



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 4 oktober 2012*

”Luftfart — Förordning (EG) nr 261/2004 — Kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning — Begreppet ’nekad ombordstigning’ — Ett lufttrafikföretag har annullerat en passagerares boardingkort på grund av ett antagande om att en föregående flygning, för vilken incheckning skett samtidigt med incheckningen för den aktuella flygningen och vilken utförts av samma lufttrafikföretag, var försenad”

I mål C-321/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña (Spanien) genom beslut av den 29 mars 2011, som inkom till domstolen den 28 juni 2011, i målet

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

mot

Iberia, Líneas Aéreas de España SA,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz och D. Šváby (referent),

generaladvokat: V. Trstenjak,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Iberia, Líneas Aéreas de España SA, genom J. Bejerano Fernández, procurador,
- Frankrikes regering, genom G. de Bergues och M. Perrot, båda i egenskap av ombud,
- Finlands regering, genom H. Leppo, i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: spanska.

— Europeiska kommissionen, genom K. Simonsson och R. Vidal Puig, båda i egenskap av ombud, med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 2 j, 3.2 och 4.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Germán Rodríguez Cachafeiro och María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor, å ena sidan, och lufttrafikföretaget Iberia, Líneas Aéreas de España SA (nedan kallat Iberia), å andra sidan, till följd av Iberias beslut att inte kompensera dem för att de nekats ombordstigning på en flygning mellan Madrid (Spanien) och Santo Domingo (Dominikanska republiken).

Tillämpliga bestämmelser

Förordning (EEG) nr 295/91

- 3 I artikel 1 i rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekats ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, volym 7, område 4, s. 7), föreskrevs följande:

”De i denna förordning fastställda gemensamma minimireglerna är tillämpliga då passagerare på grund av överbokning nekats tillgång till en flygning i regelbunden lufttrafik, till vilken de har giltig färdbiljett och bekräftad platsreservation, och som avgår från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och på vilken fördragets bestämmelser är tillämpliga, oberoende av i vilken stat lufttrafikföretaget är etablerat samt oberoende av passagerarens nationalitet och bestämmelseorten.”

Förordning nr 261/2004

- 4 I skälen 1, 3, 4, 9 och 10 i förordning nr 261/2004 anges följande:

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

...

- (3) Med [förordning nr 295/91] infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.
- (4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

...

- (9) Antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning bör minskas genom att det införs en skyldighet för lufttrafikföretagen att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner, i stället för att passagerare nekas ombordstigning, och genom full kompensation till dem som slutligen nekas ombordstigning.
- (10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.”

5 I artikel 2 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

...

- j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga,

...”

6 I artikel 3, med rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkt 2:

”Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

- a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, har checkat in

— på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt)

eller, om ingen tid har angetts,

— senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller

...”

7 Artikel 4 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Nekad ombordstigning”, har följande lydelse:

”1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

2. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer skall kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.

3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.”

8 I artikel 7 i samma förordning, med rubriken ”Rätt till kompensation”, anges följande i punkt 1:

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

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,
- b) 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,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

...”

9 Det föreskrivs i artiklarna 8 och 9 i nämnda förordning, jämförda med artikel 4 i densamma, att passagerare som nekats ombordstigning har rätt till återbetalning eller ombokning samt rätt till service.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

10 Germán Rodríguez Cachafeiro och María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor, kärande i målet vid den nationella domstolen, köpte var för sig en flygbiljett av Iberia för sträckan La Coruña (Spanien) – Santo Domingo. Biljetten avsåg två flygningar, nämligen IB 513, La Coruña – Madrid, den 4 december 2009 (klockan 13.30–14.40) och IB 6501, Madrid – Santo Domingo, samma dag (klockan 16.05–19.55).

11 Kärandena i målet vid den nationella domstolen infann sig vid Iberias incheckningsdisk vid La Coruñas flygplats där de, enligt villkoren i artikel 3.2 i förordning nr 261/2004, checkade in sitt bagage direkt till den slutliga bestämmelseorten och fick boardingkort för de två på varandra följande flygningarna.

12 Den första flygningen blev försenad med 1 timme och 25 minuter. Iberia antog att förseningen skulle leda till att båda passagerarna missade den anslutande flygförbindelsen i Madrid. Klockan 15.17 annullerade bolaget därför deras boardingkort för den andra flygningen, som var planerad till klockan 16.05. Den nationella domstolen har påpekat att de, vid ankomsten till Madrid, infann sig vid utgången till flygplanet när det sista utropet för passagerarna gjordes. Iberias personal hindrade dem emellertid från att stiga ombord med motiveringen att deras boardingkort hade annullerats och att deras platser hade getts till andra passagerare.

13 Kärandena i målet vid den nationella domstolen inväntade nästa dag för att resa med ett annat flyg till Santo Domingo och de kom fram till sin slutliga bestämmelseort med 27 timmars försening.

14 Germán Rodríguez Cachafeiro och María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor väckte, den 23 februari 2010, talan vid Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña. De yrkade där att Iberia skulle förpliktas att betala kompensation med 600 euro till var och en av dem för ”nekad ombordstigning” enligt artiklarna 4.3 och 7.1 c i förordning nr 261/2004. Iberia bestred yrkandena och gjorde gällande att de omständigheter på grundval av vilka talan hade väckts inte bestod i en ”nekad ombordstigning”, utan skulle bedömas som ett missat anslutningsflyg. Beslutet att neka dem ombordstigning berodde nämligen inte på en överbokning, utan motiverades av att den föregående flygningen var försenad.

15 Den nationella domstolen har dessutom påpekat att Iberia beviljade den kompensation som föreskrivs i artiklarna 4.3 och 7 i förordning nr 261/2004 till sju passagerare som av bolaget hade nekats ombordstigning på den aktuella flygningen mellan Madrid och Santo Domingo.

- 16 I detta hänseende har nämnda domstol ställt sig frågande till huruvida begreppet "nekad ombordstigning" uteslutande avser situationer där flygningarna från början har varit överbokade eller huruvida detta begrepp även kan gälla andra situationer, såsom den som kärandena i målet vid den nationella domstolen har befunnit sig i.
- 17 Mot denna bakgrund beslutade Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

"Kan begreppet 'nekad ombordstigning' i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, jämförd med artiklarna 3.2 och 4.3 i densamma, omfatta en situation där ett flygbolag nekar ombordstigning på grund av att den första flygning som biljetten innefattar på grund av flygbolagets eget förvållande har blivit försenad och att flygbolaget felaktigt har antagit att passagerarna inte skulle hinna i tid till den andra flygningen och därför gett deras platser till andra passagerare?"

Prövning av tolkningsfrågan

- 18 Den nationella domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 2 j i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 3.2 i densamma, ska tolkas på så sätt att begreppet "nekad ombordstigning" omfattar en situation där ett lufttrafikföretag, inom ramen för ett enda transportavtal som avser flera platsreservationer för flygningar som följer direkt på varandra och för vilka incheckningen har skett samtidigt, nekar vissa passagerare ombordstigning med motiveringen att den första flygning som ingår i platsreservationen på grund av lufttrafikföretagets eget förvållande har blivit försenad och att nämnda företag felaktigt har antagit att passagerarna inte skulle hinna i tid för att stiga ombord på den andra flygningen.
- 19 I detta hänseende erinrar domstolen om att det enligt artikel 2 j i förordning nr 261/2004, för att det ska anses vara frågan om "nekad ombordstigning", förutsätts att ett lufttrafikföretag vägrar att transportera en passagerare på en flygning för vilken denne haft en platsreservation och att passageraren har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2 i förordningen, såvida det inte funnits rimliga skäl att neka ombordstigning, till exempel av de skäl som anges i nämnda artikel 2 j.
- 20 Den fråga som har ställts av den hänskjutande domstolen bygger på förutsättningen att kärandena har infunnit sig för ombordstigning på flygningen Madrid – Santo Domingo, enligt villkoren i artikel 3.2 i förordning nr 261/2004. Av handlingarna i målet framgår dessutom att det inte var på grund av ett påstående om att nämnda villkor inte hade iakttagits som kärandena hindrades från att stiga ombord på denna flygning, utan på grund av att deras platsreservation hade annullerats till följd av den konstaterade förseningen avseende deras föregående flygning mellan La Coruña och Madrid.
- 21 Utan att föregripa de eventuella följderna av att kärandena i målet vid den nationella domstolen, på grund av nämnda försening, kom fram till den slutliga bestämmelseorten (Santo Domingo) med 27 timmars försening i förhållande till den tid som angavs i tidtabellen när de bokade sin resa, ska det påpekas att det enligt lydelsen av artikel 2 j i förordning nr 261/2004, med avseende på de skäl som har föranlett ett lufttrafikföretag att neka ombordstigning för en passagerare som har en platsreservation och som har infunnit sig för ombordstigning på föreskrivet sätt, inte krävs att den nekade ombordstigningen föranleddes av "överbokning" av den aktuella flygningen, som orsakats av nämnda företag av ekonomiska skäl.
- 22 När det gäller den nämnda bestämmelsens sammanhang och de mål som eftersträvas med den lagstiftning som den är en del av, konstaterar domstolen att unionslagstiftarens avsikt med förordning nr 261/2004 var att minska antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning, vilket då var för högt, genom att komma till rätta med bristerna i förordning nr 295/91, vilken i enlighet med dess artikel 1 endast innehöll gemensamma minimibestämmelser som var tillämpliga på passagerare som

nekats ombordstigning på en överbokad reguljär flygning. Detta framgår inte endast av skälen 3, 4, 9 och 10 i förordning nr 261/2004, utan även av förarbetena till denna, i synnerhet förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om införande av gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, vilket lades fram av Europeiska gemenskapernas kommission den 21 december 2001 (KOM(2001) 784 slutlig).

- 23 Det är mot denna bakgrund som unionslagstiftaren, i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, från definitionen av begreppet ”nekad ombordstigning” har tagit bort alla hänvisningar till orsaken till att ett lufttrafikföretag vägrar transportera en passagerare.
- 24 Unionslagstiftaren har därigenom utvidgat räckvidden av denna definition, så att den inte enbart omfattar nekad ombordstigning på grund av överbokning, vilket tidigare var fallet med artikel 1 i förordning nr 295/91, och gett definitionen en vid betydelse som omfattar samtliga fall där ett lufttrafikföretag vägrar transportera en passagerare.
- 25 Denna tolkning finner stöd i konstaterandet att om begreppet ”nekad ombordstigning” enbart omfattade fall av överbokning, skulle detta i praktiken medföra en betydande försämring av det skydd som passagerarna åtnjuter enligt förordning nr 261/2004 och, därmed, strida mot förordningens syfte, som enligt skäl 1 i densamma är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket motiverar att passagerarnas rättigheter ges en vid tolkning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 69, och av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann, REG 2008, s. I-11061, punkt 18).
- 26 Av detta följer att om begreppet ”nekad ombordstigning” enbart omfattade överbokning, skulle konsekvensen bli att passagerare som befinner sig i en sådan situation som den för kärandena i målet vid den nationella domstolen inte fick något skydd. De skulle då förlora möjligheten att åberopa artikel 4 i förordning nr 261/2004, vilken i punkt 3 hänvisar till förordningens bestämmelser om rätt till kompensation, återbetalning eller ombokning samt rätt till service, som återfinns i artiklarna 7–9 i samma förordning.
- 27 Av det anförda följer att det i princip måste vara fråga om ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, när ett lufttrafikföretag nekar en passagerare ombordstigning under sådana omständigheter som dem som är aktuella i målet vid den nationella domstolen.
- 28 Såsom föreskrivs i nämnda bestämmelse ska det emellertid säkerställas att det inte kan finnas rimliga skäl för att neka ombordstigning, ”t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga”.
- 29 Domstolen konstaterar härvid att unionslagstiftaren genom att använda uttrycket ”till exempel” har avsett att tillhandahålla en icke uttömmande uppräkningslista av fall där det kan finnas rimliga skäl för att neka ombordstigning.
- 30 Likväl kan det inte av denna formulering utläsas att sådana driftsmässiga skäl som de som är aktuella i målet vid den nationella domstolen ska anses utgöra rimliga skäl att neka ombordstigning.
- 31 Den nationella domstolen åsyftar nämligen det förhållandet – inom ramen för ett enda transportavtal som avser flera platsreservationer för två flygningar som följer direkt på varandra och för vilka incheckningen har skett samtidigt – att den första flygningen på grund av det aktuella lufttrafikföretagets eget förvållande har blivit försenad, att nämnda företag felaktigt har antagit att passagerarna inte skulle hinna i tid för att stiga ombord på den andra flygningen och att lufttrafikföretaget följaktligen har tillåtit att de platser som skulle innehas av de passagerare som nekats ombordstigning får ges till andra passagerare på den andra flygningen.

- 32 Ett sådant skäl för att neka ombordstigning är emellertid inte jämförbart med de skäl som är uttryckligen angivna i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, eftersom det inte på något sätt kan tillskrivas den passagerare som nekats ombordstigning.
- 33 Ett lufttrafikföretag kan inte tillåtas att avsevärt utöka de fall där företaget har rätt att anse att det finns rimliga skäl att neka ombordstigning för en passagerare. Detta skulle med nödvändighet medföra att passageraren berövades allt skydd, vilket skulle strida mot syftet med förordning nr 261/2004, som är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna genom att de rättigheter som tillerkänns dem ges en vid tolkning.
- 34 Detta skulle, i en sådan situation som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen, för övrigt leda till att passagerarna drabbas av betydande problem och olägenheter till följd av en nekad ombordstigning, trots att denna vägran under alla omständigheter enbart kan tillskrivas lufttrafikföretaget, som antingen har orsakat förseningen av den första flygningen, som utförs av företaget självt, eller felaktigt har bedömt att de berörda passagerarna inte skulle kunna infinna sig i tid för att stiga ombord på den följande flygningen, eller som har sålt biljetter avseende flera på varandra följande flygningar för vilka det inte har funnits tillräckligt med tid för att ta den senare flygningen.
- 35 Det kan följaktligen inte anses att det finns rimliga skäl för en sådan nekad ombordstigning som den som är aktuell i målet vid den nationella domstolen. Den ska därför kvalificeras som en "nekad ombordstigning" i den mening som avses i artikel 2 j i nämnda förordning.
- 36 Mot bakgrund av det anförda ska den fråga som har ställts besvaras enligt följande. Artikel 2 j i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 3.2 i densamma, ska tolkas på så sätt att begreppet "nekad ombordstigning" omfattar en situation där ett lufttrafikföretag, inom ramen för ett enda transportavtal som avser flera platsreservationer för flygningar som följer direkt på varandra och för vilka incheckningen har skett samtidigt, nekar vissa passagerare ombordstigning med motiveringen att den första flygning som ingår i platsreservationen på grund av lufttrafikföretagets eget förvållande har blivit försenad och att nämnda företag felaktigt har antagit att passagerarna inte skulle hinna i tid för att stiga ombord på den andra flygningen.

Rättegångskostnader

- 37 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Artikel 2 j i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, jämförd med artikel 3.2 i förordning nr 261/2004, ska tolkas på så sätt att begreppet "nekad ombordstigning" omfattar en situation där ett lufttrafikföretag, inom ramen för ett enda transportavtal som avser flera platsreservationer för flygningar som följer direkt på varandra och för vilka incheckningen har skett samtidigt, nekar vissa passagerare ombordstigning med motiveringen att den första flygning som ingår i platsreservationen på grund av lufttrafikföretagets förvållande har blivit försenad och att nämnda företag felaktigt har antagit att passagerarna inte skulle hinna i tid för att stiga ombord på den andra flygningen.

Underskrifter