Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

21. december 2021 * [i]

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser – artikel 2, litra l) – artikel 5, stk. 1, litra c) – reservation af en flyvning via en elektronisk platform – det transporterende luftfartsselskabs fremrykning af afgangstidspunktet – kvalificering – modtagelse af oplysningen om fremrykning af flyvningen på en e-mailadresse, som ikke tilhører de berørte passagerer – direktiv 2000/31/EF – elektronisk handel – artikel 11 – formodning om modtagelse – omfanget af det transporterende luftfartsselskabs underretningspligt«

I sag C-263/20,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) ved afgørelse af 26. maj 2020, indgået til Domstolen den 15. juni 2020, i sagen

Airhelp Limited

mod

Laudamotion GmbH,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af Domstolens vicepræsident, L. Bay Larsen, som fungerende formand for Første Afdeling, og dommerne J.-C. Bonichot og M. Safjan (refererende dommer),

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Airhelp Limited ved Rechtsanwälte D. Stanonik og E. Stanonik-Palkovits,

* Processprog: tysk.

– Laudamotion GmbH ved Rechtsanwalt M. Klemm,

– Europa-Kommissionen ved G. Braun og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 23. september 2021,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 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 2004, L 46, s. 1, berigtiget i EUT 2016, L 321, s. 83) samt af artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/31/EF af 8. juni 2000 om visse retlige aspekter af informationssamfundstjenester, navnlig elektronisk handel, i det indre marked (»direktivet om elektronisk handel«) (EFT 2000, L 178, s. 1).

2 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Airhelp Limited og Laudamotion GmbH vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til luftfartspassagerer, i hvis rettigheder Airhelp er indtrådt, som følge af fremrykningen af deres flyafgang.

Retsforskrifter

Forordning nr. 261/2004

3 Følgende fremgår af 1., 7. og 12. betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(1) Handling fra [Unionens] side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[…]

(7) For at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease eller i en hvilken som helst anden form.

[…]

(12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem en rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde

passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

4 Denne forordnings artikel 2 med overskriften »Definitioner« fastsætter:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

5 Den nævnte forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1 og 4:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8

b) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2, samt i tilfælde af omlægning af rejsen når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være tidligst dagen efter det planlagte afgangstidspunkt, bistand som specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c)

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
   i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
   ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
   iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[…]

4. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.«

6 Samme forordnings artikel 7, stk. 1, med overskriften »Kompensationsret« bestemmer følgende:

»Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

[…]«

7 Artikel 13 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Ret til at søge erstatning« fastsætter:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

Direktiv 2000/31

8 Afdeling 3 med overskriften »Kontrakter, der er indgået elektronisk« i kapitel II i direktiv 2000/31 omfatter direktivets artikel 9-11. Det nævnte direktivs artikel 11, stk. 1, med overskriften »Ordreafgivelse«, bestemmer følgende:

»1. Medlemsstaterne sikrer, at nedenstående principper finder anvendelse, når tjenestemodtageren afgiver sin ordre elektronisk, medmindre andet er aftalt i handelskøb:

– tjenesteyderen skal bekræfte modtagelsen af tjenestemodtagerens ordre uden unødig forsinkelse og elektronisk

– ord[r]en og bekræftelsen af dens modtagelse anses for modtaget, når parterne, som de er adresseret til, har adgang til dem.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

9 To luftfartspassagerer reserverede via en elektronisk reservationsplatform en flyvning fra Palma de Mallorca (Spanien) til Wien (Østrig) udført af luftfartsselskabet Laudamotion. I forbindelse med reservationen på denne platform oplyste passagererne deres private e-mailadresser og telefonnumre. Platformen foretog reservationen af flyvningen ved Laudamotion i passagerernes navn og genererede en e-mailadresse udelukkende til brug for denne reservation. Dette var den eneste adresse, som Laudamotion rådede over.

10 Den reserverede flyvning, som oprindeligt skulle afgå den 14. juni 2018 kl. 14.40, blev af luftfartsselskabet rykket frem til kl. 8.25 den samme dag, hvilket svarer til en fremrykning på mere end seks timer.

11 Airhelp, til hvem de to passagerer overdragede deres eventuelle rettigheder til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, anlagde sag ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig). Airhelp gjorde gældende, at luftfartsselskabet i henhold til denne forordnings artikel 7, stk. 1, litra a), skulle betale et samlet beløb på 500 EUR for de to passagerer, som følge af den pågældende flyvnings fremrykning med mere end seks timer, som passagererne først blev underrettet om fire dage før den planlagte afgang, dvs. den 10. juni 2018, via reservationsplatformen.

12 Laudamotion bestred grundlaget for Airhelps krav med den begrundelse, at der den 23. og 29. maj 2018 blev givet rettidig meddelelse om fremrykningen af den pågældende flyvning til den særlige e-mailadresse, som reservationsplatformen havde oplyst.

13 Da Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) ikke gav Airhelp medhold, iværksatte sidstnævnte appel af denne rets dom ved Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), som er den forelæggende ret. Denne ønsker navnlig oplyst, om fremrykningen af en flyvning udgør en aflysning som omhandlet i forordning nr. 261/2004, samt nærmere afklaring om omfanget af det transporterende luftfartsselskabs underretningspligt.

14 I denne henseende har den forelæggende ret anført, at den tilslutter sig Bundesgerichtshofs (forbundsdomstolen, Tyskland) opfattelse, ifølge hvilken en »lang fremrykning« af en flyvning er udtryk for opgivelse af den oprindeligt planlagte flyvning og derfor en aflysning som omhandlet i den nævnte forordnings artikel 2, litra l).

15 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt passagererne i hovedsagen er blevet korrekt informeret om fremrykningen af deres fly, har den forelæggende ret gjort gældende, at der i henhold til den østrigske lovgivning til gennemførelse af direktiv 2000/31 ikke alene opstår en formodning om underretning i de tilfælde, der er omhandlet i direktivets artikel 11, stk. 1, men også i forbindelse med en simpel udveksling via e-mail. Dette betyder i en situation som den i hovedsagen omhandlede, at en passager anses for at være blevet underrettet om fremrykningen af den pågældendes flyvning, når det transporterende luftfartsselskabs meddelelse kan konsulteres. Den forelæggende ret er derfor i tvivl om, hvorvidt det er national lovgivning, direktiv 2000/31 eller forordning nr. 261/2004, der skal finde anvendelse med henblik på at afgøre, om de i hovedsagen omhandlede passagerer er blevet korrekt informeret om fremrykningen af deres flyvning.

16 På denne baggrund har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning [nr. 261/2004] fortolkes således, at en passager har ret til kompensation, hvis afgangstidspunktet fremrykkes fra det oprindelig[t] planlagte tidspunkt, kl. 14.40, til kl. 8.25 samme dag?

2) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. [i)-iii)], i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at undersøgelsen af, om passageren får meddelelse om aflysningen, udelukkende skal ske ud fra denne bestemmelse, og bestemmelsen er til hinder for at anvende nationale regler om modtagelse af meddelelser, der er udstedt til gennemførelse af [direktiv 2000/31], og som indeholder en retlig fiktion om modtagelse?

3) Skal artikel 5, stk. 1, litra c), nr. [i)-iii), i forordning nr. 261/2004] og artikel 11 [i direktiv 2000/31] fortolkes således, at såfremt passageren har reserveret flyvningen via en reservationsplatform og i denne forbindelse har angivet sit telefonnummer og e-mailadresse, men reservationsplatformen har sendt telefonnummeret og en automatisk genereret e-mailadresse videre til luftfartsselskabet, skal tilsendelse af oplysningen om fremrykning af flyvningen til den automatisk genererede e-mailadresse i så fald anses for meddelelse eller modtagelse af meddelelse om fremrykningen, også når reservationsplatformen ikke sender luftfartsselskabets oplysninger videre til passageren eller gør det med forsinkelse?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

17 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning skal betragtes som aflyst, såfremt det transporterende luftfartsselskab fremrykker denne flyvning med flere timer.

18 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at begrebet »aflysning« defineres i denne forordnings artikel 2, litra l), som »en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres«.

19 Begrebet »flyvning« er ikke defineret i den nævnte forordning. Det fremgår imidlertid af fast retspraksis, at begrebet flyvning nærmere bestemt består i »en transporthandling med fly, som således udgør en »enhed« så at sige, og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute« (dom af 4.7.2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

20 Domstolen har desuden præciseret for det første, at ruten udgør et væsentligt element ved flyafgangen, da denne gennemføres i overensstemmelse med en planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartsselskabet (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 30).

21 For det andet følger det på ingen måde af definitionen i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, at der, bortset fra, at den planlagte flyvning ikke er blevet gennemført, kræves en udtrykkelig beslutning om at aflyse afgangen, for at der er tale om en »aflysning« i denne bestemmelses forstand (dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 29).

22 Denne forordnings artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, præciserer ganske vist ikke, hvilken betydning en fremrykning af en flyvning skal tillægges. Det følger imidlertid af fast retspraksis, at der ved fortolkningen af en EU-retlig bestemmelse skal tages hensyn til dennes ordlyd såvel som til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis).

23 Hvad i denne henseende angår den sammenhæng, hvori artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 indgår, bemærkes, at denne forordning henviser til de i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. ii) og iii) fastsatte tilfælde af fremrykning af en flyvning i forbindelse med omlægning af rejsen. Denne sidstnævnte bestemmelse fastsætter nemlig, at det transporterende luftfartsselskab er forpligtet til at udbetale kompensation til den passager, hvis afgang er blevet aflyst, medmindre dette luftfartsselskab informerer passageren om aflysningen inden for de i denne bestemmelse fastsatte frister og tilbyder en omlægning af rejsen, så passageren efter omstændighederne kan afrejse højst en til to timer før det planlagte afgangstidspunkt og efter omstændighederne ankomme til sit endelige bestemmelsessted senest fire eller to timer efter det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.

24 Det følger heraf, at EU-lovgiver har anerkendt, at en væsentlig fremrykning af en flyvning kan give anledning til alvorlige gener for passagerne på samme måde som en forsinkelse af en flyvning, eftersom en sådan fremrykning fratager passagererne muligheden for at råde frit over deres tid og for at tilrettelægge deres rejse i overensstemmelse med deres forventninger.

25 Dette er bl.a. tilfældet, når en passager ikke kan nå at boarde flyet i tide på grund af fremrykningen af den flyvning, som passageren har reserveret, selv om vedkommende har truffet alle de forholdsregler, der normalt er nødvendige. Dette er ligeledes tilfældet, når passageren tvinges til i væsentlig grad at tilpasse sig det nye afgangstidspunkt for sin flyafgang for at kunne benytte den.

26 Det skal i øvrigt bemærkes, at hovedformålet med forordning nr. 261/2004, som det bl.a. fremgår af første betragtning hertil, tager sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

27 Domstolen har således fastslået, at bestemmelser, der tildeler rettigheder til luftfartspassagererne i overensstemmelse med dette formål, skal fortolkes vidt (dom af 22.4.2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, præmis 61 og den deri nævnte retspraksis).

28 Eftersom forordning nr. 261/2004 på en standardiseret og umiddelbar måde tilsigter at afhjælpe de skader, som de alvorlige gener i luftbefordringen af passagerer, er udtryk for (dom af 3.9.2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis), og henset til de alvorlige gener for passagerne under omstændigheder som de i denne doms præmis 24 omhandlede, skal begrebet »aflysning« fortolkes således, at det omfatter den situation, hvor en flyvning er genstand for en væsentlig fremrykning.

29 Der skal i denne henseende sondres mellem de situationer, hvor fremrykningen ikke har nogen indvirkning eller kun en ubetydelig indvirkning på luftfartspassagerernes mulighed for at råde frit over deres tid, og de situationer, der giver anledning til alvorlige gener på grund af en væsentlig fremrykning af en flyvning, som beskrevet i denne doms præmis 24 og 25.

30 Der skal med henblik på at sondre mellem en væsentlig fremrykning og en ubetydelig fremrykning af en flyvning tages udgangspunkt i de i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. ii) og iii), i forordning nr. 261/2004 fastsatte grænseværdier.

31 Det skal fremhæves, at en fremrykning adskiller sig fra en forsinkelse, hvor Domstolen har fastslået, at passagerer opnår en ret til kompensation, når de lider et tab af tid på tre timer eller mere i forhold til den varighed, som oprindeligt var planlagt af transportøren (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 57), eftersom passagererne skal handle for at kunne boarde flyet på grund af fremrykningen af det bookede fly. Denne forskel fremgår ligeledes af den omstændighed, at EU-lovgiver i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004 accepterer forsinkelser på under to timer, mens disse forsinkelser for fremrykninger ikke må overstige en time.

32 Det fremgår af denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), at enhver fremrykning på en time eller derunder kan indebære, at det transporterende luftfartsselskabs forpligtelse til at udbetale kompensation til passageren i henhold til den nævnte forordnings artikel 7 bortfalder. Det skal således fastslås, at en fremrykning på mere end en time eller en time eller derunder udgør grundlaget for at afgøre, om oprykningen er væsentlig eller ubetydelig med henblik på anvendelsen af den samme forordnings artikel 5.

33 Denne fortolkning overholder desuden den afvejning af luftfartspassagererne og luftfartsselskabernes interesser, som EU-lovgiver har tilsigtet med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 (jf. analogt dom af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39 og den deri nævnte retspraksis).

34 Idet denne fortolkning gør det muligt for passagererne at opnå kompensation for alvorlige gener i forbindelse med en væsentlig fremrykning af en flyvning, fritager den således de transporterende luftfartsselskaber for forpligtelsen til at udbetale en kompensation, når de informerer flypassagererne om fremrykningen af flyvningen på de i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii) fastsatte betingelser.

35 Henset til det ovenstående skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flyvning skal betragtes som »aflyst«, når det transporterende luftfartsselskab fremrykker denne flyvning med mere end en time.

Det andet spørgsmål

36 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om undersøgelsen af, om forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen rettidigt er opfyldt, udelukkende skal ske ud fra artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 og ikke ud fra nationale regler til gennemførelse af artikel 11 i direktiv 2000/31 om underretning i forbindelse med kontrakter, der er indgået elektronisk.

37 Hvad for det første angår artikel 11 i direktiv 2000/31 fastsætter denne i stk. 1, at medlemsstaterne sikrer, at når tjenestemodtageren afgiver sin ordre elektronisk, skal tjenesteyderen dels »bekræfte modtagelsen af tjenestemodtagerens ordre uden unødig forsinkelse og elektronisk«, dels anses »ord[r]en og bekræftelsen af dens modtagelse for modtaget, når parterne, som de er adresseret til, har adgang til dem«.

38 Anvendelsen af denne artikel 11 forudsætter, at tjenesteyderen råder over midler til direkte at kontakte modtageren af tjenesteydelsen, som har bestilt denne elektronisk.

39 Som generaladvokaten har anført i punkt 23 i forslaget til afgørelse, udgør oplysningen om aflysning af en flyvning som omhandlet i artikel 5 i forordning nr. 261/2004 imidlertid hverken en »bestilling« eller en »bekræftelse af dens modtagelse« som omhandlet i artikel 11 i direktiv 2000/31, således at en situation som den i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af det materielle anvendelsesområde for denne artikel 11.

40 Hvad dernæst angår den i hovedsagen omhandlede nationale bestemmelse har den forelæggende ret anført, at denne går videre end direktiv 2000/31, for så vidt som den i dette direktivs artikel 11, stk. 1, fastsatte formodning om modtagelse ikke blot gælder for »ordrer« og »bekræftelsen af disses modtagelse«, men også for alle andre retligt relevante elektroniske meddelelser, herunder meddelelser vedrørende flyreservationer og ændringer af denne reservation. Denne nationale bestemmelse kan imidlertid ikke påvirke betingelserne for anvendelse af bestemmelserne i forordning nr. 261/2004.

41 Hertil bemærkes, at artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 fastsætter, at passagerer, hvis flyvning er blevet aflyst, har ret til kompensation, medmindre de får meddelelse om denne aflysning på de betingelser, der er fastsat i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii).

42 Det skal i denne forbindelse fremhæves, at den nævnte forordnings artikel 5 fastsætter en yderligere betingelse, som påhviler det transporterende luftfartsselskab. Det fremgår således af denne artikels stk. 4, at bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, påhviler det transporterende luftfartsselskab. Den omstændighed, at denne bevisbyrde påhviler det transporterende luftfartsselskab, gør det muligt at sikre det høje beskyttelsesniveau for passagerer, der er omhandlet i første betragtning til forordning nr. 261/2004.

43 I det foreliggende tilfælde fremgår det af de faktiske omstændigheder i hovedsagen, at reservationen er foregået via en formidler. Når der optræder en mellemmand, er denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), principielt til hinder for anvendelsen af en formodning som den, der følger af de i hovedsagen omhandlede nationale bestemmelser, hvorefter en meddelelse formodes at være foretaget mellem tjenesteyderen og modtageren af den pågældende tjenesteydelse for at godtgøre, at meddelelsen er foretaget over for passageren. Selv om det transporterende luftfartsselskab kun kommunikerer med formidleren, er dette nemlig ikke i sig selv tilstrækkeligt til at fastslå, at der er foretaget meddelelse over for passageren.

44 Selv om passageren udtrykkeligt tillader formidleren at modtage den videresendte oplysning fra det transporterende luftfartsselskab, og luftfartsselskabet er bekendt med denne tilladelse, skal det imidlertid fastslås, at artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 ikke er til hinder for en formodning som den, der følger af den i hovedsagen omhandlede nationale lovgivning.

45 Det tilkommer den forelæggende ret at foretage denne undersøgelse under hensyntagen til omstændighederne i hovedsagen.

46 Henset til det ovenstående skal det andet spørgsmål besvares med, at undersøgelsen af, om forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen rettidigt er opfyldt, udelukkende skal ske ud fra artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 4.

Det tredje spørgsmål

47 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flypassager, der har reserveret en flyvning via en formidler, betragtes som at have fået meddelelse om aflysningen af denne flyvning, når det transporterende luftfartsselskab har sendt meddelelsen om denne aflysning videre til denne formidler, via hvilken lufttransportkontrakten blev indgået med passageren, mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, uden at den nævnte formidler har givet passageren meddelelse om den nævnte aflysning inden for den i den nævnte bestemmelse fastsatte frist.

48 Dette spørgsmål hviler på den forudsætning, at passageren ikke har givet formidleren tilladelse til at modtage den videresendte oplysning fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den i denne doms præmis 44 angivne fremgangsmåde.

49 Det fremgår af artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, at de berørte passagerer i tilfælde af aflysning af en flyafgang har ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med denne forordnings artikel 7, medmindre de får meddelelse om aflysningen af flyafgangen på de betingelser, der er fastsat i den førstnævnte bestemmelse.

50 Som det er anført i denne doms præmis 42, bestemmer den nævnte forordnings artikel 5, stk. 4, at bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt passagerne har fået meddelelse om aflysningen af den pågældende flyafgang inden for de fastsatte frister, påhviler det transporterende luftfartsselskab.

51 Det fremgår af den klare ordlyd af disse bestemmelser, at såfremt det transporterende luftfartsselskab ikke er i stand til at bevise, at den berørte passager har fået meddelelse om aflysning af dennes flyafgang mere end to uger før det planlagte afgangstidspunkt, er luftfartsselskabet forpligtet til at betale kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

52 Domstolen har i denne henseende allerede fastslået, at en sådan fortolkning ikke alene gælder, når transportaftalen er blevet indgået direkte mellem den berørte passager og det transporterende luftfartsselskab, men også når denne aftale er indgået ved tredjemands mellemkomst, såsom en onlineplatform, som den i hovedsagen omhandlede (jf. i denne retning dom af 11.5.2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 26).

53 Som det følger af både artikel 3, stk. 5, i forordning nr. 261/2004, og af syvende og tolvte betragtning dertil, er det nemlig alene det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, der er ansvarlig for at udbetale kompensation til passagererne på grund af manglende opfyldelse af de forpligtelser, der følger af denne forordning, herunder bl.a. forpligtelsen til at give meddelelse som fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c) (dom af 11.5.2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 27).

54 Det bemærkes imidlertid, at de forpligtelser, som det transporterende luftfartsselskab opfylder i henhold til forordning nr. 261/2004, ikke begrænser dettes ret til at søge erstatning i overensstemmelse med gældende national ret over for enhver person, der har været årsag til, at dette luftfartsselskab ikke overholdt sine forpligtelser, herunder tredjemand således som fastsat i forordningens artikel 13 (jf. i denne retning dom af 11.5.2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).

55 Eftersom denne artikel udtrykkeligt nævner tredjemand, følger det heraf, at forordning nr. 261/2004 ikke betinger det transporterende luftfartsselskabs ret til at kræve erstatning af, at der foreligger en kontrakt mellem luftfartsselskabet og formidleren, som luftfartspassageren har anvendt for at reservere en flyvning.

56 Henset til det ovenstående skal det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flypassager, der har reserveret en flyvning via en formidler, betragtes som ikke at have fået meddelelse om aflysningen af denne flyvning, når, selv om det transporterende luftfartsselskab har sendt meddelelsen om denne aflysning videre til den formidler, via hvilken lufttransportkontrakten blev indgået med passageren, mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, den nævnte formidler ikke har givet passageren meddelelse om den nævnte aflysning inden for den i den nævnte bestemmelse fastsatte frist, og denne passager ikke har givet formidleren tilladelse til at modtage den videresendte oplysning fra det nævnte transporterende luftfartsselskab.

Sagsomkostninger

57 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

1) **Artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, litra c), 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 skal fortolkes således, at en flyvning skal betragtes som »aflyst«, når det transporterende luftfartsselskab fremrykker denne flyvning med mere end en time.**

2) **Undersøgelsen af, om forpligtelsen til at give passageren meddelelse om aflysningen rettidigt er opfyldt, skal udelukkende ske ud fra artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 5, stk. 4.**

3) **Artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en flypassager, der har reserveret en flyvning via en formidler, betragtes som ikke at have fået meddelelse om aflysningen af denne flyvning, når, selv om det transporterende luftfartsselskab har sendt meddelelsen om denne aflysning videre til den formidler, via hvilken lufttransportkontrakten blev indgået med passageren, mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, den nævnte formidler ikke har givet passageren meddelelse om den nævnte aflysning inden for den i den nævnte bestemmelse fastsatte frist, og denne passager ikke har givet formidleren tilladelse til at modtage den videresendte oplysning fra det nævnte transporterende luftfartsselskab.**

Underskrifter

[i] Der er foretaget en sproglig rettelse i præmis 56 efter dommens offentliggørelse.