

Anonymiseret version

Oversættelse

C-616/23 – 1

Sag C-616/23

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

6. oktober 2023

Forelæggende ret:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Afgørelse af:

4. september 2023

Sagsøgere og appellanter:

TA

ET

VB

CI

Sagsøgt og appelindstævnt:

British Airways plc

[Udelades] **Landgericht Düsseldorf**

Kendelse

I sagen

1. TA, [udelades] Cottbus,
2. ET, [udelades] Cottbus,
3. barnet (f) VB, [udelades] Cottbus,

DA

4. barnet (f) CI, [udelades] Cottbus,

sagsøgere og appellanter,

[udelades]

mod

British Airways PLC, [udelades], Harmondsworth, [udelades] Det Forenede Kongerige,

sagsøgt og appelindstævnt,

[udelades]

har 22. afdeling for civile sager ved Landgericht Düsseldorf (den regionale ret i første instans i Düsseldorf, Tyskland)

den 4. september 2023

[udelades] **afsagt følgende kendelse:**

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges følgende præjudicielle spørgsmål om fortolkning af EU-retten i henhold til artikel 267, stk. 1, litra b), TEUF og artikel 267, stk. 3, TEUF:

1.

Skal artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at en passager har ret til kompensation som følge af lang forsinkelse på det endelige bestemmelsessted, når den pågældende på en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse ikke når denne forbindelse, selv om den første flyvning blev udført i overensstemmelse med tidsplanen og forsinkelsen på det endelige bestemmelsessted skyldes, at den faktiske transittid i lufthavnen mellem åbningen af flyets døre og boardingens afslutning ikke var tilstrækkelig til at nå den direkte tilsluttede flyforbindelse i tide, når der tages hensyn til afstandene mellem ankomst- og afgangsgaten og pas- og sikkerhedskontroller?

2.

Såfremt det første præjudicielle spørgsmål besvares bekræftende: I de tilfælde, hvor det er omtvistet, om det er passagerens skyld, at denne ikke nåede den tilsluttede flyforbindelse (f.eks. fordi passageren var for langsom), er det da det transporterende luftfartsselskab, der har bevisbyrden, eller skal passageren godtgøre, at anbringendet om egen skyld er ugrundet? Hvilken

betydning har overholdelsen af den såkaldte Minimum Connection Time (MCT) mellem den første flyvning og den direkte tilsluttede flyforbindelse i denne sammenhæng?

3.

Skal artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at en passager, hvis flyvning med rimelighed kan forventes at være forsinket tre timer eller mere ved ankomsten på det endelige bestemmelsessted, i lighed med passagerer på aflyste flyafgange ud over ordlyden i artikel 6, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004 har ret til en omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed, og at det transporterende luftfartsselskab, såfremt disse forpligtelser ikke overholdes, skal godtgøre passageren de udgifter, som denne har afholdt til erstatningsrejsen?

Præmiss er

I.

Sagsøgerne havde hver især en bekræftet reservation til den flyvning, der skulle udføres af sagsøgte den 15. september 2019 fra Dubai til Düsseldorf via London (flynumre: BA 106 og BA 936). Det første fly, BA 106 fra Dubai til London, skulle efter planen ankomme kl. 06:15 lokal tid. Det første fly afgik til tiden og ankom til London kl. 06:17 lokal tid, dvs. med to minutters forsinkelse. Dørene til flyet blev åbnet kl. [0]6:19 lokal tid. Sagsøgerne havde sæder på række 28. Der var 210 passagerer ombord på flyet. Den næste flyvning skulle være med den direkte tilsluttede flyforbindelse BA 936 fra London til Düsseldorf, der efter planen skulle afgå kl. 07:25 lokal tid. Boarding på den direkte tilsluttede flyvning begyndte kl. 06:45 lokal tid og sluttede kl. 07:05 lokal tid, dvs. 20 minutter før det planlagte afgangstidspunkt. Den tilsluttede flyvning startede faktisk kl. 07:26 lokal tid med et minuts forsinkelse. Der var således 46 minutter mellem åbningen af flydørene kl. 06:19 lokal tid og boardingens afslutning kl. 07:05 lokal tid. Både den første flyvning og den direkte tilsluttede flyvning blev afviklet via terminal 5. Minimum Connection Time i lufthavnen i London-Heathrow for flyvninger med samme ankomst- og afgangsterminal er 60 minutter.

Sagsøgerne nåede ikke den direkte tilsluttede flyvning, og grundene hertil er omtvistede mellem parterne. Sagsøgerne overnattede derfor i London og ankom først på deres endelige bestemmelsessted den næste dag med en flyvning udført af luftfartsselskabet easyjet, som de selv havde reserveret.

[Udelades] [Sagsøgernes anbringender, som gentages udførligt nedenfor]

Sagsøgerne 1), 3) og 4) – sagsøger 2) frafaldt sit søgsmål i første instans – har nedlagt påstand om en kompensation på 600,00 EUR til hver. De har endvidere nedlagt påstand om godtgørelse af udgifter til hotelindkvartering på 265,00 EUR,

transfer fra lufthavnen til hotellet og retur på 115,63 EUR, forplejning på 9,50 EUR og udgifter til reservation af en erstatningsflyvning på 871,90 EUR, dvs. i alt yderligere 1 262,03 EUR.

Sagsøgte har bestridt sagsøgernes krav. [Udelades] [Sagsøgtes anbringender, som gentages udførligt nedenfor]

Ved dom af 27. marts 2023 [udelades] frifandt Amtsgericht (byretten) sagsøgte i første instans [udelades].

Sagsøgerne 1), 3) og 4) [udelades] har iværksat appel af denne dom afsagt i første instans.

I appelinstanten har sagsøgerne nu nedlagt påstand om, at [udelades] sagsøgte tilpligtes at betale 600,00 EUR med tillæg af renter til hver af dem [udelades] og yderligere 1 262,03 EUR med tillæg af renter [udelades] til sagsøger 1) [udelades].

Sagsøgte har nedlagt påstand om, at dommen i første instans stadfæstes.

II.

De i kendelsens konklusion anførte spørgsmål har afgørende betydning for sagens udfald.

Sagens nærmere omstændigheder:

1.

Sagsøgerne kan for det første have ret til kompensation som følge af lang forsinkelse på 600,00 EUR til hver i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, første punktum, litra c), i forordning nr. 261/2004.

a)

Ifølge Domstolens praksis har passagerer ved en analog anvendelse af artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 ret til kompensation, når de ankommer til deres planlagte endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere (jf. Domstolens dom af 19.11.2009, C-402/07, Sturgeon mod Condor [udelades]; dom af 23.10.2012, C-581/10, Nelson mod Lufthansa [udelades]). Såfremt dette endelige bestemmelsessted – som i det foreliggende tilfælde – ikke nås ved hjælp af en direkte flyvning, men via direkte tilsluttede flyvninger [artikel 2, litra h), i forordning nr. 261/2004], er det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale kompensation som følge af lang forsinkelse ikke betinget af, at der var tale om en forsinkelse af flyafgangen i den størrelsesorden, der er fastsat i artikel 6 i forordning nr. 261/2004; der skal derimod alene lægges vægt på, om ankomsten til det endelige bestemmelsessted for den sidste flyvning var forsinket tre timer eller

mere i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt (jf. Domstolens dom af 26.02.2013 – C-11/11, Air France mod Folkerts [udelades]).

Sagsøgerne skulle efter planen ankomme til deres endelige bestemmelsessted, Düsseldorf, med den direkte tilsluttede flyvning BA 936 den 15. juli 2019 kl. 09:45 lokal tid. Den første flyvning, BA 106, var kun to minutter forsinket, og alligevel nåede sagsøgerne ikke deres direkte tilsluttede flyvning, BA 936. [Udelades] Med hensyn til retten til kompensation som følge af lang forsinkelse lægger Domstolen ganske vist alene vægt på en forsinkelse på mindst tre timer på det endelige bestemmelsessted, som uden tvivl foreligger i denne sag. Udgangspunktet for afgørelsen i Folkerts-sagen var imidlertid en situation, hvor den første flyvning [udelades] var to en halv time forsinket og passagererne i den pågældende sag derfor ubestridt ikke nåede deres direkte tilsluttede flyvning på grund af denne forsinkelse af den første flyvning (jf. Domstolens dom af 26.2.2013 – C-11/11, Air France mod Folkerts [udelades]). I den foreliggende sag var der imidlertid tale om en minimal forsinkelse på to minutter af den første flyvning, der åbenbart ikke (alene) var årsagen til, at passagererne ikke nåede den direkte tilsluttede flyvning.

Sagsøgerne har gjort gældende, at transittiden ikke var tilstrækkelig til at nå den tilsluttede flyforbindelse. De var ikke for langsomme, men begav sig hurtigt til afgangsgaten. Sagsøgtets personale var klar over, at transittiden var knap, og forsøgte at bringe sagsøgerne direkte til check-in til den næste flyvning via en genvej fra flyet. Dette lykkedes imidlertid ikke. På grund af en yderligere sikkerhedskontrol nåede de ikke den tilsluttede flyforbindelse. Sagsøgte har anført, at det var sagsøgernes egen skyld, at de ikke nåede den tilsluttede flyforbindelse. Minimum Connection Time (MCT) på 60 minutter blev overholdt. Sagsøgte har gjort gældende, at to andre passagerer, der ligeledes skulle med den tilsluttede flyforbindelse til Düsseldorf, men sad ti rækker (række 38) bag sagsøgerne (række 28) på flyet fra Dubai, nåede den tilsluttede flyforbindelse. Sagsøgerne havde derfor åbenbart ikke været tilstrækkeligt hurtige.

b)

Spørgsmålet er således, om passagerer også har ret til kompensation i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, når den første flyvning i en flyvning bestående af flere delflyvninger ganske vist udføres i overensstemmelse med tidsplanen, men passagererne alligevel ikke når den direkte tilsluttede flyvning og gør gældende, at transittiden mellem flyvningerne i det konkrete tilfælde ikke var tilstrækkelig til at nå den direkte tilsluttede flyvning i tide, og de derfor ankommer på det endelige bestemmelsessted med en lang forsinkelse på mere end tre timer.

Den tyske Bundesgerichtshof (forbundsdomstol, herefter også »BGH«) har i et tilfælde, hvor en passager, der var afhængig af kørestol og ikke nåede sin direkte tilsluttede flyvning, fordi han i strid med artikel 11, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 ikke fik prioriteret adgang til transit, tilkendt den pågældende kompensation for lang forsinkelse på det endelige bestemmelsessted (jf. BGH's

dom af 20.06.2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, s. 2487). Bundesgerichtshof (forbundsdomstol) anførte herom, at en ret til kompensation som følge af lang forsinkelse ifølge Domstolens praksis blot forudsætter, at der er tale om en forsinkelse på tre timer ved ankomsten på det endelige bestemmelsessted. En ret til kompensation på grund af lang forsinkelse er ganske vist betinget af, at det transporterende luftfartsselskab har forårsaget forsinkelsen ved culpøs adfærd. En ret til kompensation kan i sådanne tilfælde dog ikke kun komme i betragtning, såfremt en passager ikke når en direkte tilsluttet flyvning, fordi den første flyvning er forsinket (som i Folkerts-sagen), men også i andre tilfælde, hvor luftfartsselskabet kan lægges forsinkelsen til last (BGH, l.c., præmis 20 ff.).

Ifølge den opfattelse, der synes fremherskende i praksis ved de tyske retsinstanser og i den tyske litteratur, er det tilstrækkeligt, at passageren faktisk ankommer med en forsinkelse på mindst tre timer. Passageren skal ikke redegøre for grundene til forsinkelsen. Spørgsmålet om, hvorvidt forsinkelsen skal tilskrives luftfartsselskabet, skal først undersøges i forbindelse med en fritagelse for ansvar i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Det transporterende luftfartsselskab skal redegøre for og godtgøre, at det ikke bærer ansvaret for en given forsinkelse, og at den dermed ikke kan tilskrives selskabet. Der foreligger også en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, når en passager (angiveligt) selvforskyldt ikke når en direkte tilsluttet flyvning, eftersom der også i et sådant tilfælde er tale om en hændelse, der ligger uden for den normale flydrift, og som luftfartsselskabet ikke har indflydelse på. Hvis der opstår en forsinkelse på det endelige bestemmelsessted for en flyrejse, der er sammensat af en første flyvning og en direkte tilsluttet flyvning, fordi passageren på trods af tilstrækkelig transittid ikke når den direkte tilsluttede flyvning – f.eks. fordi denne er for langsom, går forkert på trods af fyldestgørende oplysninger eller på trods af fyldestgørende meddelelser ikke overholder boardingtiderne – foreligger der derfor ligeledes en usædvanlig omstændighed, som fritager luftfartsselskabet for ansvar (jf. Amtsgericht Hannover (byretten i Hannover, Tyskland), dom af 9.10.2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, punkt 17 ff.; dom af 14.3.2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, s. 951, 952 ff., punkt 7 ff.; Amtsgericht Köln (byretten i Köln, Tyskland), dom af 24.10.2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [udelades]).

Efter begge opfattelser kan en ret til kompensation som følge af lang forsinkelse også komme i betragtning, når den første flyvning – i modsætning til, hvad der var tilfældet i Folkerts-sagen, C-11/11 – udføres i overensstemmelse med tidsplanen, men passageren af andre grunde, som kan tilskrives luftfartsselskabet, ikke når den direkte tilsluttede flyvning og først ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere.

Det kan også tale for den her anførte opfattelse, at det transporterende luftfartsselskab ifølge Domstolens afgørelse i sagen Eglītis m.fl. mod Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-294/10 skal tage hensyn til en tilstrækkelig tidsmargin ved planlægningen af flyafgangen (jf. Domstolens dom af 12.05.2011 – C-294/10, Eglītis m.fl. mod Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija

[udelades]). Dette kan tale for, at det transporterende luftfartsselskab også skal sikre, at tidsmarginen mellem en første flyvning og en direkte tilsluttet flyvning, der er reserveret samlet, i overensstemmelse med de konkrete forhold i transitlufthavnen er tilstrækkelig til, at passagererne uden problemer kan nå den direkte tilsluttede flyvning under hensyntagen til den tid, der typisk medgår til udstigning af flyet, tilbagelæggelse af strækninger mellem ankomst- og afgangsgaten og sikkerheds- og paskontroller.

[2].

I forbindelse med retten til kompensation er spørgsmålet er endvidere, hvem der har oplysningspligten og bevisbyrden med hensyn til, om en passager er kommet for sent til den direkte tilsluttede flyvning på grund af et forhold, som skal tilskrives luftfartsselskabet, og hvilken betydning den såkaldte Minimum Connection Time (MCT) mellem den første flyvning og den direkte tilsluttede flyforbindelse har i denne sammenhæng.

MCT er det tidsrum, der af lufthavne angives som det krævede minimum for transit mellem to flyvninger. Disse tider fastsættes og defineres imidlertid af hver enkelt lufthavnsoperatør. Af konkurrencehensyn fastsætter lufthavnsoperatørerne i reglen meget knappe tider. I onlinereserveringssystemerne kombineres og udbydes nemlig udelukkende flyvninger, hvor MCT er overholdt. Desuden sorteres flyforbindelserne i onlinereserveringssystemerne efter den samlede varighed, og passageren får derfor vist de hurtigste forbindelse først, når denne præsenteres for udvalget af flyforbindelser. Den transittid, der faktisk står til rådighed, er imidlertid i reglen betydeligt kortere. MCT betegner nemlig tidsrummet mellem On Block (ankomst til standplads) og Off Block (afgang fra standplads), mens den faktiske transittid er tidsrummet mellem udstigning af det første fly (åbning af dørene) og boardingens afslutning. Passageren er i reglen ikke herre over, hvornår denne forlader flyet i forbindelse med tømning af flyet, og hvorvidt det første fly ender ved en standplads med efterfølgende bustransfer til lufthavnen eller ved en gate. Lige så lidt er passageren herre over, hvornår boarding på den tilsluttede flyvning afsluttes og gaten lukkes. I sidste ende skal den transittid, der står til rådighed, være tilstrækkelig til, at alle passagerer inden for rimelighedens grænser har mulighed for at nå deres direkte tilsluttede flyvning. Det vil sige, at der skal være afsat så meget tid, at også familier med små børn, personer med nedsat førlighed og ældre passagerer, alle med håndbagage, er i stand til at tilbagelægge afstandene mellem ankomst- og afgangsgaten. I denne forbindelse skal der også indregnes tid til at orientere sig og til sikkerheds- og paskontroller. Dvs. at den transittid, der faktisk står til rådighed, som hovedregel ikke svarer til den MCT, der skal være tilstrækkelig hertil.

Af de ovenfor anførte grunde er den forelæggende ret af den opfattelse, at en overholdelse af MCT mellem det første flyvnings ankomst og den direkte tilsluttede flyvnings afgang ikke giver mulighed for generelt at konkludere (prima facie-bevis), at det ved en typiserende betragtning er selvforskyldt, såfremt en passager ikke når den direkte tilsluttede flyvning.

Efter den forelæggende rets opfattelse skal passageren derfor alene redegøre for og godtgøre, at den pågældende ankom til det endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere. Derimod skal luftfartsselskabet redegøre for og godtgøre, at det er passagerens skyld, at denne ikke nåede den direkte tilsluttede flyvning, fordi det under normale omstændigheder under hensyntagen til de strækninger, der skal tilbagelægges, transittider og pas- og sikkerhedskontroller i lufthavnen havde været muligt for passageren at nå den direkte tilsluttede flyvning.

Unionens retsinstanser har, så vidt det ses, endnu ikke afklaret, under hvilke omstændigheder en passager har ret til kompensation, når den pågældende ikke når sin direkte tilsluttede flyvning, selv om den første flyvning ankommer rettidigt eller kun med en helt ubetydelig forsinkelse, og Minimum Connection Time mellem de to flyvninger er overholdt. Dette præjudicielle spørgsmål skal derfor forelægges Domstolen.

[3].

Sagsøger 1) har endvidere støttet på artikel 8, stk. 1, litra b), og artikel 9, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 gjort et krav om godtgørelse af udgifter til hotelindkvartering på 265,00 EUR, transfer fra lufthavnen til hotellet og retur på 115,63 EUR, forplejning på 9,50 EUR og udgifter til erstatningsflyvning på 871,90 EUR, dvs. i alt 1 262,03 EUR, gældende.

a)

Såfremt luftfartsselskabet ikke opfylder forpligtelserne i henhold til artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004 og passageren selv og for egen regning sørger for erstatning, kan passageren ifølge Domstolens praksis gøre et erstatningskrav vedrørende disse udgifter, der er støttet direkte på disse bestemmelser, gældende over for det transporterende luftfartsselskab. Det er ikke et krav, at passageren forudgående har påberåbt sig disse bestemmelser. Flypassageren kan i denne henseende imidlertid alene opnå godtgørelse for beløb, som, i lyset af hver enkelt sags faktiske omstændigheder, var nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere luftfartsselskabets manglende omlægning af rejsen eller forplejning til og indkvartering af passageren, hvilket det tilkommer den nationale dommer at vurdere (jf. Domstolens dom af 13.10.2011 – C-83/10 – Aurora Sousa Rodriguez mod Air France [udelades]; dom af 31.1.2013 – C-12/11 – McDonagh mod Ryanair [udelades]; dom af 22.4.2021 – C-826/19 WZ mod Austrian Airlines, [udelades] præmis 69 ff.).

b)

I henhold til artikel 6, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 har passageren for flyvninger på mere end 3 500 km, hvis det med rimelighed kan forventes, at en flyafgang bliver forsinket mindst fire timer, ret til forplejning i henhold til artikel 9, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004. I henhold til artikel 6, stk. 1, litra c, nr. ii), i forordning nr. 261/2004 har passageren også ret til et hotelophold og

transfer i henhold til artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt. Er den faktiske flyafgang forsinket mindst fem timer, kan passageren i henhold til artikel 6, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 desuden også vælge at få refunderet billetprisen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004. Eftersom en forsinket transport i det foreliggende tilfælde først skulle finde sted næste dag, har sagsøger 1) antagelig ret til godtgørelse af udgifterne til forplejning, transfer og hotel. I forbindelse med forsinkelse af (afgangen) hjemler artikel 6 i forordning nr. 261/2004 derimod slet ingen ret til hurtigst mulig omlægning af rejsen som omhandlet i artikel 8, stk. 1, litra b), forordning nr. 261/2004.

Efter den forelæggende rets opfattelse har denne retsstilling siden afsigelsen af Sturgeon-dommen været i strid med ligebehandlingsprincippet. Domstolen tilkendte i denne dom passagererne, der var berørt af en lang forsinkelse ved ankomsten, en kompensation ved analog anvendelse af artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004. Som begrundelse anførte Domstolen, at situationen med en aflysning og en lang forsinkelse ved ankomsten på tre timer eller mere i enhver henseende er sammenlignelig, og fremhævede i denne forbindelse ligebehandlingsprincippet (Domstolens dom af 19.11.2009 – C-402/07 m.fl., Sturgeon m.fl. mod Condor Flugdienst m.fl., [udelades] præmis 60). Efter den forelæggende rets opfattelse bør passagerer på flyvninger med lang forsinkelse med henblik på beskyttelsen af ligebehandlingsprincippet imidlertid ikke blot stilles lige med hensyn til kompensationen i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, men også i enhver henseende med hensyn til forplejning, indkvartering og bistand i henhold til artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004. Situationen for passagerer, hvis flyafgang er blevet annulleret, og for passagerer, hvis flyvning med rimelighed kan forventes at blive forsinket tre timer eller mere, er i enhver henseende sammenlignelig. Begge passagergrupper udsættes nemlig for sammenlignelige gener.

Herfor taler også, at Domstolen i dommen i sagen LE mod Transportes Aereos Portugueses SA – C-74/19 vedrørende en lang forsinkelse på det endelige bestemmelsessted i forbindelse med de rimelige foranstaltninger i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 bl.a. af bestemmelsen i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 udledte »kravet om en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed, for passagerer, der påvirkes af en aflysning eller en væsentlig forsinkelse af en flyafgang« (jf. Domstolens dom af 11.6.2020 – C-74/19, LE mod Transportes Aereos Portugueses SA, [udelades] præmis 58). Dette taler for, at Domstolen muligvis også ønskede at indrømme passagerer, der påvirkes af en forventelig lang forsinkelse ved ankomst en ret til omlægning af rejsen i henhold til artikel 8, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004.

c)

Efter at sagsøgerne ikke havde nået deres direkte tilsluttede flyvning, sagsøgte ikke tilbød dem nogen omlægning af rejsen og den tidligst mulige flyvning, der kunne reserveres, først var en flyvning dagen efter, kunne det med rimelighed og uden tvivl forventes, at sagsøgerne ville ankomme til deres endelige bestemmelsessted med en lang forsinkelse på mere end tre timer. I sådanne tilfælde med forventelig lang forsinkelse ved ankomst bør det transporterende luftfartsselskab ud over ordlyden i artikel 6 i forordning nr. 261/2004 være forpligtet til at tilbyde sagsøgerne en tilfredsstillende omlægning af rejsen ved førstgivne lejlighed og i tilfælde af manglende overholdelse af denne forpligtelse være forpligtet til at godtgøre de udgifter, der er afholdt til erstatningsrejsen.

Unionens retsinstanser har, så vidt det ses, hidtil heller ikke afklaret dette spørgsmål (endeligt), hvorfor det skal forelægges Domstolen med henblik på præjudiciel afgørelse.

[Udelades]