



NOTAT

Dato 17. december 2020
J. nr. 2020-8419

Notat til Folketingets Europaudvalg og Folketingets Transportudvalg vedrørende afgivelse af indlæg i EU-Domstolens sag C-451/20, Airhelp

1 Indledning

Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) har forelagt EU-Domstolen to præjudicielle spørgsmål om fortolkningen af flypassagerrettighedsforordningen¹, hvoraf det første vurderes at være af dansk interesse.

Med det spørgsmål ønsker den forelæggende ret svar på, om forordningen finder anvendelse, når en passager har en samlet rejse med et EU-luftfartsselskab med afgang fra en lufthavn beliggende i et tredjeland til en lufthavn beliggende i et andet tredjeland, men hvor passageren har en mellemlanding i en lufthavn beliggende i EU.

2 Sagens faktiske omstændigheder og juridiske problemstillinger

Sagen vedrører en tvist mellem luftfartsselskabet Austrian Airlines og selskabet Airhelp, som i sagen har fået overdraget et eventuelt kompensationskrav mod luftfartsselskabet fra en passager, der havde booket en rejse fra Moldovas hovedstad Chişinău til Bangkok med en mellemlanding i Wien. Flyafgangen fra Chişinău til Wien blev aflyst kort tid før afgang, og Austrian Airlines ombookede passageren til en flyvning fra Istanbul til Bangkok. Passageren ankom i Bangkok med en lang forsinkelse og gør derfor krav på compensation i henhold til forordningens regler om compensation i tilfælde af aflysninger, boardingafvisninger og lange forsinkelser.

Det var under behandlingen af sagen ved den foreliggende ret ikke muligt at fastslå, hvordan passageren blev transporteret fra Chişinău i Moldova til Istanbul.

Flypassagerrettighedsforordningen gælder i henhold til artikel 3, stk. 1, for passagerer til en flyafgang fra en medlemsstats lufthavn og for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om compensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91



beliggende i en medlemsstat, og når det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab.

Begge de oprindelige delflyvninger (henholdsvis Chişinău til Wien med et EU-luftfartsselskab og Wien til Bangkok) ville hver for sig som selvstændige flyvninger omfattes af forordningen. Da flyvningerne imidlertid er foretaget i henhold til en samlet reservation, der samlet set starter og slutter uden for EU, har det givet anledning til den præjudicielle sag. En direkte flyvning mellem første afgangssted og endeligt bestemmelsessted ville ikke være omfattet af forordningen.

Den centrale juridiske problemstilling i sagen er således, om forordningen på en rejse med et EU-luftfartsselskab i henhold til en samlet reservation, der starter og slutter uden for EU, aktiveres af en mellemlanding i et EU-land.

3 Regeringens interesse og synspunkt i sagen

Det er Regeringens opfattelse, at der bør afgives indlæg i sagen, idet sagen vedrører et væsentligt spørgsmål om forordningens anvendelsesområde. En udstrækning af anvendelsesområdet til at gælde i situationer som i hovedsagen – det vil sige, hvor afgang og endeligt bestemmelsessted er i et tredjeland men med mellemlanding i EU – kan i Regeringens optik medføre usikkerhed om anvendelsesområdet i en række øvrige situationer, der ikke direkte svarer til situationen i den forelagte sag.

Der kan eksempelvis opstå tvivl om samlede rejser, der begyndes og slutes uden for EU, men hvor flyvningerne foretages *i henhold til en såkaldt code share-aftale*² eller udføres af *to forskellige luftfartsselskaber*. Hvorvidt sådanne flyvninger vil være omfattet af forordningens anvendelsesområde, er ikke klart. Dette er særligt tilfældet, hvis dele af den samlede rejse udføres af et tredjelandsluftfartsselskab, hvilket – ud over et spørgsmål om, hvorvidt forordningen finder anvendelse på en sådan situation – kan give anledning til håndhævelsesmæssige udfordringer.

Derudover kan det give anledning til en uigennemsigtig retstilling, hvis forordningens anvendelsesområde dermed i visse situationer også kan afhænge af den geografiske placering af en mellemlanding.

Det er på den baggrund Regeringens opfattelse, at der i et indlæg bør argumenteres for, at flypassagerrettighedsforordningen ikke finder anvendelse i de tilfælde, hvor passageren som led i en samlet rejse starter og slutter sin rejse i et tredjeland.

² En aftale, hvorunder et luftfartsselskab anbringer sin designatorkode på en flyvning, der betjenes af et andet luftfartsselskab, og sælger og udsteder billetter til den pågældende flyvning



I sagen C-537/17, Wegener³, fandt EU-Domstolen, at flypassagerrettighedsforordningen finder anvendelse, når en passager rejser fra et medlemsland til et tredjeland og oplever en forsinkelse på en delflyvning uden for EU. Domstolen lagde til grund, at en flyvning med en eller flere tilsluttede flyforbindelser, som har været genstand for en samlet reservation, udgør en helhed med henblik på passagerens ret til kompensation i henhold til forordningen. Denne fortolkning bekræftes i sag C-502/18, Ceske aerolinie⁴, hvor en passager skulle flyve fra Prag til Bangkok via Abu Dhabi, og hvor der på andet led af rejsen opstod en forsinkelse. EU-Domstolen udtalte, at *”anvendeligheden af [flypassagerrettighedsforordningen] skal vurderes i forhold til det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted”*.⁵

Derudover er det Regeringens opfattelse, at forordningen er tiltænkt at finde anvendelse på passagerer, der i forbindelse med påbegyndelsen eller afslutningen af en rejse befinder sig i EU. Det er i den konkrete sag ikke klart, om passageren, der kræver kompensation fra luftfartsselskabet, på noget tidspunkt har befundet sig i EU i forbindelse med den omlagte flyvning.

På den baggrund vil der i indlægget argumenteres for, at forordningen – i overensstemmelse med forordningens ordlyd og EU-Domstolens praksis – alene bør finde anvendelse på samlede rejser, der tager sit afsæt i eller afsluttes i et medlemsland. Flyvninger fra eller til lufthavne i et medlemsland, der foretages som led i en samlet rejse, hvor passageren ikke har til hensigt at tage ophold i det pågældende EU-land, bør ikke omfattes af anvendelsesområdet.

Regeringen afgiver på den baggrund indlæg i sagen, hvori ovenstående juridiske argumentation vil blive gjort gældende over for EU-Domstolen.

³ Domstolens dom (Ottende Afdeling) af 31. maj 2018 i sag C-537/17, Wegener, EU:C:2018:361.

⁴ Domstolens dom (Niende Afdeling) af 11. juli 2019 i sag C-502/18, České aerolinie, EU:C:2019:604.

⁵ Domstolens dom (Niende Afdeling) af 11. juli 2019 i sag C-502/18, České aerolinie, EU:C:2019:604, præmis 16.