



# Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 29 februari 2024\*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.1 och 5.3 – Artikel 7.1 – Kompensation till flygpassagerare vid inställd flygning – Arten av och grunden för rätten till kompensation – Överlåtelse till ett bolag av den fordran som passagerarna har mot luftrafikföretaget – Avtalsvillkor om förbud mot en sådan överlåtelse – Artikel 15 – Ansvarsbegränsning”

I mål C-11/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Handelsdomstol nr 1 i Palma de Mallorca, Spanien) genom beslut av den 31 oktober 2022, som inkom till domstolen den 12 januari 2023, i målet

**Eventmedia Soluciones SL**

mot

**Air Europa Líneas Aéreas SAU,**

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Jürimäe (referent), domstolens ordförande K. Lenaerts, tillika tillförordnad domare på tredje avdelningen, samt domarna N. Piçarra, N. Jääskinen och M. Gavalec,

generaladvokat: M. Szpunar,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Eventmedia Soluciones SL, genom R.M. Jiménez Varela, procuradora, och A.M. Martínez Cuadros, abogada,

\* Rättegångsspråk: spanska.

- Air Europa Líneas Aéreas SAU, genom N. de Dorremochea Guiot, procurador, och E. Olea Ballesteros, abogado,
- Spaniens regering, genom L. Aguilera Ruiz, i egenskap av ombud,
- Litauens regering, genom S. Grigonis och V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom J.L. Buendía Sierra, N. Ruiz García och G. Wilms, 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 artiklarna 5.1 c och 5.3, 7.1 och 15 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) samt artiklarna 6.1 och 7.1 i rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäliga villkor i konsumentavtal (EGT L 95, 1993, s. 29; svensk specialutgåva, område 15, volym 12, s. 169).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Eventmedia Soluciones SL (nedan kallat Eventmedia), som förvärvat sex flygpassagerares fordringar, och Air Europa Líneas Aéreas SAU (nedan kallat Air Europa). Målet rör kompensation på grund av att en flygning ställts in.

### **Unionsrätt**

#### ***Förordning (EG) nr 44/2001***

- 3 I artikel 5.1 a i rådets förordning (EG) nr 44/2001 av den 22 december 2000 om domstols behörighet och om erkännande och verkställighet av domar på privaträttens område (EGT L 12, 2001, s. 1), föreskrevs följande:

”Talan mot den som har hemvist i en medlemsstat kan väckas i en annan medlemsstat

- 1) a) om talan avser avtal, vid domstolen i uppfyllelseorten för den förpliktelse som talan avser ...”

**Förordning nr 261/2004**

4 Skälen 1, 7 och 20 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.

...

(7) För att garantera en effektiv tillämpning av denna förordning bör de skyldigheter som där föreskrivs åvila det lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra flygningen, antingen med eget flygplan eller med flygplan som det leasar med eller utan besättning eller också på annan basis.

...

(20) Passagerarna bör få fullständig information om sina rättigheter i händelse av nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar så att de faktiskt kan utöva sina rättigheter.”

5 I artikel 1.1 b i förordningen föreskrivs följande:

”Denna förordning fastställer, i enlighet med de villkor som anges, minimirättigheter för flygpassagerare i följande fall:

...

b) Inställd flygning ...”

6 I artikel 2 b i förordningen definieras ”lufttrafikföretag som utför flygningen” som ”ett lufttrafikföretag som utför eller avser att utföra en flygning enligt ett avtal med passagerare eller som ombud för en annan juridisk eller fysisk person som har ett avtal med denna passagerare”.

7 Artikel 3 i förordningen har rubriken ”Räckvidd”. I punkt 5 i den artikeln föreskrivs följande:

”Denna förordning skall tillämpas på alla lufttrafikföretag som tillhandahåller transport av passagerare som omfattas av punkterna 1 och 2. Om ett lufttrafikföretag som inte har ett avtal med passageraren fullgör skyldigheter enligt denna förordning, skall företaget anses göra detta som ombud för den person som har ett avtal med passageraren.”

8 I artikel 5 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”1. 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

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

..."

- 9 Artikel 7 i förordningen har rubriken "Rätt till kompensation". I punkt 1 första stycket i den artikeln föreskrivs följande:

"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."
- 10 I artikel 15 i förordningen, som har rubriken "Ansvarsbegränsning", föreskrivs följande:

"1. Förpliktelserna gentemot passagerarna enligt denna förordning får inte begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.

2. Om ett sådant undantag eller en begränsande klausul trots det tillämpas på en passagerare, eller om passageraren inte informeras på ett korrekt sätt om sina rättigheter och därför har godtagit en lägre kompensation än vad som föreskrivs i denna förordning, skall passageraren fortfarande ha rätt att vidta nödvändiga rättsliga åtgärder i behörig domstol eller behörigt organ för att få ytterligare kompensation."

### ***Direktiv 93/13***

- 11 I artikel 6.1 i direktiv 93/13 föreskrivs följande:

"Medlemsstaterna skall föreskriva att oskäligen villkor som används i avtal som en näringsidkare sluter med en konsument inte är, på sätt som närmare stadgas i deras nationella rätt, bindande för konsumenten och att avtalet skall förbli bindande för parterna på samma grunder, om det kan bestå utan de oskäligen villkoren."

- 12 I artikel 7.1 i direktivet föreskrivs följande:

"Medlemsstaterna skall se till att det i konsumenternas och konkurrenternas intresse finns lämpliga och effektiva medel för att hindra fortsatt användning av oskäligen villkor i avtal som näringsidkare sluter med konsumenter."

## Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 13 Sex flygpassagerare som drabbades av att en flygning från flygplatsen Viru i Santa Cruz (Bolivia) till Madrid (Spanien) som var planerad till den 24 mars 2022 ställdes in, överlät sina fordringar avseende kompensation gentemot Air Europa till Eventmedia, som är ett bolag.
- 14 Eventmedia väckte därefter talan mot Air Europa vid Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Handelsdomstol nr 1 i Palma de Mallorca, Spanien), som är den hänskjutande domstolen, och yrkade kompensation på 600 euro för varje passagerare med stöd av förordning nr 261/2004.
- 15 Air Europa har vid nämnda domstol bestritt att Eventmedia har talerätt. Air Europa anser att överlåtelsen av fordran inte var rättsligt giltig, eftersom överlåtelsen strider mot förbudet mot överlåtelse av passagerarens rättigheter som föreskrivs i villkor 15.1 i Air Europas allmänna transportvillkor (nedan kallat det aktuella villkoret). Detta villkor har följande lydelse: "Ansvaret för Air Europa och för varje lufttrafikföretag i enlighet med artikel 1 ska bestämmas av transportvillkoren för det lufttrafikföretag som utfärdat biljetten, om inget annat anges. Passagerarens rättigheter är personliga och överlåtelsen av dem är inte tillåten."
- 16 Den hänskjutande domstolen har förklarat att en flygpassagerare enligt spansk rätt i domstol kan göra gällande sin i förordning nr 261/2004 föreskrivna rätt till kompensation mot det lufttrafikföretag som utför flygningen inom ramen för ett så kallat förenklat förfarande, utan att behöva företrädas av en advokat. I praktiken använder sig flygpassagerarna sällan av denna möjlighet på grund av att de flesta lufttrafikföretag bestrider denna typ av talan och de komplicerade processuella reglerna. En flygpassagerare skulle dessutom kunna ge ett särskilt rättegångsombud fullmakt att uppträda i rätten i dennes namn och för dennes räkning.
- 17 Slutligen skulle en flygpassagerare enligt spansk rätt kunna överlåta sin fordran mot lufttrafikföretaget, i synnerhet till ett företag som är specialiserat på fordringar enligt förordning nr 261/2004. I ett sådant fall skulle det företaget uppträda i förfarandet i eget namn och för egen räkning och försvara sina intressen i egenskap av förvärvare av fordran.
- 18 Den hänskjutande domstolen har emellertid påpekat att det aktuella villkoret begränsar flygpassagerarnas möjlighet att överlåta sina rättigheter. Den hänskjutande domstolen vill därför få klarhet i huruvida ett sådant villkor är förenligt med unionsrätten.
- 19 Den hänskjutande domstolen anser att det är nödvändigt att fastställa huruvida ett villkor i transportavtalets allmänna villkor som förbjuder överlåtelse av flygpassagerarens rättigheter utgör en begränsning av förpliktelserna gentemot flygpassagerarna som omfattas av artikel 15 i förordning nr 261/2004. Om detta är fallet är det aktuella villkoret ogiltigt på grund av att det strider mot en tvingande bestämmelse eller ett förbud i den mening som avses i spansk rätt.
- 20 Den hänskjutande domstolen anser vidare att det, mot bakgrund av de spanska domstolarnas olika synsätt, är nödvändigt att fastställa arten av den rätt till kompensation som föreskrivs i artiklarna 5 och 7.1 i förordning nr 261/2004. Domen av den 7 mars 2018, *flightright m.fl.* (C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkt 63), och domen av den 26 mars 2020, *Primera Air Scandinavia* (C-215/18, EU:C:2020:235, punkt 49), kan i detta avseende ge intryck av att det rör sig om en rättighet som följer av avtal. Den omständigheten att artikel 5 i förordning nr 261/2004,

jämförd med skäl 7 och artikel 2 b i förordningen, innebär att det lufttrafikföretag som utför flygningen blir ansvarigt även om det inte har ingått något avtal med flygpassageraren, tyder däremot på att flygpassagerarens rätt till kompensation följer direkt av förordningen.

- 21 För det fall artikel 15 i förordning nr 261/2004 inte utgör hinder för ett villkor om förbud mot överlåtelse av flygpassagerarens rättigheter, eller för det fall rätten till kompensation som föreskrivs i förordningen grundas på avtal, vill den hänskjutande domstolen slutligen få klarhet i hur direktiv 93/13 ska tolkas. Den hänskjutande domstolen vill i detta avseende få klarhet i om och i förekommande fall under vilka förutsättningar den i en tvist mellan två näringsidkare ex officio kan fastställa att ett villkor i ett avtal som ingåtts av en av de två näringsidkarna med en konsument som överlåtit sina rättigheter till en annan näringsidkare, är oskäligt.
- 22 Mot denna bakgrund beslutade Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Handelsdomstol nr 1 i Palma de Mallorca) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:
  - ”1) Kan ett sådant villkor i ett avtal om lufttransport som det [aktuella villkoret] anses utgöra en otillåten ansvarsbegränsning i den mening som avses i artikel 15 i [förordning nr 261/2004], eftersom det begränsar lufttrafikföretagets förpliktelser genom att det inskränker passagerarnas möjlighet att få sin rätt till kompensation för inställd flygning tillgodosedd genom att fordran överlåts?
  - 2) Kan artikel 7.1 jämförd med [artikel] 5.1 c och 5.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att det utförande lufttrafikföretagets betalning av kompensation för inställd flygning är en skyldighet som gäller enligt förordningen, oberoende av om det finns ett transportavtal med passageraren och av om lufttrafikföretaget har åsidosatt sina avtalsenliga skyldigheter genom oaktsamhet?  
...
  - 3) [I andra hand, för det fall det fastställs att det ovannämnda villkoret inte utgör en otillåten ansvarsbegränsning enligt artikel 15 i förordning nr 261/2004 eller att rätten till kompensation är av avtalsrättslig natur ska] artiklarna 6.1 och 7.1 i [direktiv 93/13] tolkas så, att den nationella domstol som prövar en talan om rätt till kompensation för inställd flygning enligt artikel 7.1 i [förordning nr 261/2004] ex officio ska pröva om ett villkor i transportavtalet som inte tillåter passageraren att överlåta sina rättigheter är oskäligt, när talan väcks av den till vilken rättigheterna överlåtit, vilken, till skillnad från överlåtaren, inte är en konsument eller användare?
  - 4) För det fall det ska göras en prövning ex officio, får skyldigheten att informera konsumenten och fastställa om han eller hon gör gällande att villkoret är oskäligt eller godtar villkoret frångås med hänsyn till att den avgörande omständigheten är att konsumenten har överlåtit sin fordran i strid med det eventuellt oskäliga villkoret, som inte medgav överlåtelse av fordran?”

## Prövning av tolkningsfrågorna

### *Den andra frågan*

- 23 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan, som ska prövas först, för att få klarhet i huruvida bestämmelserna i artikel 5.1 c och 5.3 jämförd med artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, för det fall en flygning ställs in, ska tolkas så, att flygpassagerarnas rätt till den kompensation som avses i dessa bestämmelser från det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen och den motsvarande skyldigheten för nämnda lufttrafikföretag att betala denna kompensation följer av förordningen, eller huruvida dessa bestämmelser ska tolkas så, att den rätten och den skyldigheten grundas på ett avtal som i förekommande fall ska ha ingåtts mellan lufttrafikföretaget och den berörda flygpassageraren, eller till och med på att lufttrafikföretaget har underlåtit att fullgöra ett sådant avtal genom oaktsamhet.
- 24 Det följer av domstolens fasta praxis att vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (dom av den 11 maj 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 24 och där angiven rättspraxis, och dom av den 29 september 2022, LOT (Kompensationsskyldighet ålaggs av förvaltningsmyndighet), C-597/20, EU:C:2022:735, punkt 21).
- 25 I artikel 5.1 c 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 underrättas om att flygningen är inställd i enlighet med de villkor som anges i förstnämnda bestämmelse (dom av den 21 december 2021, Airhelp, C-263/20, EU:C:2021:1039, punkt 49). I artikel 5.3 fastställs villkoren för att det lufttrafikföretag som utför flygningen inte ska vara skyldigt att betala kompensation, nämligen om den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20).
- 26 I artikel 7.1 i förordningen fastställs på ett schablonmässigt sätt det kompensationsbelopp som en flygpassagerare har rätt till när det hänvisas till denna bestämmelse i förordningen.
- 27 Med hänsyn till ordalydelsen i dessa bestämmelser och i enlighet med domstolens praxis ingår rätten till en standardiserad och schablonberäknad kompensation från det lufttrafikföretag som utför flygningen bland de grundläggande rättigheter som flygpassagerarna har enligt förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 mars 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, punkt 37).
- 28 Härav följer att flygpassagerarnas rätt till kompensation enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 och den motsvarande skyldigheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att betala kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen, vid inställd flygning, följer direkt av förordningen. Nämnda rättighet och skyldighet kan följaktligen inte anses grunda sig på ett avtal som i förekommande fall ska ha ingåtts mellan den berörda flygpassageraren och det berörda lufttrafikföretag som utför flygningen, och än mindre på den omständigheten att lufttrafikföretaget har underlåtit att fullgöra ett sådant avtal genom oaktsamhet.
- 29 Denna tolkning stöds av det sammanhang i vilket artikel 5.1 c och 5.3 samt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 ingår, liksom av syftet med den förordningen.

- 30 Vad för det första gäller sammanhanget ska det påpekas att enligt artikel 1.1 b i förordning nr 261/2004 "fastställer" förordningen, i enlighet med de villkor som anges däri, minimirättigheter för flygpassagerare vid inställd flygning.
- 31 Vidare följer det av bestämmelserna i artikel 2 b jämförd med artikel 3.5 i förordning nr 261/2004 att en passagerare på en inställd eller försenad flygning kan åberopa förordningen gentemot det lufttrafikföretag som utför flygningen, även om passageraren och lufttrafikföretaget inte har ingått något avtal med varandra (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 mars 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, punkterna 27–29).
- 32 Dessa bestämmelser ger således stöd för tolkningen att flygpassagerarnas rätt till den kompensation som avses i artiklarna 5 och 7 i förordning nr 261/2004, vid inställd flygning, följer direkt av den förordningen.
- 33 Vad för det andra gäller, syftet med förordning nr 261/2004 är detta, såsom framgår av skäl 1 i förordningen, att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, vilket innebär att de rättigheter som tillerkänts dem ska ges en vid tolkning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Rodríguez Cachafeiro och Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punkt 25, och dom av den 30 april 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, punkt 93).
- 34 Den tolkning av artikel 5.1 c jämförd med artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 som anges i punkt 28 ovan är således förenlig med det syftet, eftersom den säkerställer att alla flygpassagerare som berörs av en inställd flygning har rätt till kompensation enligt de villkor som föreskrivs i dessa bestämmelser, oberoende av om de har ingått ett transportavtal med det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen eller inte.
- 35 Denna tolkning är dessutom inte på något sätt oförenlig med domstolens praxis, enligt vilken en talan om rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004 omfattas av en "talan [som] avser avtal" i den mening som avses i artikel 5.1 i förordning nr 44/2001 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 mars 2018, flightright m.fl., C-274/16, C-447/16 och C-448/16, EU:C:2018:160, punkterna 63–65, och dom av den 26 mars 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, punkt 49). Domstolen har nämligen, genom denna praxis avseende domstols behörighet på privaträttens område, avsett att säkerställa en enhetlig tillämpning av begreppet "talan avser avtal", i den mening som avses i den bestämmelsen, genom att slå fast att det för att omfattas av nämnda begrepp saknar betydelse att flygpassageraren har ingått transportavtalet med en annan tjänsteleverantör, såsom en resebyrå, och inte direkt med det aktuella lufttrafikföretag som utför flygningen. Såsom den spanska regeringen och Europeiska kommissionen har gjort gällande är avsikten med nämnda praxis inte att föregripa själva grunden för den rätt till kompensation som föreskrivs i förordning nr 261/2004.
- 36 En talan som har sin grund i ett avtal kan syfta till att göra gällande ett krav som grundar sig på villkoren i det aktuella avtalet som sådana eller på rättsregler som är tillämpliga till följd av avtalet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 24 november 2020, Wikingerhof, C-59/19, EU:C:2020:950, punkt 32 och där angiven rättspraxis). Även om grunden för den talan om kompensation som väckts av flygpassageraren eller det bolag som har förvärvat dennes fordran avseende kompensation mot det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen, i ett mål som det nationella målet med nödvändighet är att det finns ett avtal, oavsett om det rör sig om ett avtal med lufttrafikföretaget eller en annan tjänsteleverantör (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 mars 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, punkterna 50–



52), följer den rätt till kompensation som passageraren eller det bolag som förvärvat fordran kan göra gällande i samband med denna talan, särskilt vid inställd flygning, direkt av bestämmelserna i artikel 5.1 c jämförd med artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, såsom framgår av punkterna 28 och 32 ovan.

- 37 Mot denna bakgrund ska den andra frågan besvaras enligt följande. Bestämmelserna i artikel 5.1 c och 5.3 jämförd med artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 ska, för det fall en flygning ställs in, tolkas så, att flygpassagerarnas rätt till den kompensation som avses i dessa bestämmelser från det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen och den motsvarande skyldigheten för nämnda lufttrafikföretag att betala denna kompensation följer direkt av förordningen.

### *Den första frågan*

- 38 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan, som ska prövas härnäst, för att få klarhet i huruvida artikel 15 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den utgör hinder för ett villkor i ett transportavtal, enligt vilket det är förbjudet att överlåta de i förordningen fastställda rättigheter som flygpassageraren har i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen.
- 39 Artikel 15.1 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Ansvarsbegränsning”. I punkt 1 i den artikeln föreskrivs att lufttrafikföretagens förpliktelser gentemot passagerarna enligt denna förordning inte får begränsas eller åsidosättas, exempelvis genom undantag eller en begränsande klausul i transportavtalet.
- 40 I enlighet med denna bestämmelse och med beaktande av svaret på den andra frågan, får förpliktelsen för det lufttrafikföretag som utför flygningen att betala kompensation enligt artikel 7.1 i förordningen vid inställd flygning således inte begränsas eller åsidosättas genom avtal.
- 41 Med hänsyn till syftet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, vilket bland annat ligger till grund för artikel 15 i förordning nr 261/2004, och till att passagerarnas rättigheter, i enlighet med den rättspraxis som det erinrats om i punkt 33 ovan, ska ges en vid tolkning, ska även denna bestämmelse, i den mån den fastställer att undantag från dessa rättigheter inte kan tas upp till prövning, ges en vid tolkning (se, analogt, dom av den 30 april 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, punkt 102).
- 42 Med hänsyn till användningen av adverbet ”exempelvis” i denna bestämmelse och till nämnda syfte, ska inte bara de undantag som anges i ett transportavtal – en ömsesidig handling som flygpassageraren ingår – utan också, och i synnerhet, undantag i andra handlingar som det lufttrafikföretag som utför flygningen ensidigt har upprättat, vilka denna förväntar sig kunna använda gentemot berörda flygpassagerare, således anses vara otillåtna (se, för ett liknande resonemang, dom av den 30 april 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, punkt 102). Samma bestämmelse kan således tillämpas på de undantag som anges i de allmänna transportvillkoren.
- 43 Med hänsyn till detta syfte och för att säkerställa att flygpassagerarnas rätt till kompensation är effektiv, ska dessutom inte bara undantag eller begränsningar som direkt påverkar den rättigheten som sådan, utan även sådana undantag eller begränsningar som, till nackdel för passagerarna, begränsar villkoren för utövandet av nämnda rättighet i förhållande till de tillämpliga lagbestämmelserna, anses vara otillåtna i den mening som avses i artikel 15 i förordning nr 261/2004.

- 44 För att säkerställa ett långtgående skydd för flygpassagerarna och göra det möjligt för dem att effektivt utöva sina rättigheter i enlighet med det mål som anges i skäl 20 i förordning nr 261/2004, ska den passagerare som berörs av en inställd flygning ges frihet att välja det effektivaste sättet att försvara sin rättighet, bland annat genom att göra det möjligt för passageraren att besluta att vända sig direkt till det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen, väcka talan vid behörig domstol eller, när detta föreskrivs i tillämplig nationell rätt, överlåta sin fordran till en utomstående för att slippa de svårigheter och kostnader som kan avskräcka passageraren från att vidta åtgärder på egen hand mot lufttrafikföretaget när det rör sig om ett belopp av mindre ekonomisk betydelse.
- 45 Härav följer att ett villkor i transportavtalets allmänna villkor som förbjuder att flygpassagerarens rättigheter gentemot det lufttrafikföretag som utför flygningen överläts utgör en otillåten ansvarsbegränsning i den mening som avses i artikel 15 i förordning nr 261/2004.
- 46 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 15 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den utgör hinder för ett villkor i ett transportavtal, enligt vilket det är förbjudet att överlåta de i förordningen fastställda rättigheter som flygpassageraren har i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen.

### ***Den tredje och den fjärde frågan***

- 47 Med hänsyn till svaret på den första och den andra frågan saknas anledning att besvara den tredje och den fjärde frågan.

### **Rättegångskostnader**

- 48 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 (tredje avdelningen) följande:

- 1) Bestämmelserna i artikel 5.1 c och 5.3 jämförd med artikel 7.1 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**

**ska, för det fall en flygning ställs in, tolkas så,**

**att flygpassagerarnas rätt till den kompensation som avses i dessa bestämmelser från det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen och den motsvarande skyldigheten för nämnda lufttrafikföretag att betala denna kompensation följer direkt av förordningen.**

- 2) Artikel 15 i förordning nr 261/2004**

**ska tolkas så,**

**att den utgör hinder för ett villkor i ett transportavtal, enligt vilket det är förbjudet att överlåta de i förordningen fastställda rättigheter som flygpassageraren har i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen.**

Underskrifter