Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Anden Afdeling)

8. oktober 2026*

»Fornyet prøvelse af Den Europæiske Unions Rets dom af 21. januar 2026, D (Beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen) (T-134/25, EU:T:2026:35) – præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation til passagerer i tilfælde af lange forsinkelser af en flyafgang – betingelser – artikel 5, stk. 3 – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen – tildeling af senere afgangstidspunkter (slots) for flyvninger som følge af dårlige vejrforhold – påvirkning af EU-rettens ensartede anvendelse og sammenhæng«

I sag C-108/26 RX,

angående fornyet prøvelse i medfør af artikel 256, stk. 3, tredje punktum, TEUF af dom afsagt den 21. januar 2026 af Den Europæiske Unions Ret, D (Beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen) (T-134/25, EU:T:2026:35), hvorved den traf afgørelse i forbindelse med en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen) ved afgørelse af 21. november 2024, indgået til Domstolen den 12. februar 2025, i sagen

D S.A.

mod

P. S.A.

har

DOMSTOLEN (Anden Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, K. Jürimäe (refererende dommer), Domstolens præsident, K. Lenaerts, som fungerende dommer i Anden Afdeling, og dommerne Z. Csehi, M. Gavalec og F. Schalin,

generaladvokat: R. Norkus,

justitssekretær: V. Di Bucci,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

* Processprog: polsk.

efter at der er afgivet indlæg af:

– D S.A. ved adwokat P.P. Gad,

– P S.A. ved adwokatka E. Uznańska,

– den polske regering ved B. Majczyna og D. Lutostańska, som befuldmægtigede,

– Europa-Kommissionen ved B. Sasinowska og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

henset til artikel 62a og artikel 62b, stk. 2, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 10. september 2026,

afsagt følgende

Dom

1 Den foreliggende sag vedrører en fornyet prøvelse af Den Europæiske Unions Rets dom af 21. januar 2026, D (Beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen) (T-134/25, herefter »den fornyet prøvede dom«, EU:T:2026:35), hvorved denne traf afgørelse i forbindelse med en anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen) ved afgørelse af 21. november 2024, indgået til Domstolen den 12. februar 2025.

2 Den fornyede prøvelse vedrører spørgsmålet om, hvorvidt den fornyet prøvede dom påvirker EU-rettens ensartede anvendelse eller sammenhæng, især under hensyntagen til Domstolens dom af 31. januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), og af 23. marts 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), idet Retten fastslog, at

– en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke efter sin karakter eller oprindelse kan anses for at være truffet som led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, når den ligger uden for dette selskabs faktiske kontrol, men henhører under lufttrafikstyringstjenesternes aktiviteter og kompetence

– en sådan beslutning, uanset begrundelsen herfor, ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, medmindre det har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning, og

– artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles regler om kompensation og bistand til passagerer i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1) følgelig skal fortolkes således, at en sådan beslutning kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, uanset varigheden af den forsinkelse, som den medfører, og begrundelsen herfor, hvis det godtgøres, at denne beslutning faldt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, bl.a. når det kan udelukkes, at luftfartsselskabet har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning.

Retsforskrifter

3 Følgende fremgår af 1., 2., 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(1) Handling fra Fællesskabets 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.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

[...]

(14) Ligesom under [konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999, godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38)], bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

4 Denne forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« foreskriver følgende i stk. 1, litra c), og i stk. 3:

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

[...]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

[...]

[...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

5 Nævnte forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« fastsætter en standardiseret og fast kompensation til passagerer, hvis størrelse fastsættes bl.a. afhængigt af flyvningens længde.

Baggrunden for sagen, der er underlagt fornyet prøvelse

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

6 A var passager på flyvning LO 6110, som skulle gennemføres den 25. juli 2023 af luftfartsselskabet P.

7 Flyet, der skulle gennemføre denne flyvning, skulle efter planen lette kl. 18.20 UTC fra lufthavnen i Izmir (Tyrkiet) og lande kl. 21.10 UTC i Warszawa (Polen).

8 Faktisk lettede dette fly kl. 21.40 UTC og landede den følgende dag kl. 00.17 UTC, altså med en forsinkelse ved ankomsten på mere end tre timer.

9 Forud for flyvning LO 6110 fandt flyvning LO 6111, som blev gennemført af det samme fly, sted i såkaldt rotation. Flyet, der skulle gennemføre flyvning LO 6111, var planlagt til at lette fra Katowice (Polen) kl. 14.55 UTC og lande i Izmir kl. 17.20 UTC. Kl. 12.55 UTC modtog det pågældende flyselskab en meddelelse om tildeling af et afgangstidspunkt (slot) (Slot Allocation Message, SAM) fra flyvekontrollen om, at flyvning LO 6111 havde fået tildelt et afgangstidspunkt (slot) kl. 16.30. Denne tildelingsbeslutning fulgte af en foranstaltning med henblik på lufttrafikstyring (Air Traffic Flow Management, AFTM) i forbindelse med luftrumsrestriktioner i Ungarn og Rumænien, der var indført på grund af dårlige vejrforhold. Kl. 15.04 UTC sendte det samme luftfartsselskab en meddelelse om, at flyet var klar til at gennemføre flyvningen (Ready to depart, REA), og anmodede om tilladelse til, at flyet lettede tidligere. Denne meddelelse foranledigede dog ikke flyvekontrollen til at ændre sin beslutning om tildeling af et afgangstidspunkt (slot) og indebar heller ikke, at flyvning LO 6111 fik et tidligere afgangstidspunkt. Flyvning LO 6111 startede således først kl. 16.02 UTC og blev afsluttet kl. 18.32 UTC, dvs. med en forsinkelse ved ankomsten på en time og tolv minutter.

10 Efter landingen i Izmir blev der fundet en teknisk fejl på flyet. Det tog to timer og otte minutter at reparere den.

11 Den 26. juli 2023 overdrog A sin ret til en fast kompensation til D, som er et selskab med speciale i inddrivelse af fordringer.

12 D anlagde herefter sag ved Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa) med påstand om, at P tilpligtedes at betale et beløb på 400 EUR med tillæg af lovbestemte morarenter fra den 17. august 2023 og indtil betalingsdatoen.

13 Den forelæggende ret lagde til grund, at hvis den tid, der gik tabt som følge af de foranstaltninger med henblik på lufttrafikstyringen, der blev pålagt det pågældende luftfartsselskab, blev fratrukket den samlede forsinkelse, ville flyvning LO 6110 være mindre end tre timer forsinket. Den pågældende ret var imidlertid i tvivl om, hvorvidt det er muligt at kvalificere beslutninger om tildeling af senere afgangstider (slots) som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

14 På denne baggrund besluttede Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa) at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at enhver beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, uanset dens varighed, selv om den ikke i sig selv forårsager en forsinkelse på tre timer eller mere, udgør en usædvanlig omstændighed?

2) Hvis ikke enhver beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, udgør en usædvanlig omstændighed, skal den nationale domstol da undersøge, hvad der lå til grund for beslutningen, der træffes som led i lufttrafikstyringen, f.eks. dårlige vejrforhold, der resulterede i begrænset sektorkapacitet på flyveruten, og kan den derefter tage stilling til, om beslutningen udgjorde en usædvanlig omstændighed?

3) Hvis en passagers flyvning er forsinket i mere end tre timer, herunder som følge af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår flyvningen umiddelbart forud for passagerens flyvning på grund af begrænset sektorkapacitet på flyruten henset til dårlige vejrforhold, udgør denne beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, da en usædvanlig omstændighed?

4) Skal den beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, i dette tilfælde være direkte relateret til den forsinkede flyvning, eller kan den være relateret til en tidligere flyvning i rotationen?«

Den fornyet prøvede dom

15 I den fornyet prøvede dom besvarede Retten først, i denne doms præmis 41, det første og det andet spørgsmål med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, uanset varigheden af den forsinkelse, som den medfører, og begrundelsen herfor, hvis det godtgøres, at denne beslutning faldt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, bl.a. når det kan udelukkes, at luftfartsselskabet har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning, hvilket det påhviler den forelæggende ret at vurdere.

16 Til støtte for dette svar udelukkede Retten for det første i den nævnte doms præmis 17-25, at enhver beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, udgør en »usædvanlig omstændighed«. Denne fortolkning er baseret på den begrundelse, at begrebet »usædvanlige omstændigheder« skal fortolkes strengt, og at to kumulative betingelser skal være opfyldt, som skal vurderes fra sag til sag. Ifølge disse betingelser omfatter sådanne omstændigheder begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

17 For det andet tog Retten stilling til de nævnte kumulative betingelser.

18 I denne henseende fastslog Retten i første række i samme doms præmis 28 og 29, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke udgør et element, der er uløseligt forbundet med det transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom den pr. definition ikke

kan anses for at være uløseligt forbundet med funktionsmåden for det luftfartøj, der har gennemført den forsinkede flyvning, og desuden henhører under lufttrafikstyringstjenesternes aktiviteter og kompetence.

19 I anden række fastslog Retten i den fornyet prøvede doms præmis 33-36, at en sådan beslutning, uanset begrundelsen herfor, ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, medmindre det har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning. Retten præciserede, at i denne sammenhæng er den relevante omstændighed ikke begrundelsen for beslutningen, der træffes som led i lufttrafikstyringen, men selve denne beslutning, for så vidt som den eksternt påvirker gennemførelsen af den planlagte flyvning, medmindre luftfartsselskabet har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning.

20 I tredje række tilføjede Retten i denne doms præmis 37-40, at en begivenhed såsom en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed«, selv om den ikke i sig selv har medført en forsinkelse på tre timer eller mere.

21 Dernæst besvarede Retten, i den nævnte doms præmis 45, det tredje og det fjerde spørgsmål med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at hvis det i øvrigt godtgøres, at denne beslutning faldt uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, kan dette selskab – som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse – påberåbe sig en beslutning, der er truffet som led i lufttrafikstyringen, der påvirkede en forudgående flyafgang, som selskabet selv gennemførte med samme fly, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og den forsinkelse eller aflysning af den flyvning, som luftfartsselskabet efterfølgende gennemførte, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere, bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå luftfartsselskabet anvendte det omhandlede luftfartøj.

Retsforhandlingerne for Domstolen

22 Efter forslag fra førstegeneraladvokaten fandt Afdelingen for Fornyet Prøvelse ved beslutning af 12. marts 2018 D (Beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen) (C-108/26 RX, EU:C:2026:212), der blev truffet i medfør af artikel 62, stk. 2, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol og af artikel 194, stk. 5, i Domstolens procesreglement, at der var anledning til at foretage fornyet prøvelse af den pågældende dom, da der forelå en alvorlig risiko for, at EU-rettens ensartede anvendelse eller sammenhæng kunne påvirkes.

23 Det spørgsmål, der i medfør af denne beslutning skal være genstand for den fornyede prøvelse, er gengivet i denne doms præmis 2.

Fornyet prøvelse

24 Som det fremgår af beslutningen af 12. marts 2026, D (Beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen) (C-108/26 RX, EU:C:2026:212), og af denne doms præmis 2, skal det i det væsentlige i første omgang undersøges, om de fortolkninger, som Retten har anlagt i forbindelse med sit svar på det første og det andet spørgsmål i den fornyet prøvede dom – navnlig under hensyntagen til Domstolens retspraksis vedrørende begrebet »usædvanlige omstændigheder« i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 – er forenelige med ordlyden af denne bestemmelse, den sammenhæng, hvori den indgår, samt de mål, der forfølges med denne forordning.

25 Hvis dette ikke er tilfældet, skal det i anden omgang undersøges, om den pågældende dom påvirker EU-rettens ensartede anvendelse eller sammenhæng (jf. analogt dom af 19.9.2013, Fornyet prøvelse Kommissionen mod Strack, C-579/12 RX-II, EU:C:2013:570 præmis 25, og af 26.3.2020, Fornyet prøvelse Simpson mod Rådet og HG mod Kommissionen, C-542/18 RX-II og C-543/18 RX-II, EU:C:2020:232, præmis 52).

Fortolkningen af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004

26 Indledningsvis bemærkes, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, og at de således kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af det pågældende luftfartsselskab (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 69, og af 13.6.2024, D. (Konstruktionsfejl ved motoren), C-411/23, EU:C:2024:498, præmis 24).

27 Denne forordnings artikel 5, stk. 3, sammenholdt med 14. og 15. betragtning hertil, fritager imidlertid det transporterende luftfartsselskab for den kompensationsforpligtelse, der påhviler det, hvis dette selskab kan godtgøre, at en aflysning eller en lang forsinkelse ved ankomsten skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at selskabet i tilfælde, hvor en sådan omstændighed opstår, har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale eller materiel og alle de økonomiske midler, som det rådede over, med henblik på at undgå, at dette førte til aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyafgang (jf. i denne retning dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis, af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 22, og af 13.6.2024, D. (Konstruktionsfejl ved motoren), C-411/23, EU:C:2024:498, præmis 25).

28 Ifølge fast retspraksis skal begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 fortolkes strengt, eftersom denne bestemmelse udgør en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, og under hensyntagen til formålet med denne forordning, der, som det fremgår af første betragtning hertil, er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20, af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 24, og af 13.6.2024, D. (Konstruktionsfejl ved motoren), C-411/23, EU:C:2024:498, præmis 26).

29 Dette begreb om »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 betegner begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet disse to betingelser er kumulative, og spørgsmålet om, hvorvidt de er blevet overholdt, skal bedømmes fra sag til sag (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 23, af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 29, af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 23, og af 13.6.2024, D. (Konstruktionsfejl ved motoren), C-411/23, EU:C:2024:498, præmis 27).

30 For at vurdere, om en begivenhed på grund af sin karakter eller oprindelse ikke er uløseligt forbundet med det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, skal det navnlig afgøres, om de transporterende luftfartsselskaber almindeligvis i forbindelse med udøvelsen af deres aktiviteter kan blive konfronteret med denne type begivenheder, og om sådanne begivenheder ligger under den normale forvaltning af disse aktiviteter (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 24, kendelse af 14.11.2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, præmis 19, dom af 17.4.2018, Krüsemann m.fl., C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 og C-290/17 – C-292/17, EU:C:2018:258, præmis 41 og 42, af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 18 og 19, af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 29 og 30, og af 11.5.2023, TAP Portugal (Andenpilotens død), C-156/22 – C-158/22, EU:C:2023:393, præmis 22).

31 Undersøgelsen af betingelsen om, hvorvidt det transporterende luftfartsselskab ikke havde faktisk kontrol over begivenheden, svarer for sit vedkommende til at afgøre, hvorvidt denne begivenhed henhører under omstændigheder, hvorover luftfartsselskabet ikke har nogen kontrol (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 36, og af 13.6.2024, Finnair (Fejl ved brændstofviseren), C-385/23, EU:C:2024:497, præmis 32). I denne sammenhæng bør der sondres mellem begivenheder, hvor oprindelsen er »intern«, og begivenheder, hvor oprindelsen er »ekstern« i forhold til det transporterende luftfartsselskab. Begrebet »eksterne begivenheder« omfatter således sådanne begivenheder, som følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 39-41, af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 25, og af 16.10.2025, AirHelp Germany (Fly ramt af lynet), C-399/24, EU:C:2025:791, præmis 28 og 29).

32 Henset til disse betragtninger fremgår det for det første, at Retten tilsidesatte de fortolkningsprincipper og begreber, der kan udledes af den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 28-31, ved i den fornyet prøvede doms præmis 28 og 29 at fastslå, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke efter sin karakter eller oprindelse kan anses for at være uløseligt forbundet med det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse med den begrundelse, at en sådan beslutning pr. definition ikke kan anses for at være uløseligt forbundet med funktionsmåden for det luftfartøj, der har gennemført den forsinkede flyvning, og desuden ikke udgør en del af det pågældende luftfartsselskabs aktiviteter, men henhører under lufttrafikstyringstjenesternes aktiviteter og kompetence.

33 Ved i første række at reducere den første af de betingelser, der er nævnt i denne doms præmis 29, til vurderingen af forbindelserne mellem den påberåbte begivenhed – i det foreliggende tilfælde beslutningen truffet som led i lufttrafikstyringen – og det pågældende luftfartøjs funktionsmåde, undlod Retten i lyset af den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 30, at tage hensyn til den omstændighed, at ethvert transporterende luftfartsselskab under udøvelsen af dets virksomhed nødvendigvis på almindelig og regelmæssig vis står over for beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen.

34 I anden række forvekslede Retten de to kumulative betingelser, der karakteriserer begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ved at støtte sin argumentation på den »eksterne« karakter af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, og på det pågældende transporterende luftfartsselskabs manglende

kompetence. Selv om Retten havde til hensigt at tage stilling til den første af disse betingelser, henhører disse vurderingselementer, således som det fremgår af den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 31, nemlig under vurderingen af den anden af disse betingelser, som vedrører det pågældende transporterende luftfartsselskabs manglende faktiske kontrol over den pågældende begivenhed.

35 For det andet følger det af betragtningerne i denne doms præmis 33, at beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen, efter deres art og oprindelse skal anses for at udgøre et led i et transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Idet den første af de to kumulative betingelser, der er nævnt i denne doms præmis 29, ikke er opfyldt, skal det konkluderes, at disse beslutninger ikke i sig selv kan kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, uden at det er nødvendigt at undersøge den anden af disse betingelser.

36 Når dette er sagt, skal det endvidere bemærkes, at det følger af Domstolens praksis, at kvalificeringen som »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 alene skal ske i forhold til den omstændighed, som ligger til grund for aflysningen eller den lange forsinkelse af den pågældende flyafgang (dom af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 17). Det er årsagen til en sådan aflysning eller forsinkelse, der alene har betydning, når der i forbindelse med passagerernes krav på kompensation ved aflysning af deres flyvning skal tages stilling til, om aflysningen eller den lange forsinkelse skyldes »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse (jf. i denne retning dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10, EU:C:2011:652, præmis 34).

37 Det skal således bemærkes, at når en beslutning f.eks. om lukning af en del af det europæiske luftrum eller start- og landingsbanerne i en lufthavn skyldes henholdsvis et vulkanudbrud eller forekomsten af benzin på disse baner, skal spørgsmålet om, hvorvidt en aflysning eller en lang forsinkelse af en flyafgang som følge af en sådan lukning skyldes usædvanlige omstændigheder, vurderes i forhold til disse sidstnævnte begivenheder (jf. i denne retning dom af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 34, og af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 13 og 18-22).

38 Det følger heraf, at et transporterende luftfartsselskab med henblik på at godtgøre, at der foreligger »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ikke kan nøjes med at hævde, at en lang forsinkelse skyldes en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen. Det påhviler dette selskab at godtgøre, at denne beslutning blev truffet på grund af en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse. Det tilkommer således den nationale domstol, for hvilken sagen er indbragt, at vurdere, om den begivenhed, der er årsag til eller udgør begrundelsen for den nævnte beslutning, opfylder de to kumulative betingelser, der er nævnt i denne doms præmis 29.

39 Denne fortolkning, som udelukker, at enhver beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, i sig selv kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, gælder ligeledes i lyset af princippet om en streng fortolkning af begrebet »usædvanlige omstændigheder« og formålet om et højt beskyttelsesniveau for passagererne. Det skal i denne forbindelse påpeges, at en adskillelse af en sådan beslutning fra de årsager, der ligger til grund for den, risikerer i væsentlig grad at udvide rækkevidden af den fritagelse af luftfartsselskaberne for deres kompensationsforpligtelse, der er fastsat i den nævnte forordning, eftersom en simpel påberåbelse af, at der foreligger en administrativ beslutning, der er truffet

som led i lufttrafikstyringen, bliver tilstrækkelig til at påberåbe sig denne fritagelse, uden at det er nødvendigt at godtgøre den usædvanlige karakter af den årsag, der førte til vedtagelsen af denne beslutning.

40 En sådan fortolkning er i øvrigt i overensstemmelse med 15. betragtning til denne forordning. Ved at begrænse begrebet »usædvanlig omstændighed« til det tilfælde, hvor en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen vedrørende et bestemt fly på en bestemt dag, bl.a. medfører en lang forsinkelse, har EU-lovgiver nemlig på ingen måde haft til hensigt at opstille et princip, hvorefter enhver beslutning, der træffes som led i denne styring, uafhængigt af de årsager, der har begrundet den, kan udgøre en sådan omstændighed.

41 Det skal følgelig fastslås, at Retten tilsidesatte begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ved i den fornyet prøvede doms præmis 33-36 at fastslå, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, kan udgøre en usædvanlig omstændighed, uanset begrundelsen herfor, hvis det godtgøres, at denne beslutning faldt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, bl.a. når det kan udelukkes, at luftfartsselskabet har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning.

42 Det følger heraf, at Rettens besvarelse af den forelæggende rets første og andet spørgsmål i den fornyet prøvede doms præmis 41 efter de betragtninger, der fremgår af den pågældende doms præmis 26-40, er i strid med ordlyds-, sammenhængs- og formålsfortolkningen af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

Spørgsmålet, om der foreligger en påvirkning af EU-rettens ensartede anvendelse eller sammenhæng

43 Artikel 5 i forordning nr. 261/2004, som fastsætter de forpligtelser, der påhviler det transporterende luftfartsselskab i tilfælde af aflysning af en flyafgang, sigter, således som det fremgår af første og anden betragtning til denne forordning, på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet en flyafgangs aflysning eller lange forsinkelse forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).

44 I overensstemmelse med dette formål skal de bestemmelser, der tildeler rettigheder til luftfartspassagererne, herunder retten til kompensation, fortolkes bredt (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 45), mens begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 som en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, og som anført i nærværende doms præmis 28, skal fortolkes strengt (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20).

45 Ved at sammenblande de to kumulative betingelser, der karakteriserer begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og ved at undlade at tage hensyn til den årsag, der ligger til grund for en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, anlagde Retten således en bred fortolkning af dette begreb, hvilken i sidste ende omfattede enhver beslutning som led i lufttrafikstyringen, medmindre det blev godtgjort, at det transporterende luftfartsselskab havde bidraget til vedtagelsen heraf. Herved tilsidesatte Retten princippet om en streng fortolkning af det nævnte begreb og dermed princippet om en bred fortolkning af retten til kompensation. Den forrykkede ligeledes som følge heraf den

ligevægt, der sigtes efter med denne forordning, mellem på den ene side de transporterende luftfartsselskabers rettigheder og forpligtelser og på den anden side passagerernes rettigheder og forpligtelser ved at begrænse førstnævntes forpligtelser og begrænse sidstnævntes beskyttelse.

46 Under disse omstændigheder kan en sådan fortolkning af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvilken i øvrigt berører en væsentlig bestemmelse i denne forordning, der afspejler dens grundlæggende formål om at beskytte luftfartspassagerer, påvirke EU-rettens ensartede anvendelse og sammenhæng.

47 Henset til disse omstændigheder, betragtet i deres helhed, skal det fastslås, at den fornyet prøvede dom påvirker EU-rettens ensartede anvendelse og sammenhæng, for så vidt som Retten som svar på den forelæggende rets første og andet spørgsmål fastslog, at

– en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke efter sin karakter eller oprindelse kan anses for at være truffet som led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, når den ligger uden for dette selskabs faktiske kontrol, men henhører under lufttrafikstyringstjenesternes aktiviteter og kompetence

– en sådan beslutning, uanset begrundelsen herfor, ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, medmindre det har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning, og

– artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 følgelig skal fortolkes således, at en sådan beslutning kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, uanset varigheden af den forsinkelse, som den medfører, og begrundelsen herfor, hvis det godtgøres, at denne beslutning faldt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, bl.a. når det kan udelukkes, at luftfartsselskabet har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning.

Konsekvenserne af den fornyede prøvelse for anmodningen om præjudiciel afgørelse

48 Artikel 62b, stk. 2, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol bestemmer, at såfremt Domstolen fastslår, at Rettens afgørelse påvirker EU-rettens ensartede anvendelse eller sammenhæng, træder Domstolens besvarelse af de spørgsmål, der er underkastet fornyet prøvelse, i stedet for Rettens.

49 I den foreliggende sag tilkommer det således Domstolen i første omgang at besvare den forelæggende rets første og andet spørgsmål.

50 Til gengæld følger det ligeledes af artikel 62b, stk. 2, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol, at det ikke tilkommer Domstolen at sætte sin egen besvarelse af de af Retten undersøgte spørgsmål, som ikke har været genstand for fornyet prøvelse, i stedet for Rettens. Domstolen finder det af hensyn til retssikkerheden og god retspleje ikke desto mindre hensigtsmæssigt i anden omgang i denne dom at gengive de begrundelser, som Retten lagde til grund ved behandlingen af det tredje og det fjerde spørgsmål.

Om det første og det andet spørgsmål

Det andet spørgsmål

51 Med sit andet spørgsmål, som skal behandles først, ønskede den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, i sig selv uafhængigt af de årsager, der ligger til grund for den, udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, eller om der skal tages hensyn til den årsag, der ligger til grund for en sådan beslutning, med henblik på vurderingen af, om der er tale om en »usædvanlig omstændighed«.

52 For at besvare dette spørgsmål skal der tages hensyn til den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 26-31.

53 I denne henseende følger det, således som det er anført i denne doms præmis 35-39, af denne retspraksis, at ikke enhver beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, i sig selv og uden hensyntagen til den årsag, der ligger til grund herfor, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

54 Det følger ligeledes af den nævnte retspraksis, således som det er anført i denne doms præmis 36 og 38, at der derimod skal tages hensyn til den årsag, der ligger til grund for en sådan beslutning, med andre ord den begivenhed, der førte til vedtagelsen heraf, og at det skal vurderes, om denne begivenhed på grund af sin karakter eller oprindelse er uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet det bemærkes, at disse to betingelser er kumulative.

55 I det foreliggende tilfælde fremgår det af den forelæggende rets forklaring, at den i hovedsagen omhandlede beslutning, der blev truffet som led i lufttrafikstyringen, blev vedtaget som følge af luftrumsrestriktioner i Ungarn og Rumænien, der var indført på grund af dårlige vejrforhold.

56 I denne henseende fremgår det af 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, at usædvanlige omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning.

57 Når dette er sagt, er de omstændigheder, der er omhandlet i denne 14. betragtning, ikke nødvendigvis og automatisk grunde til fritagelse for den kompensationsforpligtelse, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004. Det er som følge heraf hensigtsmæssigt fra sag til sag at vurdere, om de opfylder de to kumulative betingelser, der er gengivet i denne doms præmis 29 (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 22 og 23, og af 17.4.2018, Krüsemann m.fl., C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 og C-290/17 – C-292/17, EU:C:2018:258, præmis 34).

58 Det tilkommer således den forelæggende ret at afgøre, om de dårlige vejrforhold, der førte til den i hovedsagen omhandlede beslutning truffet som led i lufttrafikstyringen, opfylder disse betingelser.

59 I denne henseende bemærkes for det første, at selv om det er korrekt, at de transporterende luftfartsselskaber regelmæssigt står over for varierende eller endog vanskelige vejrforhold, forholder det sig ikke desto mindre således, at når vejrforholdene er af en sådan art, at de

forhindrer en sikker gennemførelse af den pågældende flyvning i overensstemmelse med den oprindelige planlægning, er de ikke uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

60 For det andet bemærkes, at eftersom vejrforhold, der er så alvorlige, at de forhindrer en sikker gennemførelse af den pågældende flyvning i overensstemmelse med den oprindelige planlægning, udgør naturbegivenheder, må det fastslås, at de ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol.

61 Med forbehold for den efterprøvelse, som det påhviler den forelæggende ret at foretage, fremgår det derfor, at den begivenhed, der ligger til grund for vedtagelsen af den i hovedsagen omhandlede beslutning som led i lufttrafikstyringen, opfylder de kumulative betingelser for at kunne anses for at udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

62 I lyset af ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke i sig selv og uafhængigt af de årsager, der ligger til grund for den, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, idet der derimod skal tages hensyn til den årsag, der ligger til grund for en sådan beslutning, ved fra sag til sag at undersøge, om den begivenhed, der har ført til vedtagelsen af beslutningen, på grund af sin karakter eller oprindelse er uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for dettes faktiske kontrol.

Det første spørgsmål

63 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en begivenhed kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om den ikke i sig selv har medført en forsinkelse på mindst tre timer.

64 Den forelæggende ret har rejst dette spørgsmål, eftersom den lange forsinkelse i hovedsagen til dels skyldtes vejrforhold, der forsinkede den afgangstid, der var blevet tildelt den forudgående flyvning, som blev gennemført med det samme fly, og til dels en teknisk fejl, der var konstateret på flyet, hvis reparation tog to timer og otte minutter.

65 I denne henseende bemærkes, at i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning til forordningen, gælder, at i tilfælde af en forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet, der ikke alene skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, og i forhold til hvilke det transporterende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes med henblik på at undgå følgerne heraf, men også andre omstændigheder, der ikke falder ind under denne kategori, skal den forsinkelse, der kan tilskrives den første omstændighed, trækkes fra den pågældende flyvnings samlede forsinkelse ved ankomsten med henblik på at afgøre, om der skal udbetales kompensation for den pågældende flyvnings forsinkelse ved ankomsten i henhold til nævnte forordnings artikel 7 (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 54).

66 Det følger heraf, at det første spørgsmål skal besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en begivenhed kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om den ikke i sig selv har medført en forsinkelse på mindst tre timer, således at i det tilfælde, hvor den lange forsinkelse ved ankomsten ikke alene skyldes denne begivenhed, men også en anden omstændighed, der ikke udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i den nævnte bestemmelse, skal den forsinkelse, der kan tilskrives den nævnte begivenhed, fratrækkes den samlede forsinkelse ved ankomsten af den pågældende flyvning med henblik på at vurdere, om forsinkelsen ved denne flyvnings ankomst skal være genstand for den kompensation, der er fastsat i den nævnte forordnings artikel 7.

Om det tredje og det fjerde spørgsmål

67 Eftersom det, således som det er anført i denne doms præmis 50, ikke tilkommer Domstolen at sætte sin egen besvarelse af de Retten undersøgte spørgsmål, som ikke har været genstand for fornyet prøvelse, i stedet for Rettens, skal Rettens begrundelse for det tredje og det fjerde spørgsmål i den fornyet prøvede doms præmis 42-45 gengives i nærværende dom. Disse præmisser har følgende ordlyd:

»42 Med det tredje og det fjerde spørgsmål, som skal behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om [en begivenhed] for at kunne udgøre en »usædvanlig omstændighed« skal vedrøre en flyvning, som faktisk er blevet forsinket, eller om den også kan vedrøre en tidligere flyvning i rotationen.

43 I denne henseende fremgår det af retspraksis, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang, som det har gennemført, kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forsinkelsen eller aflysningen af den efterfølgende flyafgang, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere, bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende luftfartsselskab anvendte det omhandlede luftfartøj (dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 55, og dom af 22.4.2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, præmis 57).

44 Hvad angår beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen, skal det desuden i lighed med det af [Europa-]Kommissionen anførte bemærkes, at 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, hvori det anføres, at »der er tale om usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse [...] af en eller flere flyafgange«, ikke kræver, at beslutningen, der træffes som led i lufttrafikstyringen, vedrører en bestemt flyvning, men et bestemt luftfartøj.

45 Under disse omstændigheder skal det tredje og det fjerde spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at hvis det i øvrigt godtgøres, at denne beslutning faldt uden for [det transporterende] luftfartsselskab[s] faktiske kontrol, kan det – som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse – påberåbe sig en [begivenhed], der påvirkede en forudgående flyafgang, som selskabet selv gennemførte med samme fly, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds

indtræden og den forsinkelse eller aflysning af flyvningen, som luftfartsselskabet efterfølgende foretog, hvilket [...] bl.a. [skal vurderes] under hensyn til den måde, hvorpå luftfartsselskabet anvendte det omhandlede luftfartøj.«

Sagsomkostninger

68 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 nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Anden Afdeling):

1) Den Europæiske Unions Rets dom af 21. januar 2026, D (Beslutning truffet som led i trafikstyringen) (T-134/25, EU:T:2026:35), påvirker EU-rettens ensartede anvendelse og sammenhæng, for så vidt som Retten som svar på den forelæggende rets første og andet spørgsmål, der blev stillet af Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen), fastslog, at

– en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke efter sin karakter eller oprindelse kan anses for at være truffet som led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, når den ligger uden for dette selskabs faktiske kontrol, men henhører under lufttrafikstyringstjenesternes aktiviteter og kompetence

– en sådan beslutning, uanset begrundelsen herfor, ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, medmindre det har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning, og

– artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles regler om kompensation og bistand til passagerer i tilfælde af boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 følgelig skal fortolkes således, at en sådan beslutning kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, uanset varigheden af den forsinkelse, som den medfører, og begrundelsen herfor, hvis det godtgøres, at denne beslutning faldt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, bl.a. når det kan udelukkes, at luftfartsselskabet har bidraget til vedtagelsen af denne beslutning.

2) Denne dom ophæves for så vidt angår svarene på det første og det andet spørgsmål, der er stillet af Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen).

3) Den Europæiske Unions Rets svar på disse præjudicielle spørgsmål, der er stillet af Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa), erstattes af følgende svar:

Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004

skal fortolkes således, at

en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, ikke i sig selv og uafhængigt af de årsager, der ligger til grund for den, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, idet der derimod skal tages hensyn til den årsag, der ligger til grund for en sådan beslutning, ved fra sag til sag at undersøge, om den begivenhed, der har ført til vedtagelsen af beslutningen, på grund af sin karakter eller oprindelse er uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for dettes faktiske kontrol.

Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004

skal fortolkes således, at

en begivenhed kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om den ikke i sig selv har medført en forsinkelse på mindst tre timer, således at i det tilfælde, hvor den lange forsinkelse ved ankomsten ikke alene skyldes denne begivenhed, men også en anden omstændighed, der ikke udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i den nævnte bestemmelse, skal den forsinkelse, der kan tilskrives den nævnte begivenhed, fratrækkes den samlede forsinkelse ved ankomsten af den pågældende flyvning med henblik på at vurdere, om forsinkelsen ved denne flyvnings ankomst skal være genstand for den kompensation, der er fastsat i den nævnte forordnings artikel 7.

4) **Svaret på det tredje og det fjerde præjudicielle spørgsmål, som Retten har givet i den dom, der er nævnt i punkt 1 i denne konklusion, gengives som følger:**

Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004

skal fortolkes således, at

et transporterende luftfartsselskab som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse kan påberåbe sig en begivenhed, der påvirkede en forudgående flyafgang, som selskabet selv gennemførte med samme fly, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og den forsinkelse eller aflysning af flyvningen, som luftfartsselskabet efterfølgende foretog, hvilket bl.a. skal vurderes under hensyn til den måde, hvorpå luftfartsselskabet anvendte det omhandlede luftfartøj.

Underskrifter