

Kompensation och assistans enligt artikel 7-9 i EU-förordningen nr 261/2004 på grund av inställd flygning. En passagerare som bokats om till en annan flygning enligt artikel 8 sedan en föregående flygning ställts in har rätt till kompensation enligt artikel 7 om även den senare flygningen ställs in eller försenas tre timmar eller mer. Passageraren har också rätt till assistans enligt artikel 8 och 9.

Beslut 2018-01-17; 2016-11308

JFG begärde kompensation enligt EU-förordning 261/2004 för sig och tre medresenärer med sammanlagt 2 400 euro (600 euro per person). De skulle flyga från Arlanda till Los Angeles. Avgången ställdes in och de bokades om till en annan flygning senare samma dag. Även den avgången ställdes in och de kom iväg först dagen därpå. De har fått kompensation enligt EU-förordning 261/2004 med 600 euro per person för den första inställda flygningen. De har dock inte fått kompensation för den andra inställda flygningen, trots att de hade bekräftade platsreservationer och hade betalat för flygningen.

Flygbolaget motsatte sig kravet. *JFG* och hans medresenärer har fått kompensation för den flygning på vilken de haft en ordinarie platsreservasjon och som de betalat för. Det saknas rättslig grund för att lämna kompensation enligt EU-förordningen för den andra inställda flygningen.

Allmänna reklamationsnämnden, i utökad sammansättning, gjorde följande bedömning.

Rättsliga utgångspunkter

I EU-förordning 261/2004¹ finns bestämmelser om ekonomisk kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning samt vid inställda och försenade flygningar. Förordningen syftar bl.a. till att stärka flygpassagerarnas rättigheter och konsumentskyddet på området.

Ställs en flygning in har flygpassageraren rätt till dels ekonomisk kompensation enligt artikel 7, dels assistans enligt artikel 8 och 9 av det flygbolag som skulle ha utfört flygningen. Det framgår av artikel 5.1.

Med en inställd flygning avses en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats (artikel 2 l). Begreppet flygning definieras inte i förordningen. EU-domstolen har dock uttalat att begreppet ska tolkas på så sätt att en flygning i huvudsak består av en lufttransport och en enhet av denna transport, utförd av ett flygbolag som bestämmer sin färdväg.²

Den ekonomiska kompensationen syftar till att på ett standardiserat sätt gottgöra de olägenheter och den tidsförlust en inställd flygning typiskt sett innebär för en

¹ 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.

² EU-domstolens dom den 10 juli 2008 i mål C-173/07.

flygpassagerare.³ Det krävs inte att passageraren drabbas av någon ekonomisk skada till följd av det inställda flyget. Kompensationens storlek – 250, 400 eller 600 euro – beror på flygningens längd och om den sker mellan länder inom EU eller ej. Under vissa förutsättningar har flygbolaget rätt att halvera beloppet.

Det utgår ingen kompensation enligt artikel 7 om passageraren underrättas om den inställda flygningen viss tid i förväg och, såvitt nu är aktuellt, erbjuds ombokning så att han eller hon kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå slutdestinationen senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden (artikel 5.1 c i-iii). Av artikel 5.3 följer vidare att flygbolaget inte är skyldigt att betala kompensation om den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

EU-domstolen har kommit fram till att förordningen ska tolkas så att en flygpassagerare som kommer fram till sin slutdestination tre timmar eller mer efter den i förväg bestämda ankomsttiden till följd av en försenad flygning har rätt till ekonomisk kompensation på samma sätt som om en flygning ställs in.⁴

I artikel 8 föreskrivs att passageraren vid en inställd flygning har rätt att välja mellan antingen återbetalning av biljettpriset och returflygning till den första avgångsorten eller ombokning till slutdestinationen. Artikel 9 berättigar passageraren till assistans i form av bl.a. måltider och förfriskningar och hotellrum. Rätten till assistans enligt artikel 8 och 9 gäller även om det föreligger extraordinära omständigheter och är inte beroende av rätten till kompensation enligt artikel 7.

En grundläggande förutsättning för att en flygpassagerare omfattas av förordningen är att han eller hon har en bekräftad platsbokning på den berörda flygningen, har checkat in i tid och inte reser gratis eller till ett reducerat biljettpris (artikel 3.2–3).

Förordningen är tvingande till passagerarens förmån, vilket innebär att det inte är möjligt för flygbolaget att begränsa sitt ansvar, exempelvis genom villkor i transportavtalet (artikel 15).

Vad är utrett och vad gäller tvisten?

JFG och hans tre medresenärer bokade en flygning från Arlanda till Los Angeles den 9 oktober 2016 kl. 9.55. Flygningen ställdes in, varefter resenärerna bokades om till en flygning från Arlanda till Chicago kl. 16.35 samma dag. Även denna flygning ställdes in. Detta förde med sig att resenärerna avreste dagen därpå.

Flygbolaget har betalat kompensation enligt EU-förordningen med 600 euro per person med anledning av den inställda flygningen på förmiddagen. Tvisten gäller om JFG och hans medresenärer har rätt till kompensation även för den inställda avgången på eftermiddagen. Med andra ord är tvistefrågan i ärendet om en passagerare som bokats om till en annan flygning enligt artikel 8 sedan en föregående flygning ställts in har rätt till kompensation

³ Se exempelvis EU-domstolens dom den 26 februari 2013 i mål C-11/11 (punkt 32).

⁴ EU-domstolens domar den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 och den 23 oktober 2012 i de förenade målen C-581/10 och C-629/10.

enligt artikel 7 om även den senare flygningen ställs in eller försenas tre timmar eller mer. Däri ligger även frågan om passageraren har rätt till assistans på nytt.

Rättsläget och nämndens bedömning

Nämnden konstaterar att det inte finns några särskilda bestämmelser i EU-förordningen som tar sikte på den aktuella situationen.⁵ Frågeställningen berörs inte i förordningens preambel och har inte heller prövats av EU-domstolen⁶ eller i svensk refererad domstolspraxis.

I den juridiska litteraturen, liksom i utländsk domstolspraxis, har olika uppfattningar kommit till uttryck. Ett synsätt är att en flygning till följd av en ombokning enligt artikel 8 inte är att betrakta som en självständig flygning i den mening som avses i artikel 5.1 utan bara ett s.k. uppfyllelsesurrogat knutet till den ursprungliga flygningen som inte ger rätt till kompensation. Ett annat synsätt är att en sådan flygning berättigar till kompensation på samma sätt som andra inställda flygningar om övriga förutsättningar enligt förordningen är uppfyllda.⁷

EU-kommissionen har i sin icke bindande vägledning för tolkningen av förordningen förespråkat det sistnämnda alternativet. I vägledningen uttalas alltså att en eventuell ny rätt till kompensation gäller för den nya ombokade flygning som passageraren godtagit enligt artikel 8.1 om flygningen ställs in eller försenas vid ankomsten.⁸

I avsaknad av särskild reglering eller förhandsbesked från EU-domstolen som säger annat finns det enligt nämndens mening inte någon grund för att ett flygbolag kan undgå att betala kompensation till följd av en inställd flygning bara på den grunden att bokningen skett för att uppfylla bolagets skyldighet att lämna assistans enligt artikel 8.1. Förordningens syfte talar i samma riktning då en passagerare på en sådan flygning drabbas av tidsspillan och olägenheter på samma sätt som övriga passagerare på flygningen. Nämnden kan således inte finna annat än att passageraren är berättigad till kompensation enligt artikel 7 om flygningen ställs in i den aktuella situationen, om övriga förutsättningar enligt förordningen är uppfyllda. Motsvarande bör enligt nämndens uppfattning även gälla i fråga om flygbolagets skyldighet att lämna assistans enligt artikel 8 och 9.

Den flygning som JFG och hans medresenärer bokades om till sedan flygningen på förmiddagen den 9 oktober 2016 ställts in omfattas i sig av artikel 5.1. Avgångs- och ankomsttiderna låg inte inom ramen för de tidsfrister som anges i artikel 5.1 c) i-iii och som utesluter kompensation. Annat har inte framkommit än att resenärerna hade bekräftade platser på flygningen. Resenärerna kan inte heller sägas ha rest gratis eller till reducerat pris i och

⁵ En sådan bestämmelse har tagits in i det förslag till reviderad förordning som EU-kommissionen lade fram i mars 2013, COM (2013) 130. Innebörden av bestämmelsen är att kompensation bara kan utgå en gång (artikel 7.2).

⁶ Frågan aktualiserades vid EU-domstolen i augusti 2015 genom en begäran om förhandsbesked från dansk domstol. Begäran återkallades dock varefter EU-domstolen avskrev målet i juni 2016 (mål C-305/15, Delta Air Lines Inc ./ Hansen m.fl.).

⁷ Hausmann, Europäische Fluggastrechte im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung und grosser Verspätung von Flügen (2009), sid. 397 f., Schmid m.fl., Fluggastrechte Praktiker-kommentar (2014), s. 97 f., Staudinger m.fl., Fluggastrechte-Verordnung, Handkommentar (2016), s. 131 f., Amtsgericht Düsseldorf, dom den 1 februari 2012 i mål 24 C 8824/10 och Amtsgericht Frankfurt a.M., dom den 16 maj 2013 i mål 31 C 3349/12.

⁸ EU-kommissionens tillkännagivande den 15 juni 2016, C 214/5, punkt 4.2.

med att de betalat för den ursprungliga, icke utförda flygningen. Flygbolaget har inte gjort gällande att det förelåg extraordinära omständigheter.

Nämnden kan mot den bakgrunden inte komma till annan slutsats än att JFG och hans medresenärer har rätt till kompensation enligt EU-förordningen även med anledning av den andra inställda flygningen. Flygningens längd är sådan att beloppet uppgår till 600 euro per person. Kravet ska därför godtas.

Skiljaktig mening

Tre av nämndens ledamöter var skiljaktiga och anförde följande.

I ärendet är klarlagt att de berörda resenärerna fått tillämplig ekonomisk kompensation av flygbolaget för den inställda flygningen med avsedd avgångstid den 9 oktober 2016 kl. 09.55. Tvisten gäller om de är berättigade till en ny ekonomisk kompensation även för att den flygning som de ombokats till ställts in. Frågan har inte reglerats i EU-förordning 261/2004 och har inte heller prövats av EU-domstolen eller behandlats i refererad svensk rättspraxis. Som framgått i majoritetens motivering finns det i den rättsliga litteraturen och i utländsk rättspraxis olika uppfattningar i frågan.

Som nämnts av majoriteten har det i det förslag till ändringar i EU-förordningen som EU-kommissionen lagt fram tagits in en regel om att ekonomisk kompensation bara kan erhållas en gång i den nu ifrågavarande situationen.

Enligt vår mening utgör den flygning med avsedd avgångstid den 9 oktober 2016 kl. 16.35 till vilken JFG och hans medpassagerare ombokats bara en ersättning för den ursprungliga avsedda flygning som ställts in. Det är därför enligt vårt synsätt så att båda flygningarna får ses som en enhet. Det talar för att kompensation bara kan erhållas en gång. Men också en jämförelse med försenade flygningar talar i samma riktning. Olägenheterna för JFG och hans medresenärer som uppstått genom de båda inställda flygningarna skulle i princip vara lika stora som om den flygning som de från början var inbokade på med avgång den 9 oktober 2016 kl. 09.55 hade försenats så att de anlät till slutdestinationen först den 10 oktober 2016 kl. 16.10 (lokal tid), dvs. vid samma tidpunkt som de anlände till slutdestinationen till följd av de båda inställda flygningarna. I förseningsfallet står det helt klart att de bara skulle ha fått kompensation en gång. Det är då inte rimligt att de i ombokningsfallet ska få kompensation två gånger. Det skulle strida mot en av de grundläggande principer som enligt EU-domstolen ska vägleda tolkningen av EU-förordningen, nämligen likabehandlingsprincipen.⁹

Vi anser därför att någon dubbel kompensation till JFG och hans medresenärer inte kan komma i fråga. Vår uppfattning är alltså att JFG:s krav mot flygbolaget ska avslås.

⁹ Jfr EU-domstolens dom den 7 september 2017 i mål C-559/16.