Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (första avdelningen)

den 21 december 2021 *

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar – Artikel 2 l – Artikel 5.1 c – Bokning av en flygning via en elektronisk plattform som mellanhand – Tidigareläggning av flygningens avgångstid av det lufttrafikföretag som utför flygningen – Kvalificering – Mottagande av upplysningar om tidigareläggningen på en e-postadress som inte tillhör de berörda passagerarna – Direktiv 2000/31/EG – e-handel – Artikel 11 – Presumtion för mottagande – Omfattningen av underrättelseskyldigheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen”

I mål C-263/20,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg, Österrike) genom beslut av den 26 maj 2020, som inkom till domstolen den 15 juni 2020, i målet

Airhelp Limited

mot

Laudamotion GmbH,

meddelar

DOMSTOLEN (första avdelningen)

sammansatt av domstolens vice ordförande L. Bay Larsen, tillika tillförordnad ordförande på första avdelningen, samt domarna J.-C. Bonichot och M. Safjan (referent),

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Airhelp Limited, genom D. Stanonik och E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Laudamotion GmbH, genom M. Klemm, Rechtsanwalt,

– Europeiska kommissionen, genom G. Braun och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 23 september 2021 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 5.1 c och artikel 7 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) samt artikel 11 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/31/EG av den 8 juni 2000 om vissa rättsliga aspekter på informationssamhällets tjänster, särskilt elektronisk handel, på den inre marknaden (”Direktiv om elektronisk handel”) (EGT L 178, 2000, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Airhelp Limited och Laudamotion GmbH angående sistnämnda bolags beslut att inte betala ersättning till flygpassagerare, vilkas rättigheter Airhelp har övertagit, på grund av att deras flygning tidigarelagts.

Tillämpliga bestämmelser

Förordning nr 261/2004

3 Skälen 1, 7 och 12 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”(1) [Unionens] verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

…

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det leasar med eller utan besättning eller också på annan basis.

…

(12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör också minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra

åtgärder. I annat fall bör lufttrafikföretagen kompensera passagerarna om inställningen av flygningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits.”

4 I artikel 2 i förordningen, som har rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

…

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

5 Artikel 5 i förordningen har rubriken ”Inställd flygning”. I punkterna 1 och 4 i den artikeln föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
   i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
   ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
   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.

…

4. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett skall åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.”

6 Artikel 7 i förordningen har rubriken ”Rätt till kompensation”. I punkt 1 i denna artikel föreskrivs följande:

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

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

…”

7 I artikel 13 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till gottgörelse”, föreskrivs följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

Direktiv 2000/31

8 Avsnitt 3 i kapitel II i direktiv 2000/31 har rubriken ”Avtal som ingås på elektronisk väg” och inbegriper artiklarna 9–11 i direktivet. I artikel 11 i direktivet, med rubriken ”Beställning”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Medlemsstaterna skall se till, utom när parter som inte är konsumenter har kommit överens om något annat, att när en tjänstemottagare gör sin beställning med hjälp av tekniska hjälpmedel följande principer gäller:

– Tjänsteleverantören måste bekräfta mottagandet av mottagarens order utan onödigt dröjsmål och på elektronisk väg.

– Beställningen och mottagningsbekräftelsen anses vara mottagna när de parter till vilka de är ställda har tillgång till dem.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

9 Två flygpassagerare bokade via en elektronisk bokningsplattform en flygning mellan Palma de Mallorca (Spanien) och Wien (Österrike). Det lufttrafikföretag som utförde flygningen var Laudamotion. Vid platsreservationen på denna bokningsplattform lämnade dessa passagerare uppgifter om sina privata e-postadresser och telefonnummer. Genom nämnda plattform gjordes en platsreservation på flygningen i passagerarnas namn hos Laudamotion, i samband med vilket en särskild e-postadress genererades för platsreservationen. Denna e-postadress var den enda kontaktadress Laudamotion hade tillgång till.

10 Avgångstiden för den bokade flygningen, vilken ursprungligen planerats till klockan 14.40 den 14 juni 2018, tidigarelades av det lufttrafikföretag som utförde flygningen till klockan 8.25 samma dag, vilket utgjorde en tidigareläggning med mer än sex timmar.

11 Airhelp, till vilket de båda passagerarna hade överlåtit sin eventuella rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004, väckte talan vid Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat, Österrike). Airhelp gjorde gällande att det lufttrafikföretag som utförde flygningen var skyldigt att betala sammanlagt 500 euro för de båda passagerarna enligt artikel 7.1 a i förordningen, bland annat på grund av att flygningen hade tidigarelagts med mer än sex timmar, vilket passagerarna hade underrättats om först den 10 juni 2018, fyra dagar före den planerade avresan, av bokningsplattformen.

12 Laudamotion bestred Airhelps yrkande med motiveringen att underrättelse om tidigareläggandet av flygningen hade skickats i tillräckligt god tid, den 23 och den 29 maj 2018, till den specifika e-postadress som tillhandahållits av bokningsplattformen.

13 Bezirksgericht Schwechat (Distriktsdomstolen i Schwechat) ogillade Airhelps talan. Airhelp överklagade detta avgörande till Landesgericht Korneuburg (Regiondomstolen i Korneuburg), som är den hänskjutande domstolen. Den hänskjutande domstolen undrar bland annat huruvida den omständigheten att en flygning tidigareläggs utgör en ”inställd flygning” i den mening som avses i förordning nr 261/2004 och frågar sig vilken omfattning underrättelseskyldigheten har för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

14 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende påpekat att den delar Bundesgerichtshofs (Federala högsta domstolen, Tyskland) ståndpunkt att en betydande tidigareläggning av en flygning innebär att den ursprungliga färdplaneringen har övergetts och således en ”inställd flygning” i den mening som avses i artikel 2 l i nämnda förordning.

15 Vad beträffar frågan huruvida passagerarna i det nationella målet har underrättats på ett korrekt sätt om att flygningen tidigarelagts, har den hänskjutande domstolen angett att enligt den österrikiska lagstiftningen om införlivande av direktiv 2000/31 uppstår en presumtion om mottagande inte bara i de fall som avses i artikel 11.1 i detta direktiv, utan även vid ett enkelt utbyte av e-postmeddelanden. Detta innebär, i en situation som den som är aktuell i det nationella målet, att en passagerare anses ha underrättats om att dennes flygning har tidigarelagts, när meddelandet från det lufttrafikföretag som utför flygningen är tillgängligt för passageraren. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i huruvida nationell lagstiftning, direktiv 2000/31 eller förordning nr 261/2004 ska tillämpas för att avgöra huruvida passagerarna har underrättats på ett korrekt sätt om att deras flygning tidigarelagts.

16 Mot denna bakgrund beslutade Landesgericht Korneuburg (Regionala domstolen i Korneuburg) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Ska artiklarna 5.1 c och 7 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att passageraren har rätt till kompensation om avgångstiden tidigareläggs från klockan 14.40 till klockan 08.25 samma dag?

2) Ska artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004 tolkas så, att frågan huruvida passageraren har underrättats om den inställda flygningen uteslutande ska bedömas mot bakgrund av denna bestämmelse och att den utgör hinder för att tillämpa nationell lagstiftning om mottagande av meddelanden som har antagits för att införliva [direktiv 2000/31], vilken innehåller en presumtion om mottagande?

3) Ska artikel 5.1 c leden i–iii i förordning nr 261/2004 och artikel 11 i [direktiv 2000/31] tolkas så, att i situationer där passageraren har gjort en platsreservation på flygningen via en bokningsplattform och har uppgett sitt telefonnummer och sin e-postadress, men bokningsplattformen har vidarebefordrat telefonnumret och en av bokningsplattformen automatiskt genererad e-postadress till lufttrafikföretaget, ska översändandet av underrättelsen om tidigareläggningen av flygningens avgångstid till den automatiskt genererade e-postadressen anses som ett meddelande eller delgivning av underrättelse om tidigareläggningen [av avgången], även om bokningsplattformen inte vidarebefordrar lufttrafikföretagets underrättelse till passageraren eller vidarebefordrar den med dröjsmål?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

17 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” när det lufttrafikföretag som utför flygningen tidigarelägger denna flygning med flera timmar.

18 Härvidlag konstaterar domstolen att begreppet ”inställd flygning” definieras i artikel 2 l i förordningen som ”en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats”.

19 Begreppet flygning definieras inte i förordningen. Enligt fast rättspraxis består en flygning emellertid i huvudsak av ”en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ’enhet’ av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer dess färdväg” (dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl., C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 19 och där angiven rättspraxis).

20 Domstolen har vidare för det första slagit fast att färdvägen är en väsentlig del av flygningen, som utförs i enlighet med en planering som har fastställts i förväg av lufttrafikföretaget (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 30).

21 För det andra följer det inte alls av definitionen i artikel 2 l i förordning nr 261/2004 att det, för att en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” i den mening som avses i denna bestämmelse, utöver att den i förväg planerade flygningen inte har genomförts, även krävs att det har fattats ett uttryckligt beslut att ställa in denna (dom av den 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 29).

22 I artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 anges visserligen inte närmare hur en tidigareläggning av flygningen ska behandlas. I enlighet med fast rättspraxis ska emellertid tolkningen av en unionsbestämmelse ske med beaktande av dess lydelse, sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 41 och där angiven rättspraxis).

23 När det gäller det sammanhang i vilket artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ingår, ska det påpekas att denna förordning hänvisar till fall då en flygning tidigareläggs i samband med ombokningar enligt artikel 5.1 c ii och iii i nämnda förordning. I sistnämnda bestämmelse föreskrivs nämligen att det lufttrafikföretag som utför flygningen är skyldigt att ersätta den passagerare vars flygning har ställts in såvida inte lufttrafikföretaget underrättar denne om att flygningen har ställts in inom den tidsfrist som anges i denna bestämmelse och erbjuder en ombokning som gör det möjligt för passageraren att avresa högst en eller två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden, beroende på omständigheterna, och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar eller två timmar efter den ursprungligen planerade ankomsttiden, beroende på omständigheterna.

24 Härav följer att unionslagstiftaren har medgett att en betydande tidigareläggning av en flygning kan ge upphov till allvarliga olägenheter för passagerarna, på samma sätt som en försening av en flygning, eftersom en sådan tidigareläggning innebär att passagerarna fråntas möjligheten att fritt förfoga över sin tid och att organisera sin resa eller vistelse i enlighet med sina förväntningar.

25 Så är bland annat fallet när en passagerare, som har vidtagit alla nödvändiga försiktighetsåtgärder, inte kan stiga ombord på flygplanet på grund av att den flygning som denne bokat har tidigarelagts. Så är även fallet när passageraren blir tvungen att anpassa sig väsentligt till den nya avgångstiden för sin flygning för att kunna komma med på denna flygning.

26 Vidare ska det erinras om att förordning nr 261/2004, såsom bland annat framgår av dess skäl 1, har som huvudsakligt syfte att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 26 och där angiven rättspraxis).

27 Domstolen har således slagit fast att i enlighet med detta syfte ska bestämmelser som ger flygpassagerare rättigheter ges en vid tolkning (dom av den 22 april 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punkt 61 och där angiven rättspraxis).

28 Eftersom förordning nr 261/2004 syftar till att på ett standardiserat och omedelbart sätt kompensera skador till följd av allvarliga olägenheter som uppkommit vid lufttransporter av passagerare (dom av den 3 september 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punkt 25 och där angiven rättspraxis) och med hänsyn till de allvarliga olägenheter som passagerarna kan drabbas av under sådana omständigheter som de som avses i punkt 24 ovan, ska begreppet ”inställd flygning” tolkas så, att det omfattar en situation där en flygning blivit föremål för en betydande tidigareläggning.

29 Det ska i detta hänseende göras åtskillnad mellan situationer där tidigareläggningen inte har någon inverkan, eller endast en obetydlig inverkan, på flygpassagerarnas möjlighet att fritt förfoga över sin tid och de situationer som ger upphov till allvarliga olägenheter på grund av den betydande tidigareläggningen av flygningen, såsom beskrivs i punkterna 24 och 25 ovan.

30 För att skilja en betydande tidigareläggning från en obetydlig tidigareläggning av en flygning ska man utgå från de tröskelvärden som föreskrivs i artikel 5.1 c ii och iii i förordning nr 261/2004.

31 Det ska understrykas att situationen vid en tidigareläggning skiljer sig från den vid en försening, för vilken domstolen funnit att passagerarna får en rätt till kompensation om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 57), eftersom passagerarna måste vidta åtgärder för att kunna stiga ombord på flygplanet på grund av tidigareläggningen av den bokade flygningen. Denna skillnad framgår även av den omständigheten att unionslagstiftaren i artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/200 godtar förseningar på mindre än två timmar, medan tidigareläggningar inte får överskrida en timme.

32 Det framgår av artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 att varje tidigareläggning med en timme eller mindre kan befria det lufttrafikföretag som utför flygningen från dess skyldighet att ersätta passageraren enligt artikel 7 i förordningen. Det ska således anses att huruvida tidigareläggningen antingen är på mer än en timme eller på en timme eller mindre utgör referenspunkten för att avgöra huruvida tidigareläggningen är betydande eller obetydlig vid tillämpningen av artikel 5 i samma förordning.

33 Denna tolkning är förenlig med avvägningen mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen, vilken unionslagstiftaren eftersträvade vid antagandet av förordning nr 261/2004 (se, analogt, dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39 och där angiven rättspraxis).

34 Även om denna tolkning gör det möjligt för passagerarna att få kompensation för allvarliga olägenheter vid en betydande tidigareläggning av en flygning, innebär denna tolkning att de lufttrafikföretag som utför flygningen inte behöver betala kompensation när de underrättar flygpassagerarna om flygningens tidigareläggning under de förutsättningar som anges i artikel 5.1 c i–iii i förordningen.

35 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan besvaras enligt följande: Artikel 2 l och artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” när det lufttrafikföretag som utför flygningen tidigarelägger denna flygning med mer än en timme.

Den andra frågan

36 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida iakttagandet av skyldigheten att i god tid informera flygpassageraren om att hans eller hennes flygning ställts in enbart ska bedömas mot bakgrund av artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 och inte mot bakgrund av den nationella lagstiftning genom vilken artikel 11 i direktiv 2000/31 om delgivning i samband med avtal som ingåtts på elektronisk väg har införlivats.

37 Vad för det första gäller artikel 11 i direktiv 2000/31 föreskrivs i punkt 1 i artikeln att medlemsstaterna, när en tjänstemottagare gör sin beställning med hjälp av tekniska hjälpmedel, ska se till dels att tjänsteleverantören måste ”bekräfta mottagandet av mottagarens order utan onödigt dröjsmål och på elektronisk väg”, dels att ”[b]eställningen och mottagningsbekräftelsen [ska] anses vara mottagna när de parter till vilka de är ställda har tillgång till dem”.

38 Tillämpningen av denna artikel 11 förutsätter att tjänsteleverantören förfogar över en möjlighet att direkt kontakta tjänstemottagaren, som beställt denna tjänst på elektronisk väg.

39 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 23 i sitt förslag till avgörande utgör informationen om en inställd flygning, i den mening som avses i artikel 5 i förordning nr 261/2004, varken en ”beställning” eller en ”mottagningsbekräftelse” i den mening som avses i artikel 11 i direktiv 2000/31, vilket innebär att en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet inte omfattas av det materiella tillämpningsområdet för denna artikel 11.

40 Vad därefter gäller den nationella bestämmelse som är i fråga i det nationella målet har den hänskjutande domstolen uppgett att den går längre än direktiv 2000/31, eftersom den innebär att den presumtion för mottagande som föreskrivs i artikel 11.1 i direktivet inte endast är tillämplig på ”beställningar” och ”mottagningsbekräftelser”, utan även på alla andra rättsligt relevanta elektroniska handlingar, inbegripet handlingar avseende bokningen av flygningarna och ändringar av denna bokning. Denna nationella bestämmelse kan dock inte påverka villkoren för att tillämpa bestämmelserna i förordning nr 261/2004.

41 Härvidlag påpekar domstolen att det i artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 föreskrivs att passagerare vilkas flygning ställts in ska ha rätt till kompensation såvida de inte upplyses om att flygningen ställts in enligt de villkor som anges i artikel 5.1 c i–iii i denna förordning.

42 Det ska i detta sammanhang understrykas att det i artikel 5 i förordningen föreskrivs ytterligare ett villkor som det lufttrafikföretag som utför flygningen ska uppfylla. Det framgår nämligen av punkt 4 i denna artikel att bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda

flygningen samt när detta skett ska åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen. Den omständigheten att bevisbördan åvilar det lufttrafikföretag som utför flygningen bidrar till att säkerställa det långtgående skydd för passagerarna som avses i skäl 1 i förordning nr 261/2004.

43 I förevarande fall framgår det av de faktiska omständigheterna i det nationella målet att bokningen utfördes via en mellanhand. När det är fråga om en mellanhand utgör artikel 5.1 c i förordningen i princip hinder för tillämpningen av en presumtion, såsom den som följer av de nationella bestämmelser som är aktuella i det nationella målet, enligt vilken en kommunikation presumeras äga rum mellan tjänsteleverantören och mottagaren av den aktuella tjänsten, för att visa att passageraren har underrättats. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen endast kommunicerar med mellanhanden, räcker detta inte i sig för att anse att underrättelsen till passageraren har ägt rum.

44 När passageraren uttryckligen bemyndigar mellanhanden att ta emot den information som översänds från det lufttrafikföretag som utför flygningen och detta bemyndigande är känt för detta lufttrafikföretag, ska artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 emellertid inte anses utgöra hinder för en sådan presumtion som den som följer av den nationella lagstiftning som är aktuell i det nationella målet.

45 Det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera dessa uppgifter vad gäller omständigheterna i det nationella målet.

46 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra frågan besvaras enligt följande. Frågan huruvida skyldigheten att i god tid informera passageraren om inställd flygning har iakttagits ska bedömas uteslutande mot bakgrund av artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 5.4 i samma förordning.

Den tredje frågan

47 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygpassagerare som har bokat en flygning via en mellanhand ska anses ha underrättats om att denna flygning är inställd när det lufttrafikföretag som utför flygningen har översänt upplysningar om denna inställda flygning till denna mellanhand, genom vilken avtalet om lufttransport ingicks med passageraren, minst två veckor före den planerade avgångstiden, utan att denna mellanhand har underrättat passageraren om denna inställda flygning inom den tidsfrist som anges i nämnda bestämmelse.

48 Denna fråga grundar sig på antagandet att passageraren inte har bemyndigat mellanhanden att motta den information som lämnats av det lufttrafikföretag som utför flygningen, i enlighet med de villkor som anges i punkt 44 ovan.

49 I artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 föreskrivs att de berörda passagerarna, vid inställd flygning, ska ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 i förordningen av det lufttrafikföretag som utför flygningen, såvida inte passagerarna underrättas om att flygningen är inställd i enlighet med de villkor som anges i förstnämnda bestämmelse.

50 Såsom det har erinrats om i punkt 42 ovan föreskrivs det i artikel 5.4 i förordningen att bevisbördan för om passageraren i tid har underrättats om den inställda flygningen åvilar det lufttrafikföretag som utför flygningen.

51 Det framgår av den tydliga ordalydelsen i dessa bestämmelser att om det lufttrafikföretag som utför flygningen inte kan bevisa att den berörda passageraren har underrättats om att dennes flygning ställts in minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden, är lufttrafikföretaget skyldigt att betala kompensation i enlighet med artikel 7 i förordning nr 261/2004.

52 Härvidlag har domstolen redan slagit fast att denna tolkning inte enbart gäller i det fallet att transportavtalet har ingåtts direkt mellan den berörda passageraren och lufttrafikföretaget, utan även i det fallet att avtalet har ingåtts via en tredje man, såsom en onlineplattform, i likhet med vad som är fallet i det nationella målet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 maj 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 26).

53 Såsom framgår av artikel 3.5 i förordning nr 261/2004 och skälen 7 och 12 i förordningen ska det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning ensamt ansvara för betalningen av kompensation till passagerarna, när de skyldigheter som följer av förordningen har åsidosatts, däribland särskilt den underrättelseskyldighet som föreskrivs i artikel 5.1 c i denna (dom av den 11 maj 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 27).

54 Det ska emellertid påpekas att fullgörandet av de skyldigheter som enligt förordning nr 261/2004 åligger det lufttrafikföretag som utför flygningen inte inskränker detta företags rätt att begära ersättning i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning från den som orsakat att lufttrafikföretaget har åsidosatt sina skyldigheter, inklusive från tredje man, såsom föreskrivs i artikel 13 i förordningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 maj 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

55 Eftersom denna artikel uttryckligen nämner tredje man följer att förordning nr 261/2004 inte villkorar rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning med att det föreligger ett avtal mellan detta lufttrafikföretag och den mellanhand som flygpassageraren använt för att boka sin flygning.

56 Mot denna bakgrund ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygpassagerare som har bokat en flygning via en mellanhand ska anses inte ha underrättats om att denna flygning är inställd när det lufttrafikföretag som utför flygningen förvisso har översänt upplysningar om denna inställda flygning till denna mellanhand, genom vilken avtalet om lufttransport ingicks med passageraren, minst två veckor före den planerade avgångstiden, men denna mellanhand inte har underrättat passageraren om denna inställda flygning inom den tidsfrist som anges i nämnda bestämmelse, och denna passagerare inte uttryckligen har bemyndigat denna mellanhand att ta emot de upplysningar som det lufttrafikföretag som genomför flygningen översänder.

Rättegångskostnader

57 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 (första avdelningen) följande:

1) **Artiklarna 2 l och 5.1 c 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 en flygning ska anses vara en ”inställd flygning” när det lufttrafikföretag som utför flygningen tidigarelägger denna flygning med mer än en timme.**

2) **Frågan huruvida skyldigheten att i god tid informera passageraren om inställd flygning har iakttagits ska bedömas uteslutande mot bakgrund av artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 5.4 i samma förordning.**

3) **Artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en flygpassagerare som har bokat en flygning via en mellanhand ska anses inte ha underrättats om att denna flygning är inställd när det lufttrafikföretag som utför flygningen förvisso har översänt upplysningar om denna inställda flygning till denna mellanhand, genom vilken avtalet om lufttransport ingicks med passageraren, minst två veckor före den planerade avgångstiden, men denna mellanhand inte har underrättat passageraren om denna inställda flygning inom den tidsfrist som anges i nämnda bestämmelse, och denna passagerare inte uttryckligen har bemyndigat denna mellanhand att ta emot de upplysningar som det lufttrafikföretag som genomför flygningen översänder.**

Underskrifter