

EU:s flygpassagerarförordning – en misslyckad del av vår lagstiftning?

1 Bakgrund

Flygpassagerares rättigheter regleras i svensk rätt av ett snårigt system av inhemsk lagstiftning i förening med internationella regleringar. I lagen (2010:510) om lufttransporter finns dels bestämmelser som anger att vissa EU-förordningar gäller i stället för svensk lag (se 3 § i lagen), dels bestämmelser som kompletterar dessa EU-förordningar (se 12–18 §§ i lagen). Men det finns också bestämmelser i den lagen som medför att vissa delar av internationella regleringar vid sidan av EU-rätten ska gälla som svensk lag. I första hand avses den s.k. Montrealkonventionen, dvs. konventionen den 28 maj 1999 om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (se 4 § lagen om lufttransporter). I vissa fall ska i stället äldre svensk lagstiftning som bygger på den s.k. Warszawakonventionen (konventionen den 12 oktober 1929 rörande fastställande av gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran) tillämpas.¹

För flygresor inom Sverige tillämpas EU-förordningarna och Montrealkonventionen. Det gäller oavsett om det är ett svenskt lufttrafikföretag eller ett utländskt sådant som utför eller enligt avtal med resenären ska utföra transporten.² För flygresor mellan två länder inom EU gäller EU-

¹ Ett problem med det är att den konventionen ska gälla i olika lydelse för olika lufttransporter.

² Det finns dock vissa undantag såvitt gäller Montrealkonventionen, se 5 § andra stycket lagen om lufttransporter.

förordningarna och Montrealkonventionen. För andra fall får det undersökas från fall till fall vilka regler som gäller.³

En av de EU-förordningar som behandlar flygpasagerares rättigheter är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 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. I det följande använder jag uttrycket passagerarförordningen för att beteckna den förordningen.

I den här uppsatsen ska jag behandla några av de frågeställningar som passagerarförordningen ger upphov till.

2 För vilka flygtransporter gäller passagerarförordningen?

Passagerarförordningen ska tillämpas för passagerare som reser från en flygplats belägen inom en EU-medlemsstats territorium där EU-fördragets bestämmelser är tillämpliga. Den ska också tillämpas för passagerare som reser från en flygplats som ligger i en icke EU-stats territorium till en flygplats belägen i en EU-stats territorium där EU-fördragets bestämmelser är tillämpliga. I sistnämnda fall krävs dock också att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag (se artikel 3 punkt 1). Förordningen ska dock i sistnämnda fall inte tillämpas om passageraren fått förmåner eller kompensation samt assistans i det land från vilket flygningen avgick.⁴

En fråga som uppkommer är vad som gäller om en passagerare har en tur- och returbiljett för en flygning från en EU-stat till en icke EU-stat med ett lufttrafikföretag som inte är ett EG-lufttrafikföretag. Ska fram- och återresan då anses utgöra en och samma flygning eller ska de båda

³ Eftersom den här framställningen bara ska beröra en av EU-förordningarna går jag inte närmare in på vad som gäller i dessa andra fall. Den som vill skaffa sig en överblick över vad som gäller i de olika fallen hänvisas att läsa min bok *Flygpasagerares rättigheter*, utgiven 2013 på Karnov Group Sweden AB.

⁴ Allmänna reklamationsnämnden har i ett avgörande (ARN ärende 2006-0935) funnit att ett EG-lufttrafikföretag som nekat passagerare ombordstigning vid en flygning från en icke EU-stat till en EU-stat är skyldigt att betala ersättning till passagerarna när den ersättning som dessa fått på avreseorten varit avsevärt lägre än den som följer av bestämmelserna i flygpasagerarförordningen.

resorna anses utgöra två separata flygningar? Om det ska anses att det är fråga om två separata flygningar blir ju resultatet att framresan faller under passagerarförordningens bestämmelser medan återresan inte gör det. EU-domstolen har i en dom i mål C-173/07 funnit att de båda resorna ska bedömas var för sig. Det gäller enligt domstolen även om båda flygresorna omfattas av en och samma bokning.

Ett problem som uppstått är att avgöra om en flygning från en EU-stats territorium till en destination utanför EU med mellanlandning och flygplansbyte i en icke EU-stat ska omfattas av förordningens bestämmelser, då inställd flygning eller försening inte avser den första utan den andra delsträckan.

Allmänna reklamationsnämnden (ARN) har behandlat den frågan i ärende 2017-05137, som gällde en försenad flygning där förseningen uppstod på den andra delsträckan. Nämnden anförde att det var avgörande om flygningen på de båda sträckorna skulle uppfattas som en enda flygning eller två flygningar. Nämnden framhöll att någon definition av begreppet flygning inte fanns i passagerarförordningen och att det nog uppfattats som en brist eftersom EU-kommissionen i ett pågående arbete med att revidera förordningen föreslagit en regel med en sådan definition. Nämnden framhöll att det förslaget innebar att med flygning skulle avses ”en lufttransport mellan två flygplatser, varvid uppehåll under resan som görs av enbart tekniska eller operativa skäl inte ska beaktas”.

Nämnden noterade därefter att Svea hovrätt ansett att passagerarförordningen var tillämplig när en resenär rest från en flygplats i en EU-stat till en flygplats utanför EU med mellanlandning utanför EU, trots att den försening som drabbat resenären uppstått på den delsträcka som gick mellan de båda flygplatserna utanför EU (se Svea hovrätts dom den 7 mars 2017 i mål FT 7211-16).

Nämnden anförde därefter följande.

”EU-domstolen har slagit fast att eftersom det i förordningen inte finns någon definition av begreppet flygning ska det begreppet tolkas mot bakgrund av samtliga bestämmelser i förordningen och det eftersträlvade syftet med förordningen.⁵ Av punkt 4 i preambeln till EU-förordningen framgår att syftet med förordningen är att stärka passagerarnas rättigheter och att se till att lufttrafikföretagen ska verka under lika villkor på en liberaliserad marknad. I domen uttalar domstolen vidare att med begreppet flygning i EU-förordningens mening ska förstås huvudsakligen en lufttransport som

⁵ EU-domstolens dom den 10 juli 2008 i mål C-173/07.

kan anses som en *enhet* och som utförs av ett lufttrafikföretag som bestämmer sin färdväg.

EU-domstolen har behandlat frågan om hur det avstånd ska mätas som avgör vilken storlek den kompensation som passagerare kan bli berättigade till ska ha. I domen konstateras att avståndet vid flygtransporter med mellanlandningar ska mätas från avreseorten till den slutliga destinationen och inte längs den väg via mellanlandningsorten som flygtransporten gått. Som skäl anför domstolen att det finns en likabehandlingsprincip som innebär att passagerare som avreser från avreseorten till slutdestinationen ska behandlas lika, oavsett vilken resväg de haft.”⁶

Nämnden konstaterade sedan att passagerare som flyger mellan Sverige och en slutdestination utanför EU skulle komma att behandlas olika beroende på om mellanlandning sker utanför EU eller inte, om man skulle anse att varje deltransport på en sådan flygsträcka skulle vara en flygning för sig. Om förseningen i mellanlandningsfallet berodde på händelser på slutdestinationen, skulle de passagerare som flyger utan mellanlandning få kompensation enligt EU-förordningen (förutsatt att förutsättningarna för det i övrigt var uppfyllda) medan passagerare med mellanlandning inte skulle få någon kompensation. Ett sådant synsätt skulle enligt ARN innebära att likabehandlingsprincipen frångicks. Eftersom de flygbolag som flyger direkt till slutdestinationen i hög utsträckning är EG-lufttrafikföretag skulle det missgynna dessa i förhållande till lufttrafikföretag som är hemmahörande i stater på mellanlandningsorter. Det skulle enligt nämnden innebära att företagen inte kunde verka under lika villkor. Det talade enligt ARN för att hela transporten mellan den första avreseflygplatsen och slutdestinationen skulle anses utgöra en enda flygning, oavsett om det förekom någon mellanlandning eller inte. Det förutsatte dock att hela transporten från den första avreseorten till slutdestinationen utfördes av ett och samma lufttrafikföretag.

De förutsättningar för förordningens tillämplighet som nu angetts är emellertid inte ensamma tillräckliga. Det finns ytterligare förutsättningar som måste vara uppfyllda.

För det första krävs det att passageraren har en bekräftad platsreservation på den aktuella flygningen. Enligt artikel 2 punkt g i förordningen avses med platsreservation att ”passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av

⁶ EU-domstolens dom den 7 september 2017 i mål C-559/16.

lufttrafikföretaget eller researrangören”. Det citerade avsnittet i artikel 2 punkt g har ansetts oklart. Syftar relativbisatsen bara på ”annat bevis” eller också på ”biljett”? Frågan har prövats av Allmänna reklamationsnämnden i ärende 2010-6081. Nämnden fann, efter att ha studerat andra språkversioner av förordningen (särskilt den tyska), att relativbisatsen syftade på både ”biljett” och ”andra bevis”.

En ytterligare förutsättning för att förordningen ska tillämpas är att passageraren har checkat in till flygningen på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå skriftligen angett i förväg.⁷ Har ingen tid angetts, ska incheckningen ha skett senast 45 minuter före angiven avgångstid.

Förordningen ska inte tillämpas på passagerare som reser gratis. Den ska inte heller tillämpas på passagerare som reser till ett reducerat biljettpris som inte är tillgängligt för allmänheten. Om biljetten erhållits genom ett av lufttrafikföretaget eller researrangören anordnat bonussystem eller annat kommersiellt program gäller dock förordningen (se artikel 3).

Det är inte bara resor med s.k. reguljärt flyg utan också resor med s.k. charterflyg som omfattas av förordningens bestämmelser.

3 Vad omfattar förordningen?

Enligt artikel 1 i förordningen ”fastställer” den minimirättigheter för flygpassagerare i tre fall, nämligen vid ”nekad ombordstigning mot deras vilja”, inställd flygning och försenad flygning. Man skulle därför kunna tro att förordningen reglerade bara sådana fall där någon av dessa situationer föreligger. Så är dock inte fallet. I artikel 10 finns bestämmelser som inte anknyter till något av dessa tre fall.⁸ Artikeln handlar i stället om ”uppgradering och nedgradering”. Om det lufttrafikföretag som utför flygningen placerar passageraren i en högre klass i förhållande till biljettpriset, får lufttrafikföretaget enligt artikel 10 punkt 1 inte ta ut något pristillägg för det. Om lufttrafikföretaget i stället placerar passageraren i en lägre klass än vad passageraren betalt för, ska lufttrafikföretaget inom sju dagar ersätta passageraren med 30 procent av dennes biljettkostnader för alla flygningar på 1 500 km eller mindre. Är flygningen inom EU men längre än 1 500 km ska ersättningen vara 50 procent av biljett-

⁷ Det kravet gäller dock inte vid inställd flygning.

⁸ Man kan fråga sig varför det inte sägs något i artikel 1 om det som artikel 10 innehåller. Artikel 1 blir enligt min mening lite missledande.

kostnaden.⁹ Detsamma gäller alla andra flygningar på mellan 1 500 och 3 500 km.

Är flygningen 3 500 km eller längre ska ersättningen vara 75 procent av biljettkostnaden.

I Allmänna reklamationsnämndens ärende 2018-01980 prövades frågan om fyra resenärer som fått resa i en lägre klass än de betalt för var berättigade till ersättning enligt artikel 10. Flygningen utfördes av ett charterreseföretags egna flygbolag. Charterreseföretaget hävdade att passagerarförordningen inte var tillämplig eftersom det inte rörde sig om nekad ombordstigning, inställd flygning eller försenad flygning. Nämnden konstaterade dock att bestämmelserna i artikel 10 var tillämpliga och fann att resenärerna var berättigade till ersättning i den omfattning som följer av artikel 10.¹⁰

4 Vem bär ansvaret enligt förordningen?

Ansvaret enligt förordningen bärs av det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen. Det gäller inte bara vid reguljära flygresor utan också vid s.k. paketresor där ett charterreseflygbolag eller ett annat flygbolag utför eller avser att utföra flygningen (se förordningens preambel punkt 5). I Allmänna reklamationsnämndens ärende 2010-3531 hade resenären riktat sitt anspråk om kompensation enligt förordningens bestämmelser mot charterresearrangören. Nämnden fann att kravet bort riktas mot flygbolaget som utfört flygningen och avslog därför kravet mot researrangören.¹¹

Förordningen anger att med lufttrafikföretag som utför flygningen avses ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med en passagerare eller som ombud för en annan juridisk

⁹ Det finns undantag, se artikel 10 punkt 2.

¹⁰ Ansvaret enligt förordningen ska, som kommer att framgå av det följande, bäras av det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen. Ett problem i ärendet var att resenärerna inte vänt sig mot charterflygbolaget utan mot researrangören. Den sistnämnde gjorde dock ingen invändning i ärendet om det utan svarade i ärendet som om researrangören representerade även flygbolaget. Båda företagen ingick i samma koncern. Nämnden fann trots det att researrangören inte kunde åläggas något ansvar.

¹¹ I nämndens ärende 2010-5726 hade kravet riktats mot flygbolaget som dock invände att kravet bort riktas mot researrangören. Nämnden fann dock att det var flygbolaget som bar ansvaret och som skulle betala kompensationen.

eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare (se artikel 2 punkt b; jfr preambeln punkt 7).

Ett problem i detta sammanhang är att det inte alltid är det flygbolag som sålt biljetten som också utför eller avser att utföra flygningen. Många resenärer har nog upplevt att de köpt flygbiljetten av ett flygbolag men upptäckt när de fått biljetten att det på denna anges att flygningen utförs av ett annat flygbolag än det som ställt ut biljetten. Det kan också förekomma att ett flygbolag som tvingas ställa in en flygning med ett eget flygplan hyr in flygplan och besättning från ett annat flygbolag för att kunna genomföra flygningen. EU-domstolen har nyligen i en dom i mål C-532/17 slagit fast att det i en sådan situation inte är det inhyrda flygbolaget som ska anses vara det som utför eller avser att utföra flygningen. Det är i stället det inhyrande flygbolaget som ska vara det. I domen anför domstolen (se p. 20 i domen) att ”det är det lufttrafikföretag som inom ramen för sin passagerarflygverksamhet beslutar att genomföra en flygning – vilket innefattar att fastställa dess färdväg – och därigenom att skapa ett erbjudande om lufttransport riktat till berörda personer som ska anses utgöra det lufttrafikföretag som utför flygningen. Ett lufttrafikföretag som fattar ett sådant beslut åtar sig nämligen ansvaret för genomförandet av den aktuella flygningen, vilket bland annat innefattar att den eventuellt blir inställd eller kraftigt försenad vid ankomsten.”

Det är inte helt klart vilken räckvidd detta avgörande av EU-domstolen får. Om ett flygbolag säljer en biljett av vilken det framgår att flygningen ska utföras av ett annat flygbolag med vilket det biljettutställande flygbolaget har samarbete, borde enligt min uppfattning det flygbolag som faktiskt utför flygningen anses vara ansvarigt enligt förordningen vid t.ex. en inställd flygning. Mer tveksamt kan det bli vid s.k. codeshare om det av biljetten synes framgå att flygningen ska utföras av det biljettutställande flygbolaget men den i praktiken utförs av ett annat flygbolag som det biljettutställande bolaget samarbetar med. I det fallet anser jag att det biljettutställande bolaget bör få bära ansvaret.

Frågan är också hur man bör uppfatta ombokningsfallen? Om passageraren ombokas till ett annat flygbolag på sådant sätt att passageraren enligt fastställd tidtabell ska komma fram mindre än tre timmar efter den ursprungligen avsedda ankomsttiden till destinationen, men den flygning till vilken ombokning skett försenas så att passageraren kommer fram mer än tre timmar försenad, vilket flygbolag ska då anses ha utfört flygningen? I Allmänna reklamationsnämndens praxis har nog hitills an-

setts att det är det flygbolag till vars flygning passageraren ombokats som bär ansvaret i detta fall, se t.ex. nämndens beslut i ärende 2011-2145.

5 Passagerares rätt till ekonomisk kompensation

Enligt passagerarförordningen har en passagerare – utan att behöva påvisa någon ekonomisk skada – rätt till ekonomisk kompensation om en flygning ställs in. Kompensationens storlek är beroende av hur lång den inställda flygningen skulle varit. För flygningar på högst 1 500 kilometer är beloppet 250 euro. Den är 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer. Kompensationen blir 600 euro för alla övriga flygningar.¹²

Förordningstexten anger att *flygningens* längd ska vara avgörande för kompensationens storlek. Texten talar alltså om flygningens avstånd, inte om avståndet mellan avreseorten och den slutliga destinationsorten. Jag har tidigare påpekat att det enligt normal lagtolkning borde innebära att om avsikten varit att det aktuella flygplanet skulle flyga mellan Stockholm och Moskva med mellanlandning i Köpenhamn så borde förordningstexten innebära att avståndet mellan flygplatsen i Stockholm och flygplatsen i Köpenhamn lades samman med avståndet mellan flygplatsen i Köpenhamn och flygplatsen i Moskva.¹³ EU-domstolen har dock – enligt min mening helt i strid med förordningstexten – ansett att det avstånd som ska ligga till grund för kompensationens storlek ska vara avståndet mellan avreseorten och den slutliga destinationsorten, alltså i exemplet avståndet mellan flygplatsen i Stockholm och flygplatsen i Moskva (se EU-domstolens dom i mål C-559/16).

Avståndet ska beräknas enligt den s.k. storcirkelmetoden (s.k. ortodromisk linje). Det innebär i princip att avståndet ska beräknas efter den s.k. fågelvägen.

¹² Det finns vissa förutsättningar som om de är uppfyllda kan medföra en halvering av kompensationsbeloppen, se artikel 7 punkt 2. Det finns också vissa undantag som medför att rätten till kompensation kan falla bort om passageraren viss tid före den avsedda avgången underrättats om att flygningen är inställd, i vissa fall dock bara om passageraren erbjudits ombokning som uppfyller vissa förutsättningar. Se artikel 5!

¹³ Se Anders Eriksson, Flygpasagerares rättigheter, 2013, s. 37.

Kompensation enligt de nu nämnda normerna ska också betalas av lufttrafikföretaget om det nekar en passagerare ombordstigning. Med nekad ombordstigning avses i passagerarförordningen vägran att transportera en passagerare på en flygning, trots att passageraren har infunnit sig för ombordstigning på föreskrivet sätt, dock inte i sådana fall då det funnits rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att passagerarens resehandlingar är ofullständiga (se artikel 2 punkt j). Det innebär t.ex. att det inte är frågan om nekad ombordstigning i förordningens mening, när vägran avser en passagerare som vid gaten inte kan visa upp giltigt visum för inresa i destinationslandet i sådana fall då sådant visum inte kan utfärdas vid ankomsten till destinationen.

I fall då det vid avsedd ombordstigning visar sig att det finns fler passagerare med bekräftad platsreservation på flygningen än vad det finns platser i flygplanet och därför några passagerare måste vägras ombordstigning kan det bero på t.ex. en medveten överbokning eller att lufttrafikföretaget av någon anledning tvingats byta ut det ursprungligen för flygningen avsedda flygplanet mot ett mindre. Vad orsaken är spelar emellertid ingen roll för frågan om kompensation.

Det förekommer att ett lufttrafikföretag vägrar ombordstigning med motiveringen att det inte finns någon plats ledig på flygplanet i den klass som passageraren hade biljett till. Om det t.ex. rör sig om en passagerare som har biljett i ekonomiklass, får dock lufttrafikföretaget inte neka denna passagerare ombordstigning om det finns lediga platser i första klass.

När det gäller nekad ombordstigning finns det en oklarhet i förordningen. Den rör frågan om förordningens bestämmelser är tillämpliga bara i fall där antalet passagerare överstiger antalet tillgängliga platser på flygplanet eller om förordningens bestämmelser också avser andra fall av nekad ombordstigning. I bestämmelserna i förordningen i artikel 4 sägs inte uttryckligen att de bara gäller det förstnämnda fallet. Man får ändå intrycket av den artikeln i förening med förordningens preambel punkt 9 att avsikten har varit att begränsa tillämpningen till det fallet. I artikel 4 anges de åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta i syfte att minska antalet passagerare på planet till det antal som ryms på detta. Punkt 9 i preambeln innehåller uttryck som har samma syfte. Jag har därför tidigare dragit slutsatsen att förordningens bestämmelser om nekad ombordstigning bara gäller det fallet när antalet passagerare med bekräftad platsreservation på flygningen är större än vad flygplanet rymmer.

Skulle däremot en passagerare nekas att stiga ombord av annan anledning, skulle då passagerarförordningen inte vara tillämplig.¹⁴ Det kan i detta sammanhang finnas anledning att också peka på bestämmelserna i artikel 2 punkt j. Som jag redan nämnt anges i den punkten att med nekad ombordstigning i förordningens mening inte avses fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl. Sådana fall omfattas alltså inte av förordningens bestämmelser om bl.a. ekonomisk kompensation.

En märklig miss i passagerarförordningen är att den inte innehåller några bestämmelser om ekonomisk kompensation till passagerare vid försenad flygning. Om en flygning ställs in och passageraren bokas om till en annan flygning medför det ofta att passageraren kommer fram försenad till sitt resmål. I den situationen får passageraren ekonomisk kompensation enligt förordningen. Vanligare är emellertid att flygningen trots allt genomförs men försenas.

EU-domstolen har reparerat denna brist i förordningen. I en uppmärksammas dom i de förenade målen C-402/07 och C-432/07 har domstolen fastslagit att passagerare vid försening kan åberopa rätten till ekonomisk kompensation enligt de ovan redovisade beloppsreglerna, om passagerarna till följd av förseningen nått sin slutliga destinationsort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställdes av lufttrafikföretaget.

6 Undantag vid ombokning

Enligt artikel 5 punkt 1.c.iii i passagerarförordningen ska en passagerare vid inställd flygning ha rätt till ekonomisk kompensation enligt artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte passageraren efter underrättelsen om inställd flygning erbjuds ombokning så att passageraren kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden (för den inställda flygningen) och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Bestämmelsen har ansetts medföra en oklarhet i förhållande till bestämmelser i artikel 7 i förordningen. I sistnämnda artikel anges att vid hänvisning till den artikeln ska passagerare få ekonomisk kompensation med de förut nämnda beloppen 250 euro, 400 euro eller 600 euro beroende på flygningens längd. I

¹⁴ Se Anders Eriksson, *Flygpassagerares rättigheter*, 2013, s. 39. Där behandlas också frågan vilka regler som då i stället blir tillämpliga.

artikel 7 punkt 2 anges dock också att kompensationen kan sättas ned till 50 % i vissa fall. Det är bl.a. om passageraren erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8 och ankomsttiden för denna alternativa flygning inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen med två timmar för alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre.¹⁵

ARN har i ärende 2018-02992 behandlat förhållandet mellan artikel 5 punkt 1.c.iii och artikel 7. I sitt beslut anger ARN att artikel 5 punkt 1.c.iii inte kan "anses stadga annat än att ett flygbolag inte omedelbart behöver betala kompensation när en resenär ges ett erbjudande om ombokning i enlighet med artikel 5 punkt 1.c.iii. Enligt nämnden gäller att om resenären sedan faktiskt försenas i enlighet med artikel 7 punkt 2 ska resenären få kompensation, dock bara med halva beloppet. I ärendet hade en flygning ställts in och passageraren ombokats så att han avreste 15 minuter försenad och nådde sin slutdestination mindre än två timmar efter den inställda flygningens tidtabellsenliga ankomsttid till slutdestinationen. Eftersom flygningens längd understeg 1 500 kilometer fann nämnden att passageraren hade rätt till halv kompensation enligt artikel 7 (125 euro).

Enligt min mening är det tveksamt om nämnden kommit fram till rätt slutsats. Av artikel 5 framgår förutsättningarna för att artikel 7 ska vara tillämplig. Där anges att passagerare vid inställd flygning har rätt till kompensation enligt artikel 7 såvida inte passageraren erbjuds ombokning så att avresa kan ske högst en timme tidigare och ankomst till slutdestinationen sker senast två timmar senare än som skulle ske med den inställda flygningen. Om sådan ombokning sker ska enligt artikel 5 någon tillämpning av artikel 7 inte komma i fråga. Det framgår för övrigt också av de inledande orden i artikel 7. Där står det "Vid hänvisning till denna artikel ska passageraren få kompensation ...". När ombokningsundantaget i artikel 5 är tillämpligt sker det i artikel 5 ingen hänvisning till artikel 7. Enligt min mening är artikel 7 inte över huvud taget tillämplig i sådana fall då ombokningsundantaget i artikel 5 är uppfyllt. I ARN:s ärende 2018-02992 borde därför enligt min mening utgången ha blivit att nämnden avslagit passagerarens krav på att få kompensation enligt artikel 7.

¹⁵ I artikel 8 anges att passageraren vid inställd flygning ska ges rätt att välja mellan återbetalning av biljettpriset eller ombokning.

7 Undantaget avseende extraordinära omständigheter

Rätten till ekonomisk kompensation vid inställd eller försenad flygning kan undantagsvis falla bort. Enligt artikel 5 punkt 3 i passagerarförordningen ska nämligen lufttrafikföretaget inte vara skyldigt att betala ekonomisk kompensation till passagerare enligt artikel 7 vid inställd flygning, om lufttrafikföretaget kan bevisa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.¹⁶

Enligt förordningen gäller undantaget för extraordinära omständigheter bara vid inställd flygning men EU-domstolen har i den förut nämnda domen i de förenade målen C-402/07 och 432/07 slagit fast att undantaget också är tillämpligt vid försenad flygning.

Det kan först slås fast att det är lufttrafikföretaget som har bevisbördan för att undantaget är tillämpligt. Det ska bevisa att det varit extraordinära omständigheter som gjort att flygningen ställts in eller försenats. Därutöver ska lufttrafikföretaget också bevisa att dessa extraordinära omständigheter inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. För att kunna anses vara extraordinära krävs i princip att det rör sig om omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.

Att lufttrafikföretaget har bevisbördan innebär att det inte räcker med ett påstående om att omständigheterna som lett till att flygningen ställts in eller försenats varit extraordinära. Lufttrafikföretaget måste lägga fram *bevisning* som visar detta.

Att omständigheterna ska vara extraordinära får till följd att sådant som ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet i regel inte kan anses vara en extraordinär omständighet. Bristande underhåll, brist på reservdelar och personalbrist utgör därför normalt inte någon extraordinär omständighet. Sjukdom bland personalen utgör normalt inte heller det. Om en större sjukdomsepidemi oväntat skulle bryta ut bland personalen, skulle möjligen bedömningen kunna bli en annan.

¹⁶ Detta har ansetts vara en sträng bevisbörda som är avsevärt hårdare än vad som i allmänhet förekommer vid t.ex. force-majeure-händelser; se Svante O. Johansson, Svensk rättspraxis, Sjörett och annan transporträtt 2006–2010, SvJT 2013 s. 905–936 (särskilt s. 924).

Strejker kan normalt betraktas som extraordinära omständigheter. Detsamma gäller om en flygplatsmyndighet stänger en flygplats, t.ex. på grund av ett bombhot eller ett tekniskt fel inom flygplatsen. Också när en flygplatsmyndighet eller annan luftfartsmyndighet beslutar om begränsningar i lufttrafiken på grund av t.ex. väderförhållanden eller brist på flygledare föreligger normalt en extraordinär omständighet.

EU-domstolen har i sin dom i mål C-549/97 lagt fast att det ingår i ett lufttrafikföretags normala verksamhet att lösa ett tekniskt problem som uppstått på grund av bristande underhåll av ett flygplan. Tekniska problem som uppträcks i samband med underhåll av flygplanen eller som annars beror på brister i detta underhåll kan enligt domstolen i sig inte utgöra extraordinära omständigheter. Domstolen underströk dock att tekniska problem skulle kunna utgöra extraordinära omständigheter, om de uppkommit till följd av händelser som faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Som exempel nämns att tillverkaren av flygplanet eller behörig myndighet uppger att den berörda flygplanstypen är behäftad med ett dolt fabriktionsfel som påverkar flygsäkerheten eller om flygplanet skadas genom terrorism eller sabotage. Enligt EU-domstolens nyssnämnda dom måste den som vill åberopa sådana extraordinära omständigheter bevisa att det är uppenbart att lufttrafikföretaget, även om alla tillgängliga resurser i form av personal, utrustning och ekonomiska insatser använts, inte skulle ha kunnat undvika att de extraordinära omständigheterna medförde att flygningen ställdes in eller försenades. Dock behöver företaget inte göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten. Domstolen anförde också att den omständigheten att ett lufttrafikföretag följt alla lagstadgade minimikrav rörande underhåll av ett flygplan inte var i sig tillräckligt för att det skulle anses bevisat att lufttrafikföretaget vidtagit alla rimliga åtgärder.

EU-domstolen konstaterade i ett annat mål (C-294/10) att – eftersom lufttrafikföretaget är skyldigt att vidta alla rimliga åtgärder för att undvika de extraordinära omständigheterna – företaget vid planeringen av flygningen i rimlig utsträckning måste beakta risken för förseningar om extraordinära omständigheter skulle inträffa. För att undvika alla förseningar, även obetydliga sådana, som uppstår till följd av att extraordinära omständigheter inträffar, måste enligt domstolen ett förnuftigt lufttrafikföretag planera sina resurser på sådant sätt att det har en viss tidsreserv och för att om möjligt kunna genomföra flygningen när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger. Har ett lufttrafikföretag i en så-

dan situation inte någon tidsreserv har det enligt domstolen inte vidtagits alla de rimliga åtgärder som behövdes för att undvika de extraordinära omständigheterna.

I Allmänna reklamationsnämndens praxis finns ett stort antal fall som handlar om frågan huruvida lufttrafikföretaget ska undgå att betala ekonomisk kompensation enligt artikel 7 till passagerare därför att flygningen ställts in eller försenats till följd av extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

I några fall har bedömts att lufttrafikföretaget inte fullgjort sin bevis-skyldighet. Ett sådant fall är ARN:s ärende 2018-03621. I det ärendet krävde fem resenärer kompensation med 250 euro per person för att en flygning från Stockholm Skavsta till Paris ställts in. Lufttrafikföretaget invände att flygningen ställts in på grund av dåligt väder samt att de fem passagerarna valt att få återbetalning av biljettpriset och att de därför inte var berättigade till kompensation enligt artikel 7. Nämnden konstaterade att dåligt väder kan utgöra en extraordinär omständighet men att utredningen i ärendet inte gav stöd för att vädersituationen den aktuella dagen varit av sådan karaktär att det varit fråga om en extraordinär omständighet. Nämnden framhöll vidare att lufttrafikföretaget inte närmare redogjort för på vilket sätt väderförhållandena påverkat den aktuella flygningen eller sagt något om vad det gjort för att minimera följderna av det inträffade. Nämnden fann att lufttrafikföretaget inte kunde undgå att betala ekonomisk kompensation till passagerarna.

I ett annat fall (ARN:s ärende 2018-04154) krävde en resenär ekonomisk kompensation med 250 euro för att hans flygning från Göteborg till Stockholm försenats så mycket att han missat sitt anslutningsflyg till Sundsvall, vilket ledde till att han ankom till Sundsvall mer än tre timmar försenad. Båda flygningarna skulle utföras av ett och samma lufttrafikföretag. Detta invände att förseningen berott på att det flygplan som skulle användas för flygningen på den första delsträckan kommit in försenat till Göteborg på grund av begränsningar i avgångstider från Arlanda till följd av snöfall och vind. Nämnden noterade att lufttrafikföretaget inte hade närmare redogjort för hur vädret på Arlanda påverkat den tidigare flygningen. Nämnden fann därför att lufttrafikföretaget inte hade fullgjort sin bevis-skyldighet. Passageraren hade därför enligt nämnden rätt till ekonomisk kompensation enligt artikel 7 i passagerarförordningen.

I ytterligare ett fall (ARN ärende 2018-04652) begärde en resenär ekonomisk kompensation enligt artikel 7 med 250 euro på grund av att hans flygning från Arlanda till London ställts in. Lufttrafikföretaget invände att flygningen skulle utföras av ett dotterbolag som hade ett flygcertifikat som innehöll större begränsningar än vad moderbolaget hade vad gäller att landa i väder med dålig sikt. Vädret var vid tillfället sådant att dotterbolaget inte fick landningstillstånd. Nämnden påpekade att en extraordinär omständighet inte föreligger om det rör sig om sådant som ingår i verksamhetens drift och ansåg att dotterbolagets certifiering inte ska anses ligga utanför moderbolagets faktiska kontroll. Nämnden fann därför att lufttrafikföretaget inte hade bevisat att det inställda flyget berott på extraordinära omständigheter. Lufttrafikföretaget var därför enligt nämnden skyldigt att betala kompensation till resenären.

I ARN:s ärende 2009-1534 hade en flygning ställts in på grund av att flygplanet strax före start drabbades av ett blixtnedslag som orsakade ett tekniskt fel (skadad bult på nosställsluckan). Lufttrafikföretaget ansåg att felet inte kunde repareras i tid och att flygplanet därför av flygsäkerhetsskäl inte kunde användas. I ärendet var klarlagt att leveransen av ny bult fördröjdes och att därför en bult från ett annat flygplan i stället monterades. Tidsåtgången ledde enligt lufttrafikföretaget till att det var nödvändigt att ställa in flygningen. Nämnden ansåg att lufttrafikföretaget inte hade gett någon förklaring till varför den trasiga bulten inte hade kunnat ersättas tidigare än som skedde. I avsaknad av detta – utan att uttala sig om huruvida en trasig bult efter ett blixtnedslag i sig utgjorde en extraordinär omständighet – fann nämnden att lufttrafikföretaget inte hade förmått bevisa att det inte skulle ha kunnat undvika att flygningen ställdes in utan att företaget behövt göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten. ARN fann alltså att resenärerna var berättigade till kompensation enligt artikel 7 i passagerarförordningen.

Annorlunda var situationen i ARN:s ärende 2010-6011. Genom den bevisning som lufttrafikföretaget presenterat i ärendet fann nämnden det styrkt att flygningen ställts in på grund av väderförhållandena och att beslut om att ställa in flygningen fattas av en myndighet. Eftersom lufttrafikföretaget därmed saknat möjlighet att påverka beslutet fick enligt nämnden den inställda flygningen anses orsakad av en sådan extraordinär omständighet som lufttrafikföretaget inte kunnat undvika även om alla rimliga åtgärder skulle ha vidtagits. Nämnden fann därför att lufttrafik-

företaget inte var skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i passagerarförordningen.¹⁷

ARN har i ärende 2011-3077 prövat frågan om sjukdom i kombination med arbetsrättsliga stridsåtgärder utgör extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. En flygning ställdes in därför att en pilot blivit sjuk. ARN anförde att det normalt inte utgör en extraordinär omständighet, utan i stället är en sådan omständighet som ett lufttrafikföretag i regel har anledning att räkna med kan inträffa och därför måste planera för. Enligt ARN har ett lufttrafikföretag en skyldighet att organisera sin verksamhet så att den kan bedrivas även om en pilot plötsligt blir sjuk inför en flygning. En sådan planering måste enligt ARN utgå från att piloter m.fl. ska ha utrymme för att utföra sina arbetsuppgifter på ordinarie arbetstid. Den omständigheten att det vid den aktuella tiden pågick en övertidsblockad saknade därför enligt ARN betydelse för bedömningen. ARN fann att den berörda resenären var berättigad till ekonomisk kompensation.¹⁸

I ARN:s ärende 2005-5325 ställdes en flygning in därför att flygplanet träffats av ett blixtnedslag under föregående flygning. ARN konstaterade att det innebar att passagerare inte fick transporteras med flygplanet innan en behörig mekaniker inspekterat det och godkänt det för fortsatt flygning. En sådan fanns inte på den berörda flygplatsen (Geneve) utan fick transporteras dit från Stockholm. Nämnden fann att blixtnedslaget utgjorde en extraordinär omständighet. Nämnden fann också att det inte kunde krävas att ett lufttrafikföretag hade inspektionsbehörig mekaniker stationerad i Geneve och kom till slutsatsen att det förelåg extraordinära omständigheter som inte hade kunnat undvikas även om alla *rimliga* åtgärder hade vidtagits.

I det nämnda fallet rörde det sig om en extraordinär omständighet som skett under en föregående flygning. Så som passagerarförordningens text i artikel 5 punkt 3 är utformad torde det generellt vara möjligt för lufttrafikföretag att åberopa en sådan omständighet som skäl för att befria lufttrafikföretaget från kompensationskyldighet.¹⁹

¹⁷ Ett liknande fall är ARN:s ärende 2011-3260.

¹⁸ Jfr ARN:s ärende 2011-3095 som gällde en flygning som ställdes in på grund av personalbrist beroende på oväntad sjukfrånvaro.

¹⁹ Jfr Anders Eriksson, Flygpasagerares rättigheter, 2013, s. 63 samt ARN:s avgörande i ärende 2013-03479.

Det bör observeras att undantaget för extraordinära omständigheter bara är tillämpligt vid inställd flygning och försenad flygning, inte vid nekad ombordstigning. I ARN:s ärende 2010-8592 hade ett lufttrafikföretag fått byta det för flygningen avsedda flygplanet mot ett mindre sådant. Alla passagerare som var inbokade på flygningen fick då inte plats i det nya flygplanet. En passagerare som nekats ombordstigning fick av lufttrafikföretaget avslag på sin begäran om ekonomisk kompensation med hänvisning till att flygplansbytet berott på extraordinära omständigheter. ARN konstaterade dock att det vid nekad ombordstigning saknar betydelse vad som orsakat flygplansbytet och att passageraren därför hade rätt till ekonomisk kompensation.²⁰

8 Passagerarens rätt till assistans m.m.

Vid nekad ombordstigning, inställd flygning och försenad flygning har passageraren rätt till viss assistans av lufttrafikföretaget (se artiklarna 4, 5 och 6 i passagerarförordningen). Det innebär bl.a. att passageraren vid nekad ombordstigning och inställd flygning ska erbjudas att välja mellan återbetalning av biljettpriset eller ombokning under likvärdiga transportvillkor (se artikel 8). Passageraren ska också erbjudas bl.a. måltider och förfriskningar i skäligen proportion till väntetiden och vid behov hotellrum (se artikel 9).

EU-domstolen konstaterade i sin dom i mål C-83/10 att ett lufttrafikföretag som inte fullgör sina skyldigheter att bistå passagerarna vid t.ex. en inställd flygning blir skyldigt att betala ersättning till passagerarna för detta med stöd av artiklarna 8 och 9.

I ARN:s ärende 2017-12124 prövades den frågan. Saken gällde en ombokning. Nämnden konstaterade att ombokning under likvärdiga transportvillkor inte innebär att ett lufttrafikföretag kan vägra att omboka en passagerare till tillgängliga platser bara av den anledningen att dessa finns i en högre klass än vad passageraren betalt för. I det aktuella fallet hade lufttrafikföretaget vägrat att omboka passageraren till businessklass eftersom hennes biljett var i ekonomiklass. Nämnden konstaterade att lufttrafikföretaget därigenom brutit mot passagerarförordningens bestämmelser och var skyldigt att ersätta den skada som därigenom drabbat passageraren.²¹

²⁰ Jfr EU-domstolens dom i mål C-22/11.

²¹ Passageraren hade själv bokat ny biljett i businessklass och betalt för denna.

Även om ett lufttrafikföretag inte är skyldigt att betala ekonomisk kompensation till en passagerare vid inställd eller försenad flygning därför att undantaget för extraordinära omständigheter är tillämpligt, kvarstår lufttrafikföretagets skyldighet att ge passagerare assistans och service enligt artiklarna 8 och 9 i passagerarförordningen. EU-domstolen har i sin dom i mål C-12/11 bekräftat det. I målet hade lufttrafikföretaget hävdat att skyldigheten att erbjuda passagerare service enligt artikel 9 faller bort vid "utomordentligt extraordinära omständigheter" men denna standpunkt underkändes av domstolen.²²

I ARN:s ärende 2005-2884 ställdes en flygning in på grund av en flygledarstrejk. Resenärerna erbjöds av lufttrafikföretaget ombokning till en flygning påföljande dag. Resenärerna krävde att lufttrafikföretaget skulle tillhandahålla hotellrum m.m. men nekades detta. De fick i stället ordna det själva och krävde ersättning av lufttrafikföretaget för bl.a. hotellkostnaden. Lufttrafikföretaget ansåg sig inte skyldigt att betala hotellkostnaden eftersom strejken låg utanför företagets kontroll. ARN fann dock att lufttrafikföretagets skyldighet att erbjuda bl.a. hotellrum kvarstår även om det varit extraordinära omständigheter som gjort att flygningen fått ställas in. Resenärerna var därför berättigade att få ersättning av lufttrafikföretaget för bl.a. hotellkostnaden.

Frågan är nu hur långt lufttrafikföretagets ombokningsskyldighet sträcker sig. Är lufttrafikföretaget bara skyldigt att söka efter ombokningsmöjligheter på sina egna flygningar eller omfattar ombokningsskyldigheten också att söka efter ombokningsmöjligheter hos andra lufttrafikföretag. Jag har ansett att den nuvarande utformningen av texten i artikel 8 i passagerarförordningen får anses ha den innebörden att ombokningsskyldigheten bara avser lufttrafikföretagets egna flygningar.²³

ARN har behandlat den frågan i ärende 2017-07902. Det gällde en inställd flygning. Passageraren bokades om till en flygning med lufttrafikföretaget påföljande dag. Även den flygningen blev inställd. Passageraren köpte då själv en biljett med ett annat flygbolag. Priset för den ursprungliga biljetten återbetalades till passageraren. Tvisten gällde att passageraren krävde ersättning av lufttrafikföretaget för prisskillnaden.

Nämnden konstaterade först att det är lufttrafikföretaget som ska bevisa att det lämnat passageraren assistans enligt artikel 8 i passagerarför-

²² Jfr även EU-domstolens avgöranden i mål C-294/10 och i de förenade målen C-581/10 och C-629/10.

²³ Se härom Anders Eriksson, Flygpassagerares rättigheter, 2013, s. 32 f.

ordningen. Nämnden fann att lufttrafikföretaget inte bevisat att passageraren begärt återbetalning av biljettpriset och att den omständigheten att biljettpriset sedermera återbetalats till passageraren inte medförde att han förlorat sin rätt till ombokning. Lufttrafikföretaget hade därför varit skyldigt att omboka honom enligt artikel 8 i passagerarförordningen. Därefter noterade nämnden att lufttrafikföretaget bara gjort ett försök att omboka passageraren till en av sina egna flygningar och att det inte försökt omboka honom till flygningar med annat lufttrafikföretag.

Därefter anförde nämnden följande.

”I artikel 8.1 talas det bara om ombokning utan närmare precisering. Förordningens ordalydelse ger således inte något klart besked i fråga om omfattningen av flygbolagets skyldighet att boka om passagerare. Det ges inte heller något svar i förordningens preambel. EU-domstolen har inte prövat frågan och det finns inte någon refererad svensk domstolspraxis att falla tillbaka på. I EU-kommissionens vägledning till tolkningen av EU-förordningen förutsätts att ombokning kan ske med andra flygbolag, men det framgår inte uttryckligen att flygbolaget har en sådan skyldighet.”²⁴

Nämnden nämner sedan att olika uppfattningar om ombokningsskyldigheten har framförts i den rättsliga litteraturen. Nämnden anser att det med hänsyn till passagerarförordningens övergripande syfte att stärka passagerarnas rättigheter finns övervägande skäl för att anse att skyldigheten att omboka inte bara avser lufttrafikföretagets egna flygningar utan även andra lufttrafikföretags flygningar.

Tre av nämndens sju ledamöter var dock skiljaktiga och anförde följande.

”Som framgått av det som nämndens majoritet anfört råder det olika uppfattningar om huruvida ombokningsskyldigheten i artikel 8.1 i EU-förordningen innefattar en skyldighet att omboka inte bara till lufttrafikföretagets egna flygningar utan även till andra lufttrafikföretags flygningar. Eftersom en skyldighet att omboka till andra lufttrafikföretags flygningar skulle kunna vara mycket ekonomiskt betungande för ett lufttrafikföretag, anser vi att en sådan skyldighet inte kan åläggas ett lufttrafikföretag utan att det uttryckligen framgår av lagtext (i detta fall EU-förordningen) eller av avgöranden i EU-domstolen eller svensk domstol. Som anføres i majoritetens beslut framgår det inte av lagtexten att skyldigheten att omboka avser även skyldighet att omboka till ett annat lufttrafikföretags flygningar. Inte heller

²⁴ Kommissionens tillkännagivande den 15 juni 2016, 2016/C 214/04, avsnitt 4.2.

finns det på denna punkt något avgörande av EU-domstolen eller svensk domstol. Vår utgångspunkt är därför att den skyldighet att omboka som anges i artikel 8.1 bara avser en skyldighet att omboka till lufttrafikföretagets egna flygningar.”²⁵

För egen del är jag fortfarande av den uppfattningen att ombokningsskyldigheten bara bör anses omfatta det egna lufttrafikföretagets flygningar. Om man betänker att skyldigheten skulle omfatta även andra lufttrafikföretags flygningar och det i det andra lufttrafikföretagets flygplan bara finns plats i första klass och huvuddelen av passagerarna har köpt biljetter i billigaste klass, skulle den inställda flygningen medföra orimliga kostnader för det lufttrafikföretag som skulle ha genomfört den flygningen. Att ålägga ett lufttrafikföretag en sådan ombokningsskyldighet utan uttryckligt stöd i lagen anser jag vara att gå för långt.

9 Avräkning

Artikel 12 punkt 1 i passagerarförordningen gäller möjligheten för en passagerare att få ersättning både enligt förordningen och enligt andra regelsystem, t.ex. internationella konventioner eller nationell rätt. Den punkten i artikeln är enligt min mening otydlig och svårtolkad. Den lyder:

”Tillämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation.”

Den lydelse som första meningen i punkten har klargör att den omständigheten att en passagerare får ekonomisk kompensation enligt passagerarförordningen inte utesluter att passageraren kan ha rätt till ytterligare kompensation enligt andra regelverk.

Det är i stället bestämmelsen om avräkning i punktens andra mening som leder till bekymmer. Där framgår att ”kompensation” som beviljas enligt passagerarförordningen ”får” räknas av mot ”sådan kompensation”, dvs. mot ”ytterligare kompensation”. Frågan är då om kompensationsbegreppet i artikel 12 punkt 1 bara avser kompensation av sådant

²⁵ Såväl majoriteten som de skiljaktiga kom dock fram till samma utgång i ärendet eftersom det ansågs att lufttrafikföretaget inte fullgjort sin skyldighet att omboka när även den andra flygningen ställdes in.

slag som avses i artikel 7 i passagerarförordningen eller om begreppet ”ytterligare kompensation” också innefattar skadestånd som erhålls med stöd av internationella konventioner eller nationell rätt.

I ARN:s ärende 2017-09834 uppstod en försening på åtta timmar vid en flygning som ingick i en paketresa. Tvisten gällde huruvida lufttrafikföretaget från den ekonomiska kompensationen enligt passagerarförordningen skulle få göra avdrag för den ersättning som passagerarna fått av paketresearrangören för att de gått miste om tid på resmålet. Nämnden anförde att den närmare innebörden av artikel 12 punkt 1 andra meningen är omdiskuterad. Det gäller enligt nämnden bl.a. frågan om vilket slags ekonomisk gottgörelse som kan avräknas mot ekonomisk kompensation enligt artikel 7 i passagerarförordningen. Nämnden framhöll att EU-domstolen inte har prövat den frågan och att olika uppfattningar har kommit till uttryck i nationell rättspraxis och i den juridiska litteraturen. Enligt nämnden är det dock klart att avsikten med bestämmelsen är att passagerarna inte ska överkompenseras och ”ersättas flera gånger för samma sak eller, med andra ord, på samma grund”. Därefter påpekade nämnden i sitt avgörande att nämnden flera gånger tidigare kommit fram till att avräkning kan ske mot såväl ekonomisk kompensation enligt passagerarförordningen som annan ekonomisk gottgörelse – åt båda hållen alltså – samt att avräkning bara ska göras om lufttrafikföretaget kräver det. Nämnden framhöll vidare att den kommit fram till att ersättning för ekonomisk skada enligt ”Montrealkonventionen och andra sådana rättsakter”, t.ex. för förlorad inkomst eller för förbetalda arrangemang som inte har kunnat utnyttjas, inte ska avräknas mot kompensation enligt passagerarförordningen. Inte heller ska enligt ARN avräkning ske mot ersättning som ett lufttrafikföretag ska betala på grund av att det underlåtit att lämna passagerare assistans eller service enligt artiklarna 8 och 9 i passagerarförordningen.

I sitt beslut i ärendet framhöll nämnden att dess fasta praxis (se t.ex. nämndens avgörande den 29 december 2015 i ärende 2015-03046) innebär att endast skadestånd för tidsspillan får avräknas, eftersom anars grunden för ersättningen inte är densamma som i artikel 7 i passagerarförordningen. Det innebär enligt nämnden att prisavdrag inte ska avräknas mot kompensation enligt passagerarförordningen.

Därefter anförde nämnden följande.

”I sammanhanget kan nämnas att det i artikel 14.5 i det nya paketresedirektiv som antogs i november 2015 och som ska tillämpas från den 1 juli

2018 föreskrivs att ersättning enligt direktivet inte ska påverka resenärernas rättigheter enligt vissa EU-förordningar, bl.a. förordning 261/2004, och internationella avtal. Vidare sägs det i artikelns sista led att ersättning eller prissänkning enligt paketresedirektivet och ersättning och prissänkning enligt dessa förordningar och internationella avtal ska dras av från varandra för att undvika överkompensation. I regeringens proposition med förslag till ny paketreselag görs dock bedömningen att det inte bör införas någon ny reglering om avräkning med anledning av det sista ledet i artikel 14.5 då det är en allmän princip enligt svensk rätt att ersättning ska försätta den skadelidande i samma ekonomiska situation som om den omständighet som föranleder ersättning inte hade inträffat (prop. 2017/18:225 s. 85 f.). Propositionen behandlas för närvarande i riksdagen.

Nämnden vidhåller för sin del den uppfattning som kommit till uttryck i tidigare nämnt vägledande avgörande från december 2015. Som nämnden därvid framhållit utgör en s.k. dagsandel som en paketresearrangör lämnar med anledning av en försenad ankomst till resmålet normalt sett inte ett skadestånd utan ett prisavdrag. Ett prisavdrag är något annat än ett skadestånd och syftar till att återställa relationen mellan det pris köparen av paketresan betalat för produkten och den prestation paketresearrangören tillhandahållit (se Högsta domstolens dom den 17 april 2018 i mål T 2196-17 punkterna 23 och 24). Prisavdraget kan beräknas på flera olika sätt. Många gånger görs det i paketresesammanhang genom en återbetalning av priset som ungefär motsvarar förseningens längd. Det innebär dock inte i sig att prisavdraget är att betrakta som ersättning för tidsspillan på samma sätt som den standardiserade kompensation som utgår enligt EU-förordningen till följd av inställd eller försenad flygning.

I detta fall har paketresan varat under en vecka och kostat omkring 40 000 kr totalt för nio resenärer. Paketresearrangören har betalat en dagsandel om totalt 8516 kr. Annat har inte framkommit än att dagsandelen här är att betrakta som ett prisavdrag. Det innebär att det inte ska göras någon avräkning mot den kompensation som enligt EU-förordning 261/2004 flygbolaget är skyldigt att betala.”

Frågan är om nämndens praxis kan bestå framöver. Lagtexten i passagerarförordningen är otydlig och innebörden i de berörda delarna i paketresedirektivet är förvirrande, särskilt som den svenska lagstiftaren ansett att någon lagreglering av direktivets avräkningsbestämmelser inte behövs. Vid en jämförelse med den tyska språkversionen av passagerarförordningen blir tveksamheten förstärkt. Den tyska förordningstexten

ger ett klart intryck av att avsikten med avräkningsbestämmelsen varit att kompensation enligt förordningen ska kunna avräknas mot skadestånd.²⁶

En annan sak är att man kan ifrågasätta om en avräkning av ekonomisk kompensation enligt passagerarförordningen mot skadestånd enligt internationella konventioner eller nationell rätt sakligt sett framstår som en bra lösning. Det kan ju hända att en passagerare som inte drabbas av en ekonomisk skada till följd av inställt eller försenat flyg får full kompensation enligt passagerarförordningen samtidigt som en annan passagerare på samma flygning som drabbas av en ekonomisk skada (t.ex. inkomstförlust) får samma ersättningsbelopp eftersom skadan (inkomstförlusten) understiger kompensationsbeloppet enligt passagerarförordningen. Detta kan nog av många upplevas som orättvist. Jag tycker därför att den praxis som ARN kommit fram till sakligt sett framstår som bra.

10 Några avslutande synpunkter

I det föregående har jag tagit upp vissa frågor som rör tillämpningen av passagerarförordningen. Det finns emellertid många andra aspekter på innehållet i förordningen. Den som vill ha en mera utförlig redovisning av förordningens regelsystem hänvisas till andra framställningar.²⁷

Redan av det som jag berört i denna artikel framgår att det finns en mängd oklarheter i passagerarförordningens regler. Att en lagstiftning ibland kan behöva förtydligas genom rättspraxis är inget ovanligt. Det ligger i sakens natur att lagstiftaren inte kan förutse alla situationer som kan uppstå eller att det inte är möjligt att i generella regler innefatta alla olika fall som kan uppkomma. Att en lagstiftning innehåller en så stor mängd oklarheter som passagerarförordningen gör är emellertid ovanligt. Därtill kommer att inte ens huvudfall reglerats i lagtexten. Att frågan om ekonomisk kompensation vid försenad flygning inte behandlats alls i lagtexten utgör en anmärkningsvärd brist. Det kan inte ha krävt några mer omfattande överväganden för att inse att det var en klar lucka i lagstiftningen. Även några av de andra bristerna väcker viss förvåning. Det gäller t.ex. att ombokningsskyldighetens omfattning inte klargjorts i

²⁶ Om bakgrunden till den tyska förordningstexten, se Hans-Georg Bollweg, *Luftverkehrsrechtliche Ausgleichsleistungen und reisevertragliche Gewährleistung*, RRA, s. 10 ff.

²⁷ Se t.ex. Morten Kjelland, *Flypassasjerers rettigheter ved forsinkelser og kansellering*, 2013, och Anders Eriksson, *Flypassagerares rättigheter*, 2013.

lagtexten och att avräkningsregelns räckvidd är oklar och synes olika i de olika språkversionerna.

Den låga kvaliteten på passagerarförordningens lagtext har också nödvändiggjort att EU-domstolen fått gå in och ”korrigera” lagstiftarens arbete. Det gäller förstås frågan om ekonomisk kompensation för försenad flygning, men även i flera andra avseenden, t.ex. att lagtextens uttryck ”flygningens längd” inte skulle avse flygningens längd utan i stället avståndet fågelvägen mellan avreseortens flygplats och slutdestinationens flygplats även vid flygningar med mellanlandningar eller flygplansbyte på annan flygplats.

Att EU-domstolen och nationell rättspraxis har fått bedöma hur begreppet ”extraordinära omständigheter” i artikel 5 punkt 3 ska tillämpas framstår däremot inte som så märkligt. En regel av den karaktären som artikel 5 punkt 3 innehåller kräver tillämpningsöversväganden för de många olika situationer som den kan bli tillämplig på.

Det är sällan man ser en lagstiftningsprodukt som innehåller så stora och uppenbara kvalitetsbrister som passagerarförordningen gör. Ett arbete med att revidera förordningen har pågått inom EU i flera år. De ändringsförslag som har lagts fram av kommissionen och inom parlamentet är dock enligt min mening inte något som – om de genomförs – kommer att underlätta tillämpningen av förordningen, i vissa avseenden snarare tvärtom. Flera av de nuvarande bristerna i förordningen synes komma att bestå.

Därtill kommer att förordningens regler i vissa avseenden framstår som alltför generösa mot passagerarna. Kompensationsbeloppen är i en del fall enligt min mening alltför väl tilltagna. I vart fall vid kortare förseningar, t.ex. på mindre än sex timmar framstår det som orimligt med de höga kompensationsbelopp som ska tillämpas idag.

Enligt min mening finns det behov av en totalrenovering av passagerarförordningen!