



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 26 oktober 2023 *

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 2 j – Artikel 3 – Artikel 4.3 – Ersättning till flygpassagerare vid nekad ombordstigning – Passagerare som i förväg underrättats om att ombordstigning kommer att nekas – Skyldighet för passageraren att infinna sig för ombordstigning föreligger inte – Artikel 5.1 c – Undantag från rätten till ersättning vid inställd flygning – Dessa undantag saknar tillämpning när ombordstigning nekas i förväg”

I mål C-238/22,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main, Tyskland) genom beslut av den 21 februari 2022, som inkom till domstolen den 5 april 2022, i målet

FW

mot

LATAM Airlines Group SA,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen),

sammansatt av avdelningsordföranden N. Piçarra samt domarna M. Safjan och M. Gavalec (referent),

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- FW, genom H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- LATAM Airlines Group SA, genom S. Wassmer, Rechtsanwalt,

* Rättegångsspråk: tyska.

- Tysklands regering, genom J. Möller, P. Busche och M. Hellmann, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom G. Braun, G. Wilms och N. Yerrell, samtliga 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 artikel 2 j, artikel 3.2, artikel 4.3, artikel 5.1 c i) och artikel 7 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, 2004, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan FW och LATAM Airlines Group SA (nedan kallat Latam Airlines) beträffande en ansökan om ersättning som framställts av FW med stöd av förordning nr 261/2004 efter det att Latam Airlines spärrade hennes bokning för en flygning mellan Madrid (Spanien) och Frankfurt am Main (Tyskland).

Tillämpliga bestämmelser

- 3 Skälen 1–4 och 9 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) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.
 - (3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 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] infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas 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.”

4 I artikel 2 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande i leden j och l:

”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,

...

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

5 Artikel 3 i förordningen, med rubriken ”Räckvidd”, har följande lydelse i punkterna 1 och 2:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

...

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

b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.”

6 I artikel 4 i samma förordning, med rubriken ”Nekad ombordstigning”, föreskrivs följande:

”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.”

7 I artikel 5 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande i punkt 1 c:

”Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.”

8 I artikel 7 i förordningen, som har rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande:

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

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

...

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 9 FW bokade en tur- och returresa från Frankfurt am Main till Madrid med Latam Airlines. Utresan var planerad till den 22 december 2017 och returresan till den 7 januari 2018.
- 10 När det den 21 december 2017 visade sig vara omöjligt att checka in online för utresan, kontaktade FW Latam Airlines. Latam Airlines upplyste då FW om att flygbolaget ensidigt och utan att underrätta FW hade ombokat henne till en tidigare flygning den 20 december 2017. Latam Airlines informerade samtidigt FW om att hennes bokning för returresan den 7 januari 2018 hade spärrats på grund av att hon inte hade utnyttjat sin utresa.
- 11 Som en följd härav bokade FW såväl en utresa som en returresa hos ett annat lufttrafikföretag och betalade 528,23 euro för biljetterna. Innan det nationella målet inleddes återbetalade Latam Airlines emellertid 101,55 euro till FW.
- 12 Amtsgericht Frankfurt am Main (Distriktsdomstolen i Frankfurt am Main, Tyskland) förpliktade, genom ett avgörande av den 2 september 2021, Latam Airlines att till FW utbetala ett skadestånd på 426,68 euro, motsvarande kostnaden för flygbiljetterna, samt kompensation på 250 euro i enlighet med artiklarna 5 och 7 i förordning nr 261/2004. Den domstolen fann nämligen att ändringen av bokningen av utresan som skulle utföras av Latam Airlines skulle ses som en inställd flygning. I detta avseende har den meddelade domen vunnit laga kraft.
- 13 Samma domstol ogillade emellertid FW:s yrkande om att erhålla ytterligare kompensation på 250 euro på grund av nekad ombordstigning vid returflygningen som denne hade bokat hos samma lufttrafikföretag. Enligt den domstolen drabbades FW av nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 4 i förordning nr 261/2004, även om hon inte infunnit sig vid incheckningen eller vid gaten såsom krävs enligt artikel 2 j och artikel 3.2 a i samma förordning. Trots detta tillämpade domstolen i första instans artikel 5.1 c i) i nämnda förordning analogt, eftersom det saknar betydelse för en passagerare om vägran att transportera denne på en flygning grundar sig på att flygningen ställs in eller, för det fall flygningen genomförs, på att ombordstigning nekas. FW nekades således denna ytterligare kompensation, då FW hade upplysts om den nekade ombordstigningen den 21 december 2017, det vill säga mer än två veckor innan den ursprungligen bokade returflygningen skulle äga rum.
- 14 FW överklagade detta avgörande av den 2 september 2021 till Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main, Tyskland) – den hänskjutande domstolen. FW anser att det är fel att tillämpa artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 analogt vid nekad ombordstigning.
- 15 Den hänskjutande domstolen anser att förevarande mål ger upphov till två frågor om tolkningen av förordning nr 261/2004. Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida nekad ombordstigning, i den mening som avses i artikel 4 i förordningen, kan anses föreligga när det lufttrafikföretag som utför flygningen underrättar en passagerare i förväg om att vederbörande kommer att nekas ombordstigning vid en flygning för vilken passageraren har en bekräftad platsreservation. Om så är fallet uppkommer frågan huruvida artikel 5.1 c i) i förordningen, som avser inställd flygning, kan tillämpas analogt vid nekad ombordstigning.

- 16 Vad gäller den första punkten har den hänskjutande domstolen påpekat att Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) i en dom av den 17 mars 2015 bland annat slog fast att det inte kan krävas av en passagerare att denne infinner sig för incheckning eller ombordstigning vid "i förväg" nekad ombordstigning, det vill säga när platsreservationen ändras, vilket meddelats passageraren i förväg, genom att platsreservationen överförs till en annan flygning eller, såsom i förevarande fall, när passagerarens namn tas bort från förteckningen över passagerare som får gå ombord. Med hänsyn till den höga skyddsnivå för passagerares rättigheter som eftersträvas med förordning nr 261/2004, finns det nämligen ingen anledning att kräva att en passagerare ska bege sig till flygplatsen och begära att få transporteras om det redan dessförinnan står klart att vederbörande kommer att nekas detta. Den hänskjutande domstolen delar Bundesgerichtshofs (Federala högsta domstolens) tolkning men anser att det är nödvändigt att begära ett förhandsavgörande från EU-domstolen på denna punkt.
- 17 Vad gäller den andra punkten, och för det fall att domstolen skulle godta att passageraren när ombordstigning nekas i förväg kan kompenseras utan att behöva infinna sig för incheckning eller ombordstigning, anser den hänskjutande domstolen att en sådan passagerare befinner sig i samma situation som en passagerare vars flygning ställts in, även om unionslagstiftaren inte uttryckligen har förutsett det fallet att en passagerare nekas ombordstigning i förväg. Principen om likabehandling innebär följaktligen att artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 ska tillämpas analogt på passagerare som drabbas av nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 4 i förordningen.
- 18 Den hänskjutande domstolen har emellertid erinrat om att det vid inställd flygning inte föreligger någon rätt till kompensation om passageraren har underrättats om denna inställda flygning minst två veckor i förväg. En sådan frist är avsedd att göra det möjligt för passageraren att anpassa sig till den nya situationen, så att de svårigheter och olägenheter som rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 syftar till att ersätta inte uppkommer. Om nekad ombordstigning meddelas i förväg, mer än två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden för flygningen, har den sålunda informerade passageraren tillräckligt med tid för att anpassa sig till nekad ombordstigning och vidta andra åtgärder. För en passagerare saknar det betydelse att han eller hon inte transporteras på den flygning som han eller hon har bokat, eftersom flygningen är inställd i sin helhet eller nekas ombordstigning av andra skäl, såsom till exempel en överbokning. Följderna av olägenheterna till följd av nekad ombordstigning är nämligen identiska med följderna av att en flygning ställs in. Om lagstiftarens avsikt var att rätten till kompensation skulle upphöra när en flygning ställs in och passageraren informeras i förväg, bör samma synsätt tillämpas när ombordstigning nekas i förväg. I annat fall skulle de passagerare som drabbas av en inställd flygning befina sig i en betydligt sämre situation än de passagerare som nekas ombordstigning, trots att dessa båda kategorier av passagerare befinner sig i en jämförbar situation.
- 19 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
- "1) Ska förordning [nr 261/2004] tolkas så, att en flygpassagerare – i enlighet med kraven i artikel 3.2 och artikel 2 j [i nämnda förordning] – måste ha infunnit sig för incheckning antingen vid den tidpunkt som angetts eller senast 45 minuter före angiven avgångstid eller infunnit sig för ombordstigning för att förordningen ska vara tillämplig och det således är fråga om en nekad ombordstigning som ger rätt till kompensation enligt artikel 4.3 jämförd med artikel 7 i [samma förordning], trots att det lufttrafikföretag som utför flygningen redan i förväg har underrättat passageraren om att vederbörande nekas ombordstigning?"

2) För det fall att fråga 1 besvaras jakande:

Ska förordning [nr 261/2004] tolkas så, att en rätt till kompensation på grund av nekad ombordstigning enligt artiklarna 4 och 7 med analog tillämpning av artikel 5.1 c i) i [nämnda förordning] inte föreligger om passageraren underrättades om att [lufttrafikföretaget] nekar vederbörande ombordstigning minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 20 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 2 j i samma förordning, ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag som i förväg har underrättat en passagerare om att det kommer att neka passageraren ombordstigning mot dess vilja på en flygning för vilken passageraren har en bekräftad platsreservation inte är skyldigt att kompensera passageraren när passageraren inte har infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen.
- 21 Enligt domstolens fasta praxis följer det såväl av kravet på en enhetlig tillämpning av unionsrätten som av likhetsprincipen, att ordalydelsen i en unionsbestämmelse som inte innehåller någon uttrycklig hänvisning till medlemsstaternas rättsordningar för fastställandet av bestämmelsens innebörd och tillämpningsområde, i regel ska ges en självständig och enhetlig tolkning inom hela unionen, med beaktande av såväl bestämmelsens ordalydelse som det sammanhang i vilket bestämmelsen förekommer och det mål som eftersträvas med den aktuella lagstiftningen (dom av den 18 januari 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, punkt 11, och dom av den 25 juni 2020, Ministerio Fiscal (Tillgång till förfarandet för prövning av en ansökan om internationellt skydd), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, punkt 53).
- 22 Det ska inledningsvis framhållas att det i artikel 4.3 i förordning nr 261/2004 stadgas att "[o]m 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 [i nämnda förordning]".
- 23 Med hänsyn till ordalydelsen i artikel 4.3 kan en passagerare endast ha rätt till kompensation enligt denna bestämmelse om passageraren har nekats ombordstigning i den mening som avses i artikel 2 j i förordningen. I sistnämnda bestämmelse anges att med "nekad ombordstigning" avses "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".
- 24 Med hänsyn till hänvisningen i artikel 2 j i förordning nr 261/2004 till artikel 3.2 i samma förordning, ska det påpekas att det följer av artikel 3.1 a och 3.2 att i ett fall som det förevarande, där en passagerare har en bekräftad platsreservation på en flygning från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, förutsätter begreppet "nekad ombordstigning" antingen att passageraren infinner sig, utom i fall av inställd flygning enligt artikel 5 i den förordningen, vid incheckningen på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg eller, i

avsaknad av en sådan uppgift, senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller att passageraren har flyttats över av lufttrafikföretaget eller researrangören från den flygning för vilken den hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.

- 25 Mot bakgrund av de bestämmelser som nämns i punkterna 22–24 i förevarande dom ska det för det första fastställas huruvida begreppet ”nekad ombordstigning” omfattar att ombordstigning nekas i förväg, det vill säga när det lufttrafikföretag som utför flygningen i förväg underrättar en passagerare om att det mot passagerarens vilja kommer att neka vederbörande ombordstigning på en flygning för vilken passageraren har en bekräftad platsreservation och, för det andra, huruvida kravet på att passageraren ska infinna sig för incheckning även gäller vid en sådan i förväg nekad ombordstigning.
- 26 Vad gäller den första punkten ska det erinras om att förordning nr 261/2004 ersatte förordning nr 295/91, genom vilken det infördes ett skydd mot nekad ombordstigning. När sistnämnda förordning antogs hade unionslagstiftaren emellertid uteslutande för avsikt att reagera mot överbokning som lufttrafikföretagen ägnade sig åt i alltför stor utsträckning. I artikel 1 i förordning nr 295/91 fastställdes således endast ”gemensamma [minimiregler] [som] är tillämpliga då passagerare på grund av överbokning nekas tillgång till en flygning i regelbunden lufttrafik” (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 20, och dom av den 4 oktober 2012, Rodríguez Cachafeiro och Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punkt 22).
- 27 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 nekar en passagerare transport. Ordalydelsen i denna bestämmelse knyter således inte längre ett sådant nekande till en situation där lufttrafikföretaget av ekonomiska skäl har ”överbokat” den berörda flygningen. Unionslagstiftaren har därigenom utvidgat begreppet ”nekad ombordstigning” till att omfatta samtliga fall där ett lufttrafikföretag vägrar transportera en passagerare (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkterna 19, 21 och 22, och dom av den 4 oktober 2012, Rodríguez Cachafeiro och Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punkterna 21, 23 och 24).
- 28 Av detta följer att begreppet ”nekad ombordstigning” i princip omfattar i förväg nekad ombordstigning, under förutsättning att passageraren har infunnit sig för ombordstigning i rätt tid i enlighet med artikel 2 j i förordningen.
- 29 Denna tolkning stöds av teleologiska överväganden. Att utesluta i förväg nekad ombordstigning från begreppet ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, skulle nämligen avsevärt minska det skydd som passagerarna åtnjuter enligt denna förordning. Ett sådant uteslutande skulle således strida mot förordningens syfte, som anges i skäl 1 i direktivet, bestående i att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna och som motiverar en vid tolkning av passagerarnas rättigheter. Dessutom skulle ett sådant uteslutande leda till att passagerare som befinner sig i en situation som de, i likhet med överbokning av ekonomiska skäl, inte kan anses ha orsakat fråntas allt skydd genom att de hindras från att åberopa artikel 4 i samma förordning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkterna 23 och 24).

- 30 När det gäller den andra punkt som avses i punkt 25 ovan tyder en bokstavstolkning av artikel 2 j i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 3.1 a och 3.2 i samma förordning, på att en "nekad ombordstigning" för en passagerare endast kan anses föreligga om passageraren har infunnit sig för incheckning.
- 31 Denna tolkning kan emellertid inte godtas i en situation där ombordstigning nekas i förväg.
- 32 Såsom kommissionen har anfört i sitt skriftliga yttrande framgår det nämligen av en bedömning av kontexten till artikel 3.2 b, jämförd med artikel 2 j i förordning nr 261/2004, att kravet på att passagerarna ska infinna sig för ombordstigning, även med hänsyn till att ombordstigning kan nekas i förväg, inte med nödvändighet måste vara uppfyllt för det fall passagerarna har flyttats över av lufttrafikföretaget eller researrangören från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning. En sådan situation skiljer sig i huvudsak inte från en situation där passageraren i förväg underrättas om att lufttrafikföretaget kommer att neka passageraren ombordstigning på den flygning för vilken vederbörande har en bekräftad platsreservation, vilket innebär att det är nödvändigt att passageraren bokar en annan flygning på motsvarande sätt som om passageraren i förväg hade flyttats av lufttrafikföretaget till en annan flygning.
- 33 Det mål som eftersträvas med förordning nr 295/91 och som det erinrats om i punkt 26 i förevarande dom gör det vidare möjligt att förstå att unionslagstiftaren, genom att senare anta artikel 2 j och artikel 4 i förordning nr 261/2004, i huvudsak avsåg fall av nekad ombordstigning som, precis som de fall som uppstår till följd av överbokning, uppstår *in extremis*, det vill säga vid den tidpunkt då passagerarna anländer till flygplatsen. I detta sammanhang är det förstäeligt att unionslagstiftaren i förordning nr 261/2004 har behållit kravet på att passageraren ska infinna sig vid incheckningen, eftersom sådana fall av nekad ombordstigning i princip inte kan konstateras föreligga förrän vid incheckningen.
- 34 Det framgår således att unionslagstiftaren vid utarbetandet av förordning nr 261/2004 inte förutsåg situationen där det lufttrafikföretag som utför flygningen underrättar passagerarna, i ett tidigare skede än i samband med den planerade flygning för vilken de har en bekräftad platsreservation, om att det kommer att vägra att låta dem stiga ombord på det flygplan som ska användas för flygningen.
- 35 Artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 2 j och artikel 3.2 i samma förordning, kan emellertid inte tolkas så, att den ger uttryck för unionslagstiftarens avsikt att automatiskt utesluta all kompensation till förmån för en passagerare som nekas ombordstigning i förväg på grund av att passageraren inte har infunnit sig för incheckning. Domstolen finner således att det enligt dessa bestämmelser under alla omständigheter inte krävs att de berörda passagerarna har infunnit sig för incheckning för att kompensation till nekad ombordstigning ska kunna beviljas.
- 36 Tvärtom bidrar en tolkning av förordning nr 261/2004 som, för att möjliggöra kompensation till passagerare som nekas ombordstigning, befriar dem från skyldigheten att infinna sig för incheckning och på så sätt besparar dem en onödig formalitet, till att målet med förordningen, vilket är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, uppnås.
- 37 Av skälen 1–4, i synnerhet skäl 2, i nämnda förordning framgår nämligen att syftet med förordningen är att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, oavsett om de drabbas av nekad ombordstigning eller inställda eller försenade flygningar, eftersom de allvarliga problem och olägenheter som detta skapar för dem alla är av liknande art och hänför sig till lufttrafik

(dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 44, och dom av den 29 juli 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punkt 26). Härav följer att de bestämmelser som medför rättigheter för flygpassagerare, däribland bestämmelser om rätt till kompensation, ska ges en vid tolkning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 45).

- 38 Det följer således av en kontextuell och teleologisk tolkning av artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 2 j och artikel 3.2 i samma förordning, att en passagerare inte är skyldig att infinna sig för incheckning när det lufttrafikföretag som utför flygningen i förväg har underrättat passageraren om att det kommer att neka vederbörande ombordstigning mot dess vilja på en flygning för vilken passageraren har en bekräftad platsreservation.
- 39 Av det anförda följer att artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 2 j i samma förordning, ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag som utför en flygning och som i förväg har underrättat en passagerare om att det kommer att neka denne ombordstigning mot dess vilja på en flygning för vilken passageraren har en bekräftad platsreservation är skyldigt att kompensera passageraren även om vederbörande inte har infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen.

Den andra frågan

- 40 Även om den andra frågan endast har ställts för det fall den första frågan besvaras jakande, anser domstolen att det är nödvändigt att besvara den mot bakgrund av den hänskjutande domstolens förklaringar som sammanfattats i punkt 17 ovan. Den hänskjutande domstolen har nämligen angett att det är nödvändigt att besvara den andra frågan för det fall EU-domstolen, som svar på den första frågan, finner att en passagerare som i förväg underrättats om att ombordstigning kommer att nekas kan kompenseras utan att behöva infinna sig vid incheckningen.
- 41 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den bestämmelsen, genom vilken ett undantag från passagerarnas rätt till kompensation vid inställd flygning införs, även reglerar en situation där en passagerare minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden har underrättats om att det lufttrafikföretag som utför flygningen kommer att vägra att transportera passageraren mot dennes vilja, vilket innebär att passageraren inte har rätt till kompensation på grund av nekad ombordstigning enligt artikel 4 i förordningen.
- 42 Det ska erinras om att det i artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 föreskrivs att de berörda passagerarna, vid inställd flygning, ska ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 i förordningen av det lufttrafikföretag som utför flygningen, såvida inte passagerarna minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd. Dessutom stadgas i artikel 4.3 i nämnda förordning att "[o]m passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 [i denna förordning] och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9 [i nämnda förordning]".
- 43 Såsom domstolen har slagit fast motiverar syftet med förordning nr 261/2004, som anges i skäl 1 i förordningen och som består i att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, en vid tolkning av passagerarnas rättigheter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 23). Omvänt ska ett undantag från bestämmelserna om

passagerares rättigheter tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 17, och dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 38).

- 44 Artikel 5.1 c i) i förordningen ska således tolkas restriktivt, eftersom denna bestämmelse, vid inställd flygning, undantar det lufttrafikföretag som utför flygningen från skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen, om det har underrättat passagerarna om att flygningen är inställd minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden.
- 45 Det ska härvidlag framhållas att artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 inte avser fall av nekad ombordstigning, utan endast fall av inställd flygning, det vill säga, i enlighet med artikel 2 l) i förordningen, en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.
- 46 I artikel 4.3 i förordningen föreskrivs inte heller att det lufttrafikföretag som utför flygningen kan befrias från sin skyldighet att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen, om det minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättar passagerarna om att de kommer att nekas ombordstigning (se, analogt, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 37, och dom av den 4 oktober 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 36). Principen om restriktiv tolkning, som det erinrats om i punkt 44 i förevarande dom, innebär således att undantaget från rätten till kompensation i artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 endast ska gälla de fall av inställd flygning som avses i denna bestämmelse och inte kan utsträckas till att omfatta sådana fall av nekad ombordstigning som avses i artikel 4 i förordningen.
- 47 Med hänsyn till förordningens syfte, som anges i skäl 1 i förordningen, vilket är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, kan artikel 5.1 c i) i förordningen inte tillämpas analogt i samband med nekad ombordstigning i syfte att minska omfattningen av rätten till kompensation enligt artikel 4.3 i förordningen.
- 48 Denna tolkning påverkas inte av den princip om likabehandling som den hänskjutande domstolen har hänvisat till. Såsom kommissionen har angett i sitt skriftliga yttrande är denna princip, enligt vilken lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 14 juli 2022, kommissionen/VW m.fl., C-116/21 P–C-118/21 P, C-138/21 P och C-139/21 P, EU:C:2022:557, punkt 95 och där angiven rättspraxis), inte tillämplig i förevarande fall. Såsom framgår av punkterna 45 och 46 ovan är de situationer som ger upphov till nekad ombordstigning eller inställda flygningar nämligen inte jämförbara, eftersom de har reglerats separat av unionslagstiftaren i artiklarna 4 och 5 i förordning nr 261/2004 och omfattas av delvis olika rättsregler, såsom ett undantag från rätten till kompensation enligt artikel 5.1 c i, och inte enligt artikel 4.3 i denna förordning.
- 49 Av det anförda följer att den andra frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den bestämmelsen, genom vilken ett undantag från passagerarnas rätt till kompensation vid inställd flygning införs, inte reglerar en situation där en passagerare minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden har underrättats om att det lufttrafikföretag som utför flygningen kommer att neka passageraren ombordstigning mot dennes vilja, vilket innebär att passageraren ska ha rätt till kompensation på grund av nekad ombordstigning enligt artikel 4 i förordningen.

Rättegångskostnader

- 50 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande 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 (åttonde avdelningen) följande:

- 1) **Artikel 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, jämförd med artikel 2 j i förordning nr 261/2004,**

ska tolkas så,

att ett lufttrafikföretag som utför en flygning och som i förväg har underrättat en passagerare om att det kommer att neka denne ombordstigning mot dess vilja på en flygning för vilken passageraren har en bekräftad platsreservation är skyldigt att kompensera passageraren även om vederbörande inte har infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen.

- 2) **Artikel 5.1 c i) i förordning nr 261/2004**

ska tolkas så,

att den bestämmelsen, genom vilken ett undantag från passagerarnas rätt till kompensation vid inställd flygning införs, inte reglerar en situation där en passagerare minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden har underrättats om att det lufttrafikföretag som utför flygningen kommer att neka passageraren ombordstigning mot dennes vilja, vilket innebär att passageraren ska ha rätt till kompensation på grund av nekad ombordstigning enligt artikel 4 i förordningen.

Underskrifter