



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
föredraget den 28 mars 2019¹

Mål C-163/18

**HQ,
IP, rättsligt företrädd av HQ,
JO
mot
Aegean Airlines SA**

(begäran om förhandsavgörande från Rechtbank Noord-Nederland (domstol i första instans för norra Nederländerna))

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar – Artikel 8.2 – Rätt till återbetalning – Direktiv 90/314/EEG – Paketresa – Inställd flygning – Konkurs för researrangören – Rätt till återbetalning av flygbiljett från lufttrafikföretaget”

I. Inledning

1. Begäran om förhandsavgörande från Rechtbank Noord-Nederland (domstol i första instans för norra Nederländerna) gäller tolkningen av artikel 8.2 i förordning (EG) nr 261/2004,² som i händelse av inställd flygning ger passagerarna harmoniserade rättigheter, jämförd med bestämmelserna i direktiv 90/314/EEG,³ som gäller rättigheterna för de konsumenter som köpt en paketresa.

2. Denna begäran har lagts fram i en tvist mellan ett flertal passagerare och ett lufttrafikföretag gällande den återbetalning av flygbiljetter som passagerarna begärt till följd av en inställd flygning som ingick i den paketresa de hade köpt av ett annat företag. Då de inte hade kunnat få denna återbetalning från researrangören på grund av detta företags konkurs, har kärandena i det nationella målet hävdat att det lufttrafikföretag som anlitas för den inställda flygningen ska förpliktas att betala ersättning i ett sådant scenario.

1 Originalspråk: franska.

2 Europaparlamentets och rådets förordning 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, 2004, s. 1).

3 Rådets direktiv av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, 1990, s. 59; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 53).

3. Av de skäl som redovisas i förevarande förslag till avgörande anser jag att nämnda artikel 8.2 ska tolkas så, att en passagerare som har rätt till återbetalning av en flygbiljett från arrangören av sin paketresa inte på grundval av de nationella bestämmelser genom vilka direktiv 90/314 införlivats kan rikta anspråk om denna återbetalning mot det lufttrafikföretag som utför flygningen på grundval av förordning nr 261/2004, ens om arrangören saknar ekonomiska medel för att återbetala biljetten och försummat sitt åtagande att lämna de garantier som föreskrivs i detta direktiv för att sörja för denna återbetalning.

II. Tillämpliga bestämmelser

A. Direktiv 90/314

4. Enligt artikel 1 i direktiv 90/314 är "[a]vsikten med detta direktiv ... att inbördes närma medlemsstaternas lagar och andra författningar om resepaket som säljs eller bjuds ut till försäljning inom gemenskapens territorium."

5. I artikel 4.6 b i direktivet föreskrivs följande: "... om arrangören ställer in resepaketet före avtalat avresedatum av någon orsak som inte kan tillskrivas konsumenten skall konsumenten ha rätt att ... så snart som möjligt få tillbaka hela det belopp han betalat enligt avtalet."

6. I artikel 5.1 i direktivet föreskrivs följande: "Medlemsstaterna skall vidta nödvändiga åtgärder för att se till att den arrangör och/eller återförsäljare som är part i avtalet är ansvarig för att åtagandena enligt avtalet fullgörs på ett korrekt sätt, oavsett om dessa skall fullgöras av arrangören eller återförsäljaren eller av andra leverantörer av tjänster. Detta ansvar skall inte inverka på arrangörens eller återförsäljarens rätt att kräva ersättning av dessa övriga leverantörer av tjänster."

7. I artikel 7 i direktivet föreskrivs att "den arrangör eller återförsäljare som är part i avtalet skall visa att han, i händelse av obestånd, har tillräcklig säkerhet för återbetalning av erlagda belopp och för hemtransport av konsumenten".

8. Direktiv 90/314 upphävdes den 1 juli 2018 genom direktiv (EU) 2015/2302⁴, i enlighet med artikel 29 i detta. I det aktuella målet är dock det föregående direktivet tillämpligt med hänsyn till tidpunkten för omständigheterna i det nationella målet.

B. Förordning nr 261/2004

9. Skälen 1, 2 och 16 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

"(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.

(2) Nekat ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

...

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2015/2302 av den 25 november 2015 om paketresor och sammanlänkade researrangemang, om ändring av förordning (EG) nr 2006/2004 och Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/83/EU samt om upphävande av rådets direktiv 90/314/EEG (EUT L 326, 2015, s. 1).

(16) I sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än att flygningen ställs in bör denna förordning inte tillämpas.”

10. I artikel 1 i denna förordning, med rubriken ”Syfte”, föreskrivs i punkt 1 b att detta instrument ”fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i [bland annat] följande fall: ... Inställd flygning”.

11. I artikel 3 i förordningen, med rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs i punkt 6 att detta instrument ”inte [ska] påverka passagerares rättigheter enligt direktiv 90/314/EEG” och att det ”inte [ska] tillämpas i sådana fall då en paketresa ställs in av andra orsaker än inställd flygning”.

12. I artikel 5 i samma förordning, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs i punkt 1 a följande: ”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna ... erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen”.

13. I artikel 8 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, föreskrivs i punkterna 1 och 2 följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

– en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt ..., eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt

2. Punkt 1 a skall även gälla passagerare vars flygning ingår i ett paket, med undantag av rätten till återbetalning, om denna rättighet regleras i direktiv 90/314/EEG.”

14. I artikel 13 i förordningen, som har rubriken ”Rätt till gottgörelse”, föreskrivs följande: ”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

III. Målet vid den nationella domstolen, tolkningsfrågorna och förfarandet vid EU-domstolen

15. Aegean Airlines SA, ett flygbolag etablerat i Grekland ingick ett charteravtal med G.S. Charter Aviation Services Ltd (nedan kallat G.S. Charter), ett bolag etablerat i Cypern, enligt vilket Aegean Airlines SA skulle ställa ett visst antal platser till G.S. Charters förfogande mot betalning för transporten. G.S. Charter sålde därpå platserna vidare till bland andra Hellas Travel BV (nedan kallat Hellas), en researrangör etablerad i Nederländerna.

16. G.S. Charter och Hellas ingick ett avtal enligt vilket en flygning tur och retur skulle utföras varje fredag från den 1 maj till den 24 september 2015 mellan Korfu (Grekland) och Eelde (Nederländerna), ett förskott skulle betalas till Aegean Airlines och betalningen för den returflygning som planerats till påföljande fredagar skulle regleras varje måndag.

17. Den 19 mars 2015 reserverade HQ, IP – rättsligt företräd av HQ – och JO (nedan kallat HQ m.fl.) hos Hellas flygning tur och retur mellan Eelde och Korfu. Flygningarna ingick i en paketresa i den mening som avses i direktiv 90/314, för vilken priset betalades till Hellas.

18. HQ m.fl. mottog för dessa flygningar elektroniska biljetter med Aegean Airlines logotyp gällande den 17 och den 24 juli 2015 samt handlingar i vilka Hellas anges som befraktare.

19. Den 13 juli 2015 tillställde Hellas HQ m.fl. en skrivelse i vilken detta företag meddelade att nämnda flygningar liksom samtliga flygningar från och till Korfu inställts på grund av stagnation inom bokningen samt på grund av ”osäkerheten i fråga om läget i Grekland” vid denna tid. Vidare angav Hellas att de intensiva förhandlingar som förts med Aegean Airlines inte hade lett fram till någon lösning för Hellas passagerare/kunder.

20. Hellas förklarade i ett odaterat mejl för HQ m.fl. att företaget hade beslutat att inte längre utföra flygningarna från och med den 17 juli 2015, eftersom det inte längre kunde betala det pris som avtalats med Aegean Airlines.

21. Den 3 augusti 2016 försattes Hellas i konkurs. Företaget har inte till HQ m.fl. återbetalat priset för deras flygbiljetter.

22. Dessa förde ärendet till en nederländsk domstol i syfte att Aegean Airlines skulle förpliktas att till dem betala en kompensation för den inställda flygningen den 17 juli 2015 samt att till dem återbetala därtill knutna biljetter i enlighet med artiklarna 5.1 c och 7.1 b i förordning nr 261/2004 respektive artikel 8.1 a i samma förordning.

23. Aegean Airlines motsatte sig dessa framställningar och anförde att förordning nr 261/2004 inte längre skulle vara tillämplig under de aktuella förhållandena, och framför allt inte artikel 3.6 i denna.

24. Genom interimistiskt avgörande av den 14 november 2017 avvisade dock den anhängiggjorda domstolen denna invändning om ogiltighet med motiveringen att tillämpning av förordning nr 261/2004 i kraft av denna bestämmelse till förmån för de passagerare som köpt en paketresa endast är utesluten om den inställda flygningen är oberoende av om lufttrafikföretaget har viljan att utföra den eller de flygningar som ingår i resan eller ej, medan så inte var fallet i det aktuella målet.⁵

25. Genom tillämpning av nämnda förordning beviljade således denna domstol HQ m.fl. den schablonersättning som de begärde på grund av att den berörda flygningen ställts in.⁶ Däremot uttalade sig inte denna domstol om ansökan om återbetalning av flygbiljetterna.

5 Nämnda domstol har här funnit dels att initiativet till att ställa in flygningen togs av Aegean Airlines, som endast var klart berett att genomföra flygningen om Hellas i förväg betalade detta företag det fastställda priset, dels att det varken hävdats eller påvisats att Hellas hade meddelat att paketresan hade ställts in av andra skäl än detta beslut av Aegean Airlines. Eftersom det rör sig om en bedömning av fakta, kommer jag att dela den premiss som godtagits av den hänskjutande domstolen, enligt vilken förordning nr 261/2004 är fullt tillämplig på tvisten i det nationella målet.

6 Jag finner att en kombinerad tillämpning av artiklarna 5.1 c och 7.1 b ger vid handen att berörda passagerare i händelse av inställd flygning, om de inte har underrättats härom enligt villkoren i nämnda led c, ska erhålla en schablonersättning på 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen om mer än 1 500 kilometer av det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen.

26. I nämnda avseende hade Aegean Airlines till försvar gjort gällande att även om förordning nr 261/2004 var tillämplig i det aktuella fallet rörde det sig dock om en paketresa, varför detta företag inte enligt artikel 8.2 i denna förordning skulle förpliktas återbetala till HQ m.fl. det belopp som dessa hade betalt till Hellas, arrangör av nämnda resa, för köpet av sina flygbiljetter.

27. Under dessa omständigheter beslutade Rechtbank Noord-Nederland (domstol i första instans för norra Nederländerna), genom beslut av den 21 februari 2018, som inkom till EU-domstolen den 1 mars 2018, att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

- ”1) Ska artikel 8.2 i förordning nr 261/2004 tolkas så, att en passagerare som i enlighet med direktiv 90/[314] om paketresor (vilket har införlivats med nationell rätt) har rätt att rikta anspråk om återbetalning av sin biljett mot sin researrangör, inte längre kan rikta anspråk om återbetalning mot lufttrafikföretaget?
- 2) Om fråga 1 ska besvaras jakande, kan en passagerare trots detta rikta anspråk om återbetalning av sin biljett mot lufttrafikföretaget, om det är troligt att vederbörandes researrangör, för det fall denna ställs till ansvar, saknar ekonomiska medel för att faktiskt återbetala biljetten och inte heller har vidtagit några åtgärder för att garantera återbetalning?”

28. HQ m.fl., Aegean Airlines, den tyska och den tjeckiska regeringen samt Europeiska kommissionen har ingett skriftliga yttranden till domstolen. Vid förhandlingen den 16 januari 2019 yttrade sig parterna i målet vid den nationella domstolen, den tyska regeringen och kommissionen.

IV. Bedömning

A. Föremålet för tolkningsfrågorna

29. Genom dessa tolkningsfrågor, som jag anser bör behandlas tillsammans, med beaktande av de nära band som förenar dem,⁷ har den hänskjutande domstolen i huvudsak frågat om kopplingen mellan förordning nr 261/2004, där det fastställs ett antal minimirättigheter till förmån för passagerarna, särskilt i händelse av inställd flygning,⁸ och direktiv 90/314, som tillnärmar medlemsstaternas tillämpliga bestämmelser avseende konsumenter som köpt en paketresa.⁹

30. Närmare bestämt omber den nationella domstolen EU-domstolen att för första gången tolka artikel 8.2 i förordningen, där det sägs att den *bestämmelse* i punkt 1 a i denna artikel enligt vilken en passagerare vars flygning ställts in av det lufttrafikföretag som utför flygningen¹⁰ ska kunna erhålla både återbetalning av sin flygbiljett¹¹ och vid behov en returflygning till den första avgångsorten ”*även [ska] gälla passagerare* vars flygning ingår i ett *paket, med undantag av rätten till återbetalning*”¹²], om denna rättighet *regleras i direktiv 90/314/EEG*”. (min kursivering).

7 Den tjeckiska regeringen och kommissionen har i sina skriftliga yttranden, och Aegean Airlines i sitt inlägg vid den muntliga förhandlingen, också föreslagit ett samlat svar.

8 Jag understryker att dessa frågor enbart åsyftar framställningarna om återbetalning av flygbiljetter, eftersom framställningarna om schablonersättning grundade på artiklarna 5.1 c och 7.1 b i förordning nr 261/2004 redan har godkänts inom tvisten i det nationella målet, då den anhängiggjorda domstolen funnit att dessa bestämmelser är fullt tillämpliga i det aktuella fallet (se punkterna 22–25 i förevarande förslag till avgörande).

9 Syftena framgår framför allt av artikel 1 i respektive instrument.

10 Begreppet ”det lufttrafikföretag som utför flygningen” såsom detta definieras i artikel 2 b i denna förordning. Se även dom av den 4 juli 2018, Wirth m.fl. (C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 17 och följande punkter).

11 Återbetalning ska ske i enlighet med de villkor som anges i artiklarna 8.1 a och 7.3 i nämnda förordning.

12 Vad avser de sistnämnda orden tycks det mig uppenbart att, i motsats till ”rätt till återbetalning” av biljetten (det enda som berörs i förevarande fall), rätten till ”en returflygning till den första avgångsorten”, vilket anges som komplement i artikel 8.1 a andra strecksatsen, inte påverkas av undantaget i slutet av punkt 2 i samma artikel. På samma sätt förhåller det sig med rätten till ”ombokning till den slutliga bestämmelseorten”, som är tänkt som alternativ i punkt 1 b och c.

31. Domstolen ombeds främst att avgöra om denna bestämmelse innebär att den passagerare som bokat en flygning inom en inställd paketresa och som således har rätt att av arrangören begära att hans resa¹³ fullt ut ska återbetalas till honom i enlighet med direktiv 90/314,¹⁴ så som detta har införlivats med nationell lagstiftning,¹⁵ därmed inte har möjlighet att begära återbetalning av sin flygbiljett av lufttrafikföretaget på grundval av förordning nr 261/2004.

32. Om man väljer denna tolkning kommer domstolen även att som svar på den andra fråga som ställts behöva ange i vilken utsträckning som detta dock inte skulle gälla under sådana förhållanden som de i tvisten i det nationella målet, nämligen i det särskilda fall att den berörda arrangören faktiskt inte har finansiell kapacitet¹⁶ att återbetala biljetten¹⁷ och inte heller har vidtagit några åtgärder för att garantera återbetalning.

33. Utifrån de yttranden som lagts fram i förevarande mål finns här två motsatta teser. Enligt den första, som företräds av HQ m.fl. samt av kommissionen, kan en passagerare som köpt en flygning som ingick i en inställd paketresa rikta anspråk om återbetalning av sin flygbiljett mot det lufttrafikföretag som utför flygningen på grundval av förordning nr 261/2004, om han verkligen inte har kunnat få denna återbetalning genom att vända sig till arrangören av sin resa på grundval av den nationella lagstiftning som införlivar direktiv 90/314.

34. Enligt den andra tesen, vilken företräds av Aegean Airlines samt av den tjeckiska och den tyska regeringen, kan däremot inte en sådan passagerare på grund av att han köpt resan av arrangören av sin resa begära återbetalning enligt direktiv 90/314, även om utövandet av denna rättighet inte åtföljs av konkreta verkningar på grund av arrangörens underlåtenhet att betala. Jag delar denna senare åsikt av de skäl som här följer.

B. Förordad tolkning av artikel 8.2 i förordning nr 261/2004

35. Den tolkning av artikel 8.2 i förordning nr 261/2004 som jag förordar, vilken medför ett jakande svar på den första frågan och ett nekande svar på den andra frågan, är enligt min åsikt förenlig med samtliga bedömningskriterier som vanligtvis tillämpas av domstolen¹⁸ och vilka kommer att tillämpas i det följande.

1. Lydelsen av de berörda bestämmelserna

36. Det framgår i mitt tycke av lydelsen i punkt 2 att *blotta förekomsten* av en ”rätt till återbetalning [som] regleras i direktiv 90/314/EEG” i sig *räcker till* för att den passagerare som köpt en paketresa som ställts in på grund av en inställd flygning¹⁹ inte kan rikta anspråk om återbetalning av sin flygbiljett mot det lufttrafikföretag som utför flygningen med tillämpning av nämnda förordning.

13 Begreppen resepaket och arrangör så som dessa definieras i artikel 2.1 och 2.2 i direktiv 90/314, till vilket hänvisning görs i artikel 2 d och e i förordning nr 261/2004.

14 Enligt artikel 4.6 b i detta direktiv.

15 Direktiv 90/314 har införlivats med nederländsk lag genom avdelning 7A, med rubriken ”Reseavtal”, i band 7 i Burgerlijk Wetboek (civillagen). I artikel 7:504.3 i denna ges en passagerare möjlighet att, i händelse att en researrangör säger upp ett reseavtal, av denna bland annat begära återbetalning av priset för flygbiljetterna.

16 I förevarande fall är det på grund av arrangörens konkurs.

17 Således även om denna arrangör skulle ”hållas ansvarig” enligt den förutsättning på vilken den hänskjutande domstolen grundat sin andra tolkningsfråga.

18 Av fast rättspraxis framgår att en unionsbestämmelse ska ges en självständig och enhetlig tolkning inom hela Europeiska unionen, med beaktande av *ordalydelsen* och det *sammanhang* i vilket bestämmelsen förekommer och det *mål* som eftersträvas med den aktuella lagstiftningen, samt *bakgrunden* till denna (se särskilt dom av den 15 november 2018, Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, C-330/17, EU:C:2018:916, punkt 23, samt dom av den 17 januari 2019, Brisch, C-102/18, EU:C:2019:34, punkt 22).

19 Eftersom denna, så som det anges både i skäl 16 och i artikel 3.6 i förordning nr 261/2004, på intet sätt är tillämplig i sådana fall då den berörda paketresan ställts in ”av andra orsaker än inställd flygning”.

37. Mot bakgrund av de olika språkversionerna av förordning nr 261/2004, utöver den franska,²⁰ tycks det mig ganska klart att ovannämnda formulering bör tolkas på så sätt att det räcker med att vederbörande har den ifrågavarande rätten i kraft av direktiv 90/314, så som detta har införlivats i medlemsstaternas rättsordning, och att det inte är avgörande om utövandet av denna rättighet konkret leder till erhållande av den önskade återbetalningen.²¹ Jag finner att om unionslagstiftaren hade avsett att ge en annan betydelse åt punkt 2 skulle denne säkert inte ha försummat att vara mer utförlig och ange att förordning nr 261/2004 ska ha verkan om den rätt till återbetalning som följer av bestämmelserna i direktiv 90/314 inte konkretiseras i praktiken. I stället för att ange att denna återbetalning inte kan erhållas med tillämpning av detta direktiv har dock unionslagstiftaren begränsat sig till att ange att det finns en rätt till återbetalning som eventuellt följer av direktivet, om alla de villkor som fastställs i detta är uppfyllda.

38. Dessutom visar inget i artikel 8.2 i förordning nr 261/2004 eller någon annanstans i de övriga bestämmelserna i denna förordning²² att dess upphovsmän skulle ha velat förbehålla tillämpningen till sådana förhållanden som de som avses i den andra tolkningsfrågan,²³ och att det därför skulle kunna krävas att lufttrafikföretaget återbetalar biljetten om arrangören av paketresan inte har finansiell kapacitet att genomföra denna återbetalning i enlighet med direktiv 90/314 och inte heller har vidtagit några åtgärder för att garantera återbetalning.²⁴ Domstolen kan dock inte utan risk för att göra en alltför vid tolkning, eller till och med en tolkning *contra legem*, till en unionsbestämmelse foga rättsliga kriterier som unionslagstiftaren inte har föreskrivit eller ens avsett.²⁵

39. Som Aegean Airlines och den tyska regeringen påtalat i sina muntliga anföranden skulle emellertid den vida tolkning som i förevarande mål föreslagits av HQ m.fl. samt av kommissionen, trots att domstolen redan har valt en tolkning av andra bestämmelser i förordning nr 261/2004 som går längre än den ordagranna lydelsen i princip ger vid handen,²⁶ strida mot lydelsen i artikel 8.2 i denna förordning, vilken enligt min åsikt är helt klar. För övrigt skulle, med hänsyn till nedan följande överväganden, en sådan tolkning inte längre ha den potentiellt lovvärda effekten att fylla en eventuell lucka i nämnda förordning i förhållande till direktiv 90/314.

2. Bakgrunden till de berörda bestämmelserna

40. Den tolkning som jag förespråkar att domstolen ska anta styrks enligt min åsikt av de lärdomar som kan dras av bakgrunden till förordning nr 261/2004.

20 Bland andra den spanska språkversionen ("cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314"), den danska språkversionen ("medmindre retten til refusion følger af direktiv 90/314"), den tyska språkversionen ("sofern dieser [Anspruch auf Erstattung] sich aus der Richtlinie 90/314 ergibt"), den engelska språkversionen ("where such right arises under Directive 90/314"), den italienska språkversionen ("ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314"), den nederländska språkversionen ("indien dit recht bestaat krachtens Richtlijn 90/314"), den portugisiska språkversionen ("salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314") och den svenska språkversionen ("om denna rättighet regleras i direktiv 90/314").

21 Aegean Airlines och den tyska regeringen anser också att ordalydelsen i artikel 8.2 i nämnda förordning lämnar ringa utrymme för en annan tolkning. Enligt kommissionen skulle "[e]n tolkning av ordalydelsen i punkt 2 ... innebära att blotta förekomsten av rätt till återbetalning av biljetten i kraft av direktiv 90/314 är tillräcklig för att upphäva rätten till återbetalning av biljetten i kraft av förordning 261/2004", men ett teleologiskt synsätt borde dock medföra att den motsatta slutsatsen vidhålls.

22 Ingen bestämmelse i nämnda förordning tar upp en eventuell avsaknad av ekonomiska medel hos passagerarens förhandlingspartner, vilka är lufttrafikföretaget och researrangören. I fråga om det sammanhang där artikel 8.2 ingår, se punkt 48 och följande punkter i förevarande förslag till avgörande.

23 Jag noterar att HQ m.fl., liksom kommissionen, hävdar – enligt min åsikt med orätt – att passagerarna inte får bli "tomhänta", eftersom dessa (förvisso) inte kan lastas för något i förevarande mål och att "det under exceptionella förhållanden, såsom i förevarande mål, inte kan bli fråga om att passageraren till sist inte ska få ut något".

24 Jag konstaterar att upphovsmännen till direktiv 90/314 däremot uttryckligen har beaktat det fall där arrangören befinner sig i konkurs (se i fråga härom punkt 55 i förevarande förslag till avgörande).

25 Se här punkt 47 i förevarande förslag till avgörande.

26 Särskilt dom av den 19 november 2009 i de förenade målen Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkterna 40–69), vars innehåll har ifrågasatts av vissa kommentatorer. Se i fråga om denna dom och den praxis den gett upphov till bland annat O. Cachard, *Le transport international aérien des passagers*, Académie de droit international de La Haye, Adi-Poche, La Haye, 2015, punkt 283 och följande punkter, samt J. Malenovský, "Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU", i *Air Passenger Rights – Ten Years On*, sammanställt av M. Bobek och J. Prassl, Hart Publishing, Oxford, 2016, s. 27 och följande sidor.

41. Jag vill först och främst erinra om att nämnda förordning har ersatt *förordning (EEG) nr 295/91*²⁷ endast när det gäller nekad ombordstigning och att denna förordning redan innehöll bestämmelser för att hantera kopplingen till direktiv 90/314 – vilket antogs kort före förordningen –, enligt vilka arrangören av paketresan vid nekad ombordstigning skulle kompensera sina kunder för utebliven uppfyllelse av deras avtal, i enlighet med detta direktiv, och med skyldighet för lufttrafikföretaget att eventuellt betala en kompensation till arrangören.²⁸

42. Jag vill sedan understryka att utvecklingen i *förarbetena till förordning nr 261/2004* enligt min åsikt visar lagstiftarens avsikt i fråga om innehållet i artikel 8.2 i detta instrument.

43. Som Aegean Airlines har påpekat syftade nämligen det första förslaget till förordning som lades fram av kommissionen till att föreskriva en full tillämpning av förordningen på de passagerare vars flygning ingår i en paketresa.²⁹ Europaparlamentet motsatte sig att dessa passagerare skulle omfattas av den framtida förordningen med motiveringen att de redan åtnjöt ett adekvat skydd enligt direktiv 90/314, genom vilket researrangörerna hölls ansvariga för att resepaketet,³⁰ inbegripet flygningen, genomfördes på vederbörligt sätt.³¹ Kommissionen stod emellertid i sitt ändrade förslag fast vid sin ursprungliga ståndpunkt och hävdade att det skydd som ges genom detta direktiv inte var likvärdigt då det inte gav passagerarna så kallade "automatiska" rättigheter.³² Europeiska unionens råd valde en mellanväg mellan kommissionens och parlamentets förslag³³ och dessa institutioner godtog att ansluta sig till denna kompromiss då de ansåg att det gjorde det möjligt att väl uppnå syftena med deras respektive förslag.³⁴

44. Det framgår i mitt tycke av ovanstående att upphovsmännen till den senaste versionen av förordning nr 261/2004 avsåg att inte helt utelämnat paketresor från tillämpningsområdet men att för dessa bibehålla effekterna av det tillräckligt skyddande system som tidigare införts genom direktiv 90/314. I fråga om detta delar jag Aegean Airlines åsikt att invändningarna i kommissionens ändrade förslag³⁵ inte var grundade. Genom detta direktiv införs nämligen, liksom genom förordning nr 261/2004, rättigheter som bör tillämpas på ett sådant sätt att det inte blir nödvändigt att väcka talan för att kräva att de iaktas, utom då den betalningsskyldige är ovillig att rätta sig efter bestämmelserna.

45. I fråga om en paketresa som ställts in på grund av inställd flygning och om den rätt till återbetalning av flygbiljetten som kan följa av detta går enligt min åsikt den slutliga lydelsen i den riktning som föreslagits av parlamentet, eftersom lagstiftaren fann att intressena för passagerare som köpt en sådan resa var tillräckligt skyddade genom direktiv 90/314 med tanke på att de

27 Rådets förordning av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, 1991, s. 5; svensk specialutgåva, område 7, volym 4 s. 7).

28 I artikel 5.1 i förordning nr 295/91 föreskrivs följande: "När ombordstigning nekas vid en flygning som sålts som del av en paketresa (paketarrangemang) skall lufttrafikföretaget förpliktas ersätta den [rese]arrangör som har slutit avtal med passageraren, och som i förhållande till denna är ansvarig för att avtalet om paketresan fullgörs på rätt sätt enligt rådets direktiv 90/314/EEG". I artikel 5.2 föreskrivs följande: "Med beaktande av de rättigheter och förpliktelser som följer av [detta direktiv] skall researrangören till passageraren överlämna de belopp som uppburits enligt punkt 1."

29 Se förslag av den 21 december 2001, KOM(2001) 784 slutlig, punkt 19 i motiveringen, skäl 10 och 11 (där följande anges: "Eftersom researrangörerna i allmänhet bär ansvaret för kommersiella beslut rörande paketresor ... bör de vara ansvariga för kompensation ... till passagerare på flygningar som ingår i paketresor, ... i samband med ... inställda ... flygningar.") samt artikel 3.1.

30 Enligt artikel 5.1 i direktiv 90/314 kan dock arrangörer kräva ersättning av de övriga tjänsteleverantörer som ansvarar för att avtalet fullföljs. Se även skäl 36 i slutet och artikel 22 i direktiv 2015/2302.

31 Se särskilt ändringarna 2, 3 och 15 samt motiveringarna till dessa i betänkandet av den 12 september 2002 angående ovannämnda förslag (A5-0298/2002), vilket antogs av parlamentet den 24 oktober 2002 (ståndpunkt vid första behandlingen, EUT C 300, 2003, s. 557).

32 Förslag av den 4 december 2002, KOM(2002) 717 slutlig, motiveringen, punkt 2, där följande anges: "Den föreslagna förordningen skulle dock ge passagerarna klara och tydliga rättigheter, som skulle gälla automatiskt, och som de skulle kunna hävda direkt och utan att behöva vända sig till en domstol. Det finns ingen anledning att skydda passagerare som står inför samma problem på olika sätt".

33 Se gemensam ståndpunkt av den 18 mars 2003 samt motiveringen (EUT C 125 E, 2003, s. 63).

34 Se kommissionens meddelande av den 25 mars 2003, SEK(2003) 361 slutlig, sidorna 3, 6 och 7, samt parlamentets ståndpunkt vid andra behandlingen av den 3 juli 2003 (EUT C 74 E, 2004, s. 807), där utelämnandet av paketresor, vilket på nytt förordades av föredraganden den 13 juni 2003, inte har införts (betänkande A5-0221/2003, ändringarna 1 och 9).

35 Se fotnot 32 i förevarande förslag till avgörande.

skyddsmekanismer som föreskrivs i detta ansågs fungera på rätt sätt i medlemsstaterna.³⁶ Enligt min åsikt framgår det således av artikel 8.2 i nämnda förordning att punkt 1 a i denna artikel är tillämplig på sådana passagerare då den ger dem möjlighet att för det första få en returflygning till sin första avgångsort och sedan få återbetalning av sin flygbiljett, dock under förutsättning att rätten till återbetalning inte redan följer av direktiv 90/314, med andra ord endast om de villkor för rättigheten som fastställs i direktivet inte är uppfyllda.

46. Dessutom anser jag att det synsätt som här föreslås inte strider mot principen om likabehandling,³⁷ till vilken domstolen visserligen hänvisat i beslut rörande tolkningen av andra bestämmelser i förordning nr 261/2004,³⁸ med beaktande av de val som med rätta gjorts av unionslagstiftaren i fråga om kopplingen mellan denna förordning och direktiv 90/314. Denne lagstiftare har beslutat att personer som köpt en paketresa i princip ska omfattas av tillämpningsområdet för nämnda förordning men trots detta vara föremål för särskilda anpassningar.³⁹ För övrigt anser jag att villkoren för tillämpning av principen om likabehandling inte är uppfyllda i förevarande fall, eftersom de passagerare som köpt en flygning inom ramen för en paketresa objektivt sett inte befinner sig i en situation som är jämförbar med situationen för de passagerare som köpt samma flygning men utanför ett sådant resepaket, vilket per definition kombinerar flera olika tjänster.

47. Slutligen noterar jag att det i de nämnda förarbetena på intet sätt planerades något förbehåll i den förordning som var under behandling i fråga om de fall – vilka förts på tal genom den andra tolkningsfrågan – där researrangören saknar ekonomiska medel för att återbetala sin kund och inte heller har vidtagit några åtgärder för att garantera återbetalning.

3. Sammanhanget i fråga om de berörda bestämmelserna

48. Artikel 8.2 i förordning nr 261/2004 ingår i ett särskilt sammanhang, samtidigt inom förordningen och i förhållande till de bestämmelser som omger förordningen, vilket bekräftar den tolkning som jag föreslår.

49. För *det första* har kommissionen anfört att artikel 8.2 avviker från principen att lufttrafikföretaget ska förpliktas att kompensera passagerarna och ge dem assistans på de villkor som fastställs i förordning nr 261/2004, varför denna artikel bör tolkas strikt, så som domstolen har bedömt i fråga om övriga bestämmelser i detta instrument.⁴⁰

50. Det bör emellertid konstateras att unionslagstiftaren själv har formulerat denna bestämmelse på sådant sätt att dess räckvidd redan är starkt begränsad, eftersom det undantag som där anges är begränsat till den rätt till återbetalning som fastställs i punkt 1 a första strecksatsen i denna artikel.⁴¹ Dessutom har artikel 8.2 ett alldeles särskilt syfte, vilket enligt min åsikt skiljer den från andra

36 Vad gäller den rätt till återbetalning av en paketresa och därtill knutet garantisystem som införs genom detta direktiv, se punkt 54 och följande punkter i förevarande förslag till avgörande.

37 En princip som implicit anförts i kommissionens ovannämnda ändrade förslag (fotnot 32) och uttryckligen av HQ m.fl., både vid den hänskjutande domstolen och vid EU-domstolen, enligt vilken jämförbara situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, om det inte är objektivt motiverat.

38 Se dom av den 19 november 2009 i de förenade målen Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 58 och följande punkter), dom av den 23 oktober 2012 i de förenade målen Nelson m.fl. (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 33 och följande punkter), och dom av den 7 september 2017, Bossen m.fl. (C-559/16, EU:C:2017:644, punkt 19 och följande punkter), liksom beslut av den 5 oktober 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, punkt 21 och följande punkter).

39 Se punkt 52 i förevarande förslag till avgörande.

40 Se dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20), återopad av kommissionen samt beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, punkt 17), och dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 35 och 45), vilka alla berör tolkningen av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

41 Se, även, fotnot 12 i förevarande förslag till avgörande.

bestämmelser i förordning nr 261/2004 som redan tolkats av domstolen, eftersom den syftar till att på adekvat sätt koppla denna artikel till direktiv 90/314 och, på ett mer konkret plan, till att, beroende på det aktuella scenariot, ålägga antingen lufttrafikföretaget eller researrangören denna återbetalning. Slutligen får inte en strikt tolkning av en bestämmelse innebära att man läser in villkor som inte anges.

51. Enligt min åsikt kan det därmed inte direkt härledas ur den karaktär av undantag som punkt 2 har att lufttrafikföretaget ska kompensera den passagerare som köpt en paketresa i händelse researrangören inte gjort detta i enlighet med direktiv 90/314. Om lagstiftaren hade velat ålägga lufttrafikföretaget ett sådant garantiåtagande utöver de åtaganden som redan ålagts researrangören genom detta direktiv, skulle denne säkert tvärtom ha angett detta explicit i nämnda förordning.

52. Denna åsikt styrks enligt min åsikt av innehållet i den andra bestämmelsen i förordning nr 261/2004, som gäller förbindelsen mellan detta instrument och direktiv 90/314, det vill säga artikel 3.6 i denna förordning.⁴² I denna punkt anges nämligen dels att förordning nr 261/2004 inte ska påverka de rättigheter som de passagerare som köpt en paketresa har i enlighet med nämnda direktiv, dels att den inte ska tillämpas om ifrågavarande resa har inställts av andra orsaker än att den berörda flygningen ställts in.⁴³ Det tycks mig att unionslagstiftaren har velat ge direktiv 90/314 en viss prioritet, även om förordning nr 261/2004 jämsides är tillämplig på dessa passagerare, inom de fastställda gränserna.

53. För *det andra* bör artikel 8.2 i förordning nr 261/2004, med hänsyn till sitt ovannämnda särskilda syfte, enligt min åsikt tolkas i ett sammanhang och inte genom att man bara prövar de andra bestämmelserna i denna förordning utan att man även beaktar innehållet i det andra instrument som åsyftas i denna bestämmelse, med andra ord med vederbörligt beaktande av *innehållet i direktiv 90/314*.

54. I detta direktiv föreskrivs emellertid i artikel 4.6 b en särskild ordning, enligt vilken den konsument som köpt en paketresa, i händelse arrangören av denna ställer in den före avtalad avresa, har rätt till att, oavsett orsaken, ”så snart som möjligt få tillbaka hela det belopp han betalat enligt avtalet” som ingåtts med denna arrangör.⁴⁴ Denna återbetalning innefattar bland annat priset för flygbiljetten.

55. Framför allt innehåller också direktiv 90/314 redan i artikel 7 särskilda krav i syfte att garantera den återbetalning som föreskrivs i detta direktiv även om researrangören skulle befinna sig på obestånd.⁴⁵ I händelse denna skulle försumma de åtaganden som åligger denna enligt nämnda artikel 7 finns det inget som motiverar att dessa garantier ska belasta lufttrafikföretaget genom att detta åläggs att återbetala flygbiljetterna till den berörda aktörens kunder. Jag framhåller att det föreskrivna garantisystemet, om detta korrekt har införts i medlemsstaterna, ger resenärerna synnerligt skydd.⁴⁶ Dessa bestämmelser är tvingande trots att de inte åtföljs av påföljder, och jag anser att de

42 Jag noterar dessutom att HQ m.fl. åberopar artikel 13 i förordning nr 261/2004, där det föreskrivs att ett lufttrafikföretag, om detta har betalat kompensation (sådan som en schablonersättning i enlighet med artikel 7 i förordningen) eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger detta enligt denna förordning, i efterhand kan begära ersättning av bland andra den researrangör med vilken han ingått ett avtal. Dock anser jag att denna bestämmelse inte påverkar kopplingen av denna förordning till direktiv 90/314.

43 Jag erinrar om att denna andra regel även anges i skäl 16 i nämnda förordning.

44 Utom om den inställda flygningen kan tillskrivas ett fel som begåtts av konsumenten.

45 I det tjugoförsta skälet och artikel 7 i detta direktiv föreskrivs att researrangören, i händelse av obestånd, ska ha tillräcklig säkerhet för återbetalning av erlagda belopp. Likaså innehåller artikel 7:512.1 i den nederländska civilagen en skyldighet för en researrangör att i förväg vidta de åtgärder som krävs för att, när researrangören på grund av obestånd inte längre kan fullgöra sina skyldigheter gentemot en resenär, garantera att detta företags skyldigheter antingen övertas av en annan researrangör eller att det belopp som betalats för resan återbetalas.

46 Detta system saknar nämligen motsvarighet inom andra områden av konsumenträtten.

måste iakttas av researrangören under övervakning av de behöriga nationella myndigheterna.⁴⁷ Om det skulle visa sig att en medlemsstats myndigheter inte har vidtagit alla de åtgärder som krävs i detta direktiv för att rätten till återbetalning ska gälla,⁴⁸ kan det inte uteslutas att ansvarstalan kan väckas mot denna medlemsstat.⁴⁹

56. Utifrån direktiv 90/314 tycks det mig sålunda att frågan om eventuellt obestånd hos researrangören enbart ligger inom tillämpningsområdet för detta direktiv och inte inom tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004, vilket för övrigt uttryckligen bekräftas i det nya direktivet om paketresor.⁵⁰ De omständigheter som tas upp i den andra tolkningsfrågan kan således inte motivera att lufttrafikföretaget i det särskilda fall som den hänskjutande domstolen avser ska förpliktas att återbetala flygbiljetten till en passagerare som köpt en paketresa och inte erhållit denna återbetalning från researrangören.

4. Syftena med de berörda bestämmelserna

57. Trots invändningarna i detta avseende från HQ m.fl. och kommissionen finner jag att den tolkning som här föreslagits inte strider mot de syften som avses med de relevanta bestämmelserna, både beträffande de allmänna syftena med förordning nr 261/2004 och med de särskilda syftena med artikel 8.2.

58. Som framgår i ingressen⁵¹ till nämnda förordning är det *övergripande ändamålet* att sörja för ett långtgående skydd för de passagerare på vilka den är tillämplig genom att söka råda bot på de allvarliga olägenheter som dessa personer drabbas av, bland annat till följd av en inställd flygning. Domstolen har vid flera tillfällen grundat sig på detta syfte, främst för att motivera en vid tolkning av de rättigheter som tillerkänns dessa passagerare.⁵²

59. Som domstolen redan har fastslagit fyller dock förordning nr 261/2004 även ett annat syfte, som vederbörligen bör beaktas, nämligen att sörja för jämvikt mellan de skyddade passagerarnas intressen och lufttrafikföretagens intressen.⁵³ Även om unionslagstiftaren har valt att ge det lufttrafikföretag som utför flygningen en central roll inom den kompensation och assistans som passagerarna har rätt till, bland annat i händelse av en inställd flygning,⁵⁴ innebär detta dock inte för den skull att lufttrafikföretaget ensamt ska bära den finansiella bördan oberoende av vilket scenario som föreligger.

47 Jag framhåller att den situation som konsumenterna i det aktuella fallet har ställts inför inte beror på en lucka i det system som inrättas genom direktiv 90/314, vilken måste kompenseras med hjälp av förordning nr 261/2004, utan på att researrangören har försummat sina rättsliga förpliktelser, i fråga om vilka medlemsstaterna ska övervaka att de uppfylls.

48 Det erinras här om att domstolen har tolkat artikel 7 i direktiv 90/314 på så sätt att den står i strid med en nationell lagstiftning vars närmare föreskrifter inte verksamt sörjer för återbetalning till konsumenten av alla erlagda belopp, om researrangören drabbas av obestånd (se, särskilt, dom av den 15 juni 1999, Rechberger m.fl., C-140/97, EU:C:1999:306, punkterna 64–66 och 74–77, samt beslut av den 16 januari 2014, Baradies m.fl., C-430/13, EU:C:2014:32, punkterna 32–38).

49 I fråga om en ansvarstalan mot en medlemsstat vilken kan väckas av enskilda, se bland annat dom av den 14 mars 2013, Leth (C-420/11, EU:C:2013:166, punkt 41 och följande punkter), dom av den 3 september 2014, X (C-318/13, EU:C:2014:2133, punkt 42 och följande punkter), och dom av den 4 oktober 2018, Kantarev (C-571/16, EU:C:2018:807, punkt 92 och följande punkter).

50 Se skälen 1 och 38–44 samt artiklarna 17 och 18 i direktiv 2015/2302, vars innehåll är belysande på ett intressant sätt, även om det inte är tillämpligt i förevarande mål.

51 Se skälen 1–6 i förordning nr 261/2004.

52 Se särskilt dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punkterna 23 och 34), dom av den 4 oktober 2012, Rodríguez Cachafeiro och Martínez-Reboredo Varela-Villamor (C-321/11, EU:C:2012:609, punkterna 25 och 33), dom av den 23 oktober 2012, dom i de förenade målen Nelson m.fl. (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkterna 37 och 38 samt 74 och följande punkter), dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 47 och följande punkter), och dom av den 22 juni 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, punkt 26 och följande punkter).

53 Se särskilt dom av den 19 november 2009 i de förenade målen Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 67), dom av den 23 oktober 2012 i de förenade målen Nelson m.fl. (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39), och dom av den 12 september 2018, Harms (C-601/17, EU:C:2018:702, punkt 15).

54 I enlighet med artiklarna 5 och 8 i förordning nr 261/2004. I sitt ovannämnda meddelande (fotnot 34), s. 7, har kommissionen meddelat följande: ”Detta är praktiskt, eftersom det företag som utför flygningen vanligtvis har störst möjlighet att se till att flygningarna avgår enligt planen och det har personal eller agenter på flygplatserna som kan hjälpa passagerarna. Det är också en rak och okomplicerad lösning som enkelt kan förstås av passagerarna.”

60. I fråga om en inställd flygning inom en paketresa finner jag närmare bestämt att det ansvar som följer för detta och de därmed förbundna kostnaderna bör delas mellan researrangören och lufttrafikföretaget utifrån deras respektive åtaganden, inte endast genom de tillämpliga bestämmelserna i direktiv 90/314 eller i förordning nr 261/2004 utan även genom de åtaganden som ingåtts i avtalen, dels mellan researrangören och detta företags kund, dels mellan arrangören och lufttrafikföretaget.⁵⁵

61. Det finns i alla händelser enligt min åsikt ingen rättslig grund, och inte ens något objektivt skäl, till att i praktiken låta lufttrafikföretaget stå för arrangörens konkurs genom att ålägga detta att återbetala den passagerare som i förevarande fall bokat paketresa och detta framför allt som direktiv 90/314 innehåller bestämmelser vilka, som jag redan framhållit, just gör det möjligt att åtgärda detta slag av problem, om de bara iakttas.⁵⁶

62. Beaktandet av det avsedda syftet med förordning nr 261/2004 att generellt skydda passagerarna kan dessutom inte föranleda domstolen att välja en tolkning av artikel 8.2 i denna som inte skulle överensstämma med lydelsen i denna bestämmelse samt bestämmelsens *särskilda syfte*.

63. Jag finner med avseende på detta att nämnda artikel 8.2 särskilt syftar till att åstadkomma en adekvat koppling mellan förordning nr 261/2004 och direktiv 90/314, som syftar till att bibehålla tillämpningsområdet för vart och ett av dessa skyddsinstrument samtidigt som det förhindras att berörda konsumenter kan komma i åtnjutande av rättigheter som på grund av en eventuell kumulering av bestämmelser skulle kunna gå för långt.

64. Strävan att undvika att en drabbad passagerare blir överbeskyddad genom en kumulativ tillämpning av de rättigheter som ges i förordningen och direktivet framgår också av ett kommissionsmeddelande där man särskilt tar upp det lämpliga sättet att kombinera nämnda förordning med det nya direktivet om paketresor,⁵⁷ och konstaterar att detta uttryckligen utesluter ”överkompensering” vid ersättning till en resenär.⁵⁸

65. Jag finner i samma anda att en passagerare aldrig bör få dubbel återbetalning av sin flygbiljett i händelse av inställd paketresa men allt efter sitt eget val kan grunda sig på direktiv 90/314 och/eller på förordning nr 261/2004. Om vederbörande uppfyller de nödvändiga villkoren för rätt till återbetalning i enlighet med nämnda direktiv kan denne enligt min åsikt därmed inte även göra anspråk i enlighet med förordningen, trots att själva utövandet av denna rätt, så som i förevarande

55 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 11 maj 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 25 och följande punkter), där domstolen har funnit att det lufttrafikföretag som utför flygningen ska kompensera en passagerare som köpt en flygning via en resebyrå, även om lufttrafikföretaget i god tid har underrättat resebyrån om att avgångstiden för flygningen har ändrats men denna inte underrättat passageraren härom inom avtalad tid, men där det också framhålls att lufttrafikföretaget i enlighet med artikel 13 i förordning nr 261/2004 kan begära ersättning av varje person med vilken detta ingått ett avtal.

56 Se punkt 55 i förevarande förslag till avgörande. Vid den muntliga förhandlingen framhöll Aegean Airlines med rätta att den tolkning som föreslagits av HQ m.fl. och kommissionen till och med skulle kunna motverka konsumenternas intressen, eftersom researrangörerna inte längre skulle vara motiverade att lämna de garantier som krävs i direktiv 90/314, om de vet att lufttrafikföretagen kommer att förpliktas att kompensera denna underlåtenhet på grundval av förordning nr 261/2004.

57 Se tolkningsriktlinjerna till förordning nr 261/2004 (EUT C 214, 2016, s. 5), avsnitt 2.2.6, med rubriken ”Förordningens tillämpningsområde i förhållande till paketresedirektivet”. Denna icke-bindande handling åberopas också av den hänskjutande domstolen, vilken med rätta påpekar att avsnitt 4.2 i denna tar upp rätten till återbetalning i händelse av inställd flygning utan att det hänvisas till innehållet i artikel 8.2 i nämnda förordning.

58 Det anges nämligen i skäl 36 och artikel 14.5 i direktiv 2015/2302 att ersättning som beviljats enligt det direktivet och ersättning som beviljats enligt andra angivna unionsakter i händelse resetjänsterna fullgörs bristfälligt, däribland förordning nr 261/2004, bör ”dras av från varandra i syfte att undvika överkompensering”. Trots att detta direktiv, som ersatt direktiv 90/314, inte är tillämpligt i det aktuella fallet (se punkt 8 i förevarande förslag till avgörande), finner jag dock att det förtydligande som här ges av unionslagstiftaren icke desto mindre är av intresse i förevarande mål.

mål, inte skulle medföra någon konkret verkan på grund av underlåtenhet från den enda betalningsskyldige, det vill säga researrangören, med påpekande av att sådan ekonomisk risk alltid förblir möjlig⁵⁹ och med erinran om att artikel 7 i nämnda direktiv redan syftar till att undvika att en konsument inte får någon återbetalning i de fall som här avses.

66. Slutligen anför jag för fullständighetens skull att den tolkning som här föreslås överensstämmer med praktiska hänsyn från vilka man inte helt kan bortse. Som Aegean Airlines och den tyska regeringen gör gällande skulle det, om det fastslås att det lufttrafikföretag som utför flygningen till en passagerare som köpt biljetten av tredje part inom ramen för en paketresa ska återbetala dennes flygbiljett, i allmänhet bli mycket svårt, för att inte säga omöjligt, att veta vilket belopp företaget ska betala till denne. Med tanke på att priset för flygningen ingår i ett pris som i grunden inkluderar priset för flera tjänster där normalt endast researrangören känner till de ingående delarna, vet faktiskt varken lufttrafikföretaget⁶⁰ eller ens köparen vilken andel av detta pris som svarar mot den berörda flygningen. Med andra ord tycks det mig orealistiskt att anse att lufttrafikföretaget under sådana förhållanden alltid skulle kunna beräkna det exakta beloppet av den återbetalning⁶¹ som ska göras till denne resenär.

67. Av det ovan anförda följer att artikel 8.2 i förordning nr 261/2004 enligt min åsikt bör tolkas så, att en passagerare som enligt direktiv 90/314, så som detta har införlivats med nationell lagstiftning, har rätt att vända sig till arrangören av sin paketresa, i händelse denna ställts in, för att få tillbaka hela det belopp han betalat enligt deras avtal, inte kan rikta anspråk om återbetalning av sin flygbiljett mot det lufttrafikföretag som utför flygningen på grundval av denna förordning, ens om arrangören saknar ekonomiska medel för att återbetala biljetten och inte heller har vidtagit nödvändiga åtgärder för att garantera återbetalning.

V. Förslag till avgörande

68. Av ovan anförda skäl föreslår jag att domstolen ska besvara tolkningsfrågorna från Rechtbank Noord-Nederland (domstol i första instans för norra Nederländerna) enligt följande:

Artikel 8.2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om 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 ska tolkas så, att en passagerare som enligt rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang, så som detta har införlivats med nationell lagstiftning, har rätt att vända sig till arrangören av sin paketresa, i händelse denna ställs in, för att få tillbaka hela det belopp han eller hon betalat enligt deras avtal, inte kan rikta anspråk om återbetalning av sin flygbiljett mot det lufttrafikföretag som utför flygningen på grundval av denna förordning, ens om arrangören saknar ekonomiska medel för att återbetala biljetten och inte heller har vidtagit nödvändiga åtgärder för att garantera återbetalning.

59 Det är tyvärr inte ovanligt att en konsument drabbas av obestånd hos en arrangör med vilken han ingått ett avtal, utan att någonsin kunna få ersättning eller kompensation för åtaganden som detta företag inte fullgjort.

60 Det kan enligt min åsikt inte förutsättas att det pris som ska återbetalas till passagerarna skulle vara identiskt med det pris som avtalats mellan researrangören och lufttrafikföretaget för köp av platser ombord, eftersom arrangören har kunnat välja ett annat pris vid försäljningen av biljetter till sina kunder.

61 Jag erinrar om att det i artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004 föreskrivs "återbetalning ... av hela inköpspriset för biljetten" och inte ett närliggande pris.