlagte ankomsttidspunkt« efter den forelæggende rets opfattelse imidlertid ikke fremgå af et »andet bevis«, som er udstedt af en rejsearrangør, der ikke har en kontrakt med luftfartsselskabet vedrørende den pågældende flyvning. Planlægningen af flyafgange er nemlig alene luftfartsselskabets anliggende. Et luftfartsselskab har planlagt en flyafgang, når det har optaget afgangens i sin flyveplan og dermed har fastlagt afgangens- og bestemmelsessted, afgangens- og ankomsttidspunkt, forsynet afgangens med et flynummer og gjort den tilgængelig for reservation [udelades]. Så længe der ikke foreligger en reservation, dvs. en reservation af et sæde på en sådan flyafgang, kan luftfartsselskabet ændre eller opgive planlægningen, uden at passagerer kan støtte ret til kompensation herpå; det følger af forordningens artikel 2, litra l). Deraf følger, at et »andet bevis« som omhandlet i artikel 2, litra g), i forordning nr. 261/2004, der er udstedt af en rejsearrangør, før en sådan reservation har fundet sted, i det mindste i sådanne tilfælde ikke kan danne grundlag for krav på kompensation. Dette taler imod den antagelse, at et sådant »andet bevis« i alle tilfælde er tilstrækkeligt til at danne grundlag for kompensationskrav, såfremt det pågældende luftfartsselskab ikke gennemfører den på beviset angivne flyvning eller gennemfører den på andre tidspunkter.

4.

Noget andet kan heller ikke følge af artikel 13 i forordning nr. 261/2004, eftersom den forelæggende ret ikke kan se, hvordan luftfartsselskabet, over for hvem kravet er rejst, kan gøre regres gældende over for rejsearrangøren, når der ikke er indgået kontrakt mellem disse, men luftfartsselskabet skal opfylde kompensationskrav i medfør af forordning nr. 261/2004, som bliver rejst over for selskabet på grund af manglende overholdelse af en flyveplan, som det slet ikke selv har udarbejdet. I denne henseende kan postulatet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (første betragtning til forordning nr. 261/2004) efter den forelæggende

rets opfattelse heller ikke begrunde en anden konklusion. Det er rejsearrangøren, som den enkelte passager er kontraktmæssigt bundet til, der er passagerens modpart, og over for hvilken passageren kan gøre regres gældende på grund af det individuelle tab, som den pågældende har lidt som følge af, at denne satte sin lid til rejsearrangørens fejlagtige oplysninger om flyveplanlægningen. **[Org. s. 9]**

IV.

Med hensyn til de krav om kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, sammenholdt med artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, som sagsøgerne har gjort gældende vedrørende hjemrejsen, er det afgørende, om en fremrykning med mindst to timer og 50 minutter fra kl. 08:00 til kl. 05:10 udgør en aflysning som omhandlet i forordningens artikel 2, litra l).

1.

En »aflysning« er ifølge definitionen i forordningens artikel 2, litra l), en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres. Der skal sondres mellem den manglende gennemførelse af den planlagte flyvning og en forsinkelse, idet den manglende gennemførelse er kendetegnet ved, at planlægningen af den oprindelige flyvning opgives (jf. Domstolens dom af 19.11.2009, C-402/07 og C-432/07 *Sturgeon m.fl.* [...], præmis 33 ff.). Domstolen har hidtil ikke afklaret, om det også skal lægges til grund, at den planlagte flyvning er opgivet, når flyvningen fremrykkes med to timer og 50 minutter.

Ifølge praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) [udelades] udgør et luftfartsselskabs ikke ubetydelige fremrykning af en planlagt flyvning i hvert fald en aflysning af en flyvning – kombineret med et tilbud om omlægning af rejsen – som kan begrunde et kompensationskrav i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. Ifølge Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) er det kendetegnende for en aflysning, at luftfartsselskabet definitivt opgiver sin oprindelige flyveplanlægning, selv hvis passagererne er blevet overført til en anden flyafgang. Dette er afklaret ved EU-Domstolens praksis (dom af 19.11.2009, *Sturgeon* [m.fl.] [...]; endvidere dom af 13.10.2011, C-83/10, *Sousa Rodriguez* [m.fl.] [...]), som er blevet udviklet med henblik på at afgrænse kriteriet »aflysning« fra kriteriet »lang forsinkelse«. Den oprindelige flyveplanlægning opgives også, når en flyafgang fremrykkes med flere timer.

Den forelæggende ret er imidlertid i tvivl om, hvorvidt denne fortolkning af EU-retten fra Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol) side er korrekt.

Den omstændighed, at forordning nr. 261/2004 intetsteds nævner fremrykningen af en flyafgang og ikke fastsætter regler for et sådant tilfælde, udgør efter den forelæggende rets opfattelse ikke en gyldig hindring for en fortolkning af artikel 2, litra l), i overensstemmelse med Bundesgerichtshofs (forbundsdomstol) praksis. Ifølge EU-Domstolens praksis er det principielt muligt at konkludere, at der foreligger en aflysning, når den forsinkede og oprindeligt planlagte flyafgang overføres til en anden flyafgang, dvs. når den oprindelige flyveplanlægning

opgives, og passagererne på den oprindelige flyafgang slutter sig til passagererne på en anden flyafgang, der er planlagt uafhængigt af den flyafgang, som de **[org. s. 10]** således overførte passagerer oprindeligt havde booket; det eneste væsentlige i den forbindelse er situationen for hver enkelt passager, der transporteres, dvs. om den oprindelige flyveplanlægning for den pågældende passager opgives (Domstolens dom, Sousa[...]Rodriguez [m.fl.], præmis 30 ff.). Domstolen har imidlertid også præciseret, at en forsinkelse af det faktiske afgangstidspunkt i forhold til det planlagte afgangstidspunkt ikke i sig selv udgør en aflysning; en forsinket flyafgang kan, uanset varigheden af forsinkelsen, ikke anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med den oprindelige planlægning (dom Sturgeon [m.fl.] [...], præmis 32 og 34). Følgelig er den forelæggende ret ikke i tvivl om, at fremrykningen af en flyafgang indebærer en ændring af den oprindelige flyveplanlægning som omhandlet i EU-Domstolens praksis.

Den forelæggende ret er i tvivl om den korrekte fortolkning af artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 som følge af, at den opgivelse af flyveplanlægningen fra det transporterende luftfartsselskabs side, der utvivlsomt er forbundet med fremrykningen af en flyafgang, ikke nødvendigvis på samme måde som aflysninger med kort varsel uden tilbud om omlægning i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), eller lange forsinkelser fører til gener, som skal kompenseres eller begrænses ved foranstaltninger i form af kompensation, bistand, forplejning og indkvartering. Selv hvis passagerer ikke får et tilbud om omlægning, der er omfattet af den sidstnævnte bestemmelse i forordningen, men i god tid i forvejen bliver informeret om fremrykningen, forårsager det ikke sammenlignelige problemer og gener for dem som omhandlet i 12. og 13. betragtning til forordningen, eftersom de kan indstille sig på den nye flyveplanlægning i rette tid og dermed kan være til stede i lufthavnen på det nye afgangstidspunkt. De har således ikke brug for bistand og forplejning i en ventetid i lufthavnen. Eftersom en sådan ventetid bortfalder, opstår der heller ingen problemer og gener for passagererne som følge heraf, som kræver en materiel kompensation. Sådanne problemer og gener kan således højst opstå, såfremt de pågældende passagerer ikke på forhånd bliver underrettet om fremrykningen og først indfinder sig til indcheckning på det oprindeligt planlagte afgangstidspunkt. Sådan forholder det sig imidlertid ikke i den foreliggende sag, idet sagsøgerne blev transporteret på den fremrykkede returflyvning. Derfor kan det i tilfælde som det foreliggende højst anses for problemer og gener, at passagererne som følge af fremrykningen af returflyvningen i det hele taget blev tvunget til en ændring af deres rejseplanlægning. Derved blev de imidlertid ikke påført noget tab af tid i den forstand, at de havde ventetid.

Såfremt fremrykningen af en flyafgang i tilfælde som det foreliggende i sig selv skal anses for et tab, for hvilket der skal ydes kompensation, er spørgsmålet, hvilket omfang fremrykningen skal have for at begrunde en kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. Efter den forelæggende rets opfattelse **[org. s. 11]** er de problemer og gener, der i reglen er forbundet med en fremrykning med flere timer, ikke sammenlignelige med dem, der forårsages af en aflysning med kort varsel eller en lang forsinkelse.

2.

I EU-Domstolens praksis er det endvidere uafklaret, om det transporterende luftfartsselskab, såfremt en fremrykning af en flyafgang kan udgøre en aflysning som omhandlet i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, kan have ret til at nedsætte kompensationen i henhold til forordningens artikel 7, stk. 2, hvis ændringen af det faktiske ankomsttidspunkt i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt ligger inden for de tidsintervaller, der er anført i forordningens artikel 7, stk. 2. Den forelæggende ret nærer derfor allerede tvivl med hensyn til, om denne bestemmelse finder anvendelse på et tilfælde med fremrykning, eftersom en sådan ganske vist indebærer en meddelelse om omlægning af rejsen, for så vidt som fremrykningen i det hele taget er forbundet med en aflysning, men dette ikke udgør et tilbud i henhold til artikel 8 i forordning nr. 261/2004, således som det forudsættes i artikel 7, stk. 2. I henhold til forordningens artikel 8 har passagererne nemlig ret til at foretage et valg, og de skal i henhold til 20. betragtning informeres om deres rettigheder fuldt ud. Det indebærer, at det luftfartsselskab, som aflyser en flyafgang, skal tilbyde passagererne de valgmuligheder, som henholdsvis er fastsat i forordningens artikel 8, stk. 1, litra a), b) og c) (Domstolens dom af 29.7.2019, C-354/18, Rusu mod Blue Air, præmis 53, vedrørende boardingafvisning). Ifølge Domstolen (l.c., præmis 54), kan det heraf endvidere konstateres, at dette tilbud skal omfatte, at passagerer gives de oplysninger, som er nødvendige for, at de kan træffe et effektivt valg og således enten aflyse deres flyvning og få billetprisen refunderet eller fortsætte flyvningen til deres endelige bestemmelsessted under sammenlignelige transportbetingelser ved førstgivne lejlighed eller på en senere dato. Disse krav til et tilbud om omlægning af rejsen er ikke opfyldt, såfremt et luftfartsselskab blot informerer passageren om, at dennes flyafgang er blevet fremrykket.

3.

De sammenlignelige transportbetingelser i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b) og c), i forordning nr. 261/2004 refererer til den oprindeligt reserverede flyvning og dermed til lufttransportkontrakten. Spørgsmålet om, hvorvidt en flyvning, der er fremrykket med to timer og 50 minutter, kan sammenlignes med den oprindeligt reserverede flyvning i denne forstand og udgør den førstgivne transport, således at det sagsøgte luftfartsselskab ved meddelelsen om fremrykningen opfylder sine forpligtelser i henhold til bestemmelsen, er heller ikke afklaret endnu. **[Org. s. 12]**

V.

Med hensyn til det krav om at blive friholdt for et vederlagskrav fra deres befuldmægtigede, som sagsøgerne har gjort gældende, afhænger den afgørelse, som den forelæggende ret skal træffe, af, hvilket indhold den meddelelse, som skal gives til passageren i henhold til artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, skal have.

[Udelades] [efter national ret intet krav på friholdelse på grund af betalingsforsinkelse]

Når der ikke er indtrådt betalingsforsinkelse, kan en godtgørelse af udgifter til advokatbistand, der er påløbet i forbindelse med den første fremsættelse af krav om kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, [udelades] efter den forelæggende rets opfattelse ikke uden videre komme i betragtning, blot fordi det transporterende luftfartsselskab ikke har opfyldt sin forpligtelse i henhold til artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004. I det omtvistede tilfælde må der antages at foreligge en sådan manglende opfyldelse.

Såfremt det transporterende luftfartsselskab ikke opfylder sin forpligtelse til at udlevere en skriftlig meddelelse til passageren, beror anvendelsen af advokatbistand i forbindelse med udenretslig inddrivelse af kompensation ikke på denne undladelse. I henhold til artikel 14, stk. 2, første punktum, i forordning nr. 261/2004 er det transporterende luftfartsselskab nemlig ikke forpligtet til mere end at udlevere en skriftlig meddelelse om denne forordnings bestemmelser om kompensation og bistand; noget andet følger efter den forelæggende rets opfattelse ikke af 20. betragtning. Dette betyder navnlig, at luftfartsselskabet ikke er forpligtet til at subsumere de konkrete faktiske omstændigheder i sagen under en af de bestemmelser i forordningen, der kan komme i betragtning. Passagererne skal derfor ikke informeres om »deres« rettigheder, men i generel form om »bestemmelserne«. Den forelæggende ret er dog opmærksom på, at Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, Tyskland) [udelades] har fastslået, at de oplysninger, som passageren skal gives i henhold til forordningens artikel 14, stk. 2, skal sætte passageren i stand til at gøre sit krav gældende over det transporterende luftfartsselskab på effektiv vis og uden advokatbistand [**org. s. 13**], dvs. de skal med tilstrækkelig klarhed give passageren nøjagtig information om, til hvilket firmanavn og hvilken adresse passageren kan rette hvilke krav om beløb på grundlag af afstand, og i givet fald hvilke dokumenter passageren skal vedlægge. Meningen og formålet med oplysningspligten er at give passagererne mulighed for selv at rejse krav om udbetaling af kompensation over for det transporterende luftfartsselskab, hvilket følger af 20. betragtning.

Den forelæggende ret er ikke enig i denne opfattelse, idet det i den betragtning til forordningen, som Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) henviser til i denne sammenhæng, ikke er anført, at passagererne skal kunne undgå at gøre brug af juridisk rådgivning. Endvidere lægger den forelæggende ret til grund, at EU-lovgiver har gjort sig de i 20. betragtning anførte overvejelser, og at disse har foranlediget EU-lovgiver til at affatte forordningens artikel 14, stk. 2, i den foreliggende form, hvorfor EU-lovgiver netop ikke havde til hensigt at pålægge luftfartsselskabet en forpligtelse til at oplyse passageren om dennes rettigheder i det konkrete tilfælde, men blot om dem, der fremgår af bestemmelsens ordlyd. Også andre sprogversioner end den tyske, f.eks. den franske og den engelske, taler i forordningens artikel 14, stk. 2, kun om en forpligtelse til at give passageren en skriftlig meddelelse om reglerne (»une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present

regiement« henholdsvis »a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation«, og det fremgår derfor ikke heraf, at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse omfatter mere end en generel information om disse regler.

Af disse grunde er den forelæggende ret heller ikke [udelades] enig med Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) i, at et krav om en godtgørelse af advokatsalærer, der er påløbet i forbindelse med en anmodning om udenretslig repræsentation ved første fremsættelse af kompensationskravet, kan komme i betragtning, når det transporterende luftfartsselskab ikke har opfyldt oplysningspligten i artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004. Sagsøgerne kan heller ikke kræve sig friholdt for deres befuldmægtigedes vederlagskrav, der er opstået inden retssagen, af andre grunde. Det rejste spørgsmål er således også relevant for afgørelsen vedrørende sagsøgernes appel, idet sagsøgerne ikke kan have krav på godtgørelse af advokatudgifter, der er påløbet før sagens anlæg, såfremt sagsøgte har opfyldt sine forpligtelser i medfør af forordningens artikel 14, stk. 2, i tilstrækkeligt omfang med en generel information om rettighederne ved aflysning eller forsinkelse af en flyvning. Derimod skal disse udgifter godtgøres, såfremt sagsøgte var forpligtet til at vejlede [org. s. 14] om sagsøgernes konkrete rettigheder som følge af den pågældende uregelmæssighed.

Den forelæggende ret er på baggrund af praksis fra Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) i tvivl om den korrekte anvendelse af EU-retten, hvorfor den i henhold til artikel 267, stk. 3, anser sig for at være forpligtet til at anmode Den Europæiske Unions Domstol om fortolkning af artikel 14, stk. 2, i forordning nr. 261/2004.

VI.

[Udelades]

VII.

[Udelades]