Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 16 januari 2025*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 3.3 – Gratis resa eller resa till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten – Passagerare som endast har betalat avgifter och flygskatter – Bokning inom ramen för en reklamkampanj – Artikel 8.1 c – Rätt till ombokning till ett senare datum – Krav på ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den av passageraren önskade ombokningen saknas”

I mål C-516/23,

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 8 augusti 2023, som inkom till domstolen den 10 augusti 2023, i målet

NW,

YS

mot

Qatar Airways,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av ordföranden på nionde avdelningen N. Jääskinen, tillika tillförordnad ordförande på åttonde avdelningen, samt domarna M. Gavalec (referent) och J. Passer,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– YS och NW, genom M. Böse, Rechtsanwalt,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Qatar Airways, genom B. Liebert och U. Steppler, Rechtsanwälte,

– Europeiska kommissionen, genom G. von Rintelen och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3.3 och artikel 8.1 c 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, å ena sidan, flygpassagerarna NW och YS och, å andra sidan, Qatar Airways och rör ett yrkande om ersättning på grund av att detta lufttrafikföretag har åsidosatt sin skyldighet att se till att passagerarna ombokades till sin slutliga bestämmelseort.

Tillämpliga bestämmelser

Förordning nr 261/2004

3 I skälen 1, 2, 4, 12 och 13 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) [Europeiska] 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.

…

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i [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], både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

…

(12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör också minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra

åtgärder. I annat fall bör lufttrafikföretagen kompensera passagerarna om inställningen av flygningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits.

(13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.”

4 I artikel 3 i denna förordning, som har rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkt 3:

”Denna förordning skall inte tillämpas på passagerare som reser gratis eller till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten. Den skall emellertid tillämpas på passagerare som har biljetter som ett lufttrafikföretag eller en researrangör utfärdat genom bonussystem eller annat kommersiellt program.”

5 I artikel 5 i nämnda förordning, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande i punkterna 1 a och 3:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen,

…

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.”

6 Enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Rätt till kompensation”, ska passagerare kompenseras med ett schablonbelopp som varierar bland annat beroende på flygsträckan.

7 I artikel 8 i samma förordning, med rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, föreskrivs 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, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

…”

Förordning (EG) nr 1008/2008

8 Artikel 23 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 2008, s. 3) har rubriken ”Information och icke-diskriminering”. I punkt 1 i den artikeln föreskrivs följande:

”De passagerarpriser och fraktpriser som är tillgängliga för allmänheten ska innehålla tillämpliga villkor när de erbjuds eller offentliggörs i någon form, inbegripet på internet, för lufttrafik från en flygplats som befinner sig på en medlemsstats territorium och på vilken fördraget är tillämpligt. Det slutliga pris som ska betalas ska alltid anges och ska innehålla gällande passagerarpris eller fraktpris samt alla tillämpliga skatter och avgifter, tilläggsavgifter och arvoden som är oundvikliga och förutsebara vid tidpunkten för offentliggörandet. Förutom slutpriset ska minst anges

a) passagerarpris eller fraktpris,

b) skatter,

c) flygplatsavgifter, och

d) andra avgifter, tilläggsavgifter eller arvoden, exempelvis sådana som har samband med luftfartsskydd eller bränsle,

om avgifterna i b, c och d har lagts till passagerarpriset eller fraktpriset. Valfria pristillägg ska anges klart, öppet och otvetydigt i början av varje bokningsprocess och kunden ska aktivt markera sitt godkännande av dem.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

9 Den 5 augusti 2020 bokade klagandena i det nationella målet (nedan kallade klagandena), hos Qatar Airways, var sin flygresa tur och retur från Frankfurt am Main (Tyskland) till Denpasar (Indonesien) med mellanlandning i Doha (Qatar).

10 Bokningen gjordes inom ramen för en reklamkampanj för detta lufttrafikföretag som utförde flygningen. Kampanjen, som pågick under en begränsad tid, var förbehållen hälso- och sjukvårdspersonal och innebar att dessa kunde boka flygningar hos Qatar Airways och endast betala skatter och avgifter för dessa bokningar.

11 Den 13 september 2020 ställde Qatar Airways in de flygningar som klagandena hade bokat.

12 Lufttrafikföretaget genomförde inte några flygningar till Denpasar fram till våren 2022.

13 Genom e-postmeddelande av den 8 augusti 2022 anmodade klagandena Qatar Airways att boka om dem på en flygning till Denpasar den 20 oktober 2022 och att ombesörja deras returflygning till Frankfurt am Main den 7 november 2022, samt att vidta de åtgärder som krävdes för detta före den 18 augusti 2022. När denna anmodan inte fick någon verkan, bokade klagandena de flygningar som är i fråga med hjälp av förmåner som de hade erhållit genom ett bonusprogram och betalade ett pris på totalt 394,62 euro. Marknadspriset för flygresorna var 4 276,36 euro per passagerare på bokningsdagen.

14 Klagandena väckte talan mot Qatar Airways vid Landgericht Frankfurt am Main (Regionala domstolen i Frankfurt am Main, Tyskland), som är den hänskjutande domstolen, och yrkade ersättning på grund av att lufttrafikföretaget hade åsidosatt sin skyldighet att assistera klagandena enligt artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004.

15 Inom ramen för detta överklagande behöver den hänskjutande domstolen, för det första, avgöra huruvida förordning nr 261/2004 är tillämplig i förevarande fall.

16 Den hänskjutande domstolen undrar i detta avseende huruvida en passagerare ska anses resa gratis, i den mening som avses i artikel 3.3 i förordning nr 261/2004, när passageraren endast behöver betala flygskatter och flygplatsavgifter.

17 Den hänskjutande domstolen noterar vidare att det följer av praxis från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) att ett reducerat biljettpris som ett lufttrafikföretag tillämpar för personalen vid ett företag som ingått ett ramavtal med lufttrafikföretaget ska anses vara ”tillgängligt för allmänheten” i den mening som avses i artikel 3.3. Den hänskjutande domstolen anser att denna rättspraxis kan tillämpas på den reklamkampanj som är i fråga i det nationella målet, eftersom denna kampanj varken utgör ett bonussystem eller ett kommersiellt program i den mening som avses i denna bestämmelse.

18 För det fall förordning nr 261/2004 är tillämplig på situationen i det nationella målet vill den hänskjutande domstolen, för det andra, få klarhet i huruvida rätten till ombokning enligt artikel 8.1 c i förordningen förutsätter att det finns ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den flygning som ska utföras med anledning av ombokningen, även om detta villkor inte framgår av bestämmelsens lydelse.

19 Den hänskjutande domstolen har i detta avseende påpekat att enligt praxis från Oberlandesgericht Köln (Regionala överdomstolen i Köln, Tyskland) ger denna bestämmelse, mot bakgrund av syftet med artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004, som är att skydda passagerarna under den aktuella resan, inte passageraren rätt till kostnadsfri ombokning, till det datum som passageraren finner lämpligt, utan något tidsmässigt samband med den ursprungliga färdplanen. Enligt den sistnämnda domstolen måste det finnas ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den flygning som ska utföras med anledning av ombokningen. Det framgår emellertid att denna rättspraxis har vederlagts av Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland). Den hänskjutande domstolen vill i detta sammanhang få klarhet i huruvida kravet på ett sådant tidsmässigt samband följer av denna bestämmelse, eftersom bestämmelsens lydelse inte innehåller något som tyder på att så är fallet.

20 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 passagerare reser gratis i den mening som avses i artikel 3.3 första alternativet [i den första meningen] i förordningen när passageraren endast måste betala avgifter och flygskatt för flygbiljetten?

2) För det fall fråga 1 besvaras nekande:

Ska förordning nr 261/2004 tolkas så, att det inte rör sig om ett biljettpris som (indirekt) är tillgängligt för allmänheten i den mening som avses i artikel 3.3 andra alternativet [i den första meningen] i förordningen, när flygningen har bokats inom ramen för ett tids- och volymmässigt begränsat kampanjerbjudande från ett lufttrafikföretag som endast var tillgängligt för en viss yrkesgrupp?

3) För det fall även fråga 2 besvaras nekande och förordning nr 261/2004 anses vara tillämplig:
   a) Ska artikel 8.1 c i den förordningen tolkas så, att det måste finnas ett tidsmässigt samband mellan, å ena sidan, den ursprungligen bokade och inställda flygningen och, å andra sidan, den önskade ombokningen till ett senare datum?
   b) Hur ska detta tidsmässiga samband i förekommande fall definieras?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

21 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.3 första alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare reser gratis, i den mening som avses i denna bestämmelse, när passageraren endast var tvungen att betala flygskatter och avgifter för att boka flygningen.

22 Enligt första alternativet i den första meningen i artikel 3.3 i förordning nr 261/2004 är förordningen inte tillämplig på passagerare som reser gratis.

23 Domstolen noterar inledningsvis att uttrycket ”resa gratis” varken definieras i artikel 3.3 i förordning nr 261/2004 eller i någon annan bestämmelse i denna förordning. Vid sådana förhållanden ska innebörden och räckvidden av detta uttryck, i enlighet med fasta rättspraxis, fastställas i överensstämmelse med dess normala betydelse i vanligt språkbruk, med beaktande av det sammanhang i vilket det används och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som det ingår i (dom av den 30 april 2024, Trade Express-L och DEVNIA TSIMENT, C-395/22 och C-428/22, EU:C:2024:374, punkt 65 och där angiven rättspraxis). Såsom domstolen har slagit fast ska undantag från passagerarnas rättigheter, med beaktande av syftet med förordning nr 261/2004, vilket anges i skäl 1 i förordningen och som består i att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, dessutom tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 26 oktober 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, punkt 43 och där angiven rättspraxis).

24 Vad till att börja med gäller den normala betydelsen av uttrycket ”resa gratis” ska det anses att det allmänt sett avser en situation där passageraren reser kostnadsfritt, utan att behöva betala någon som helst ersättning för sin flygbiljett.

25 En tolkning av detta uttryck som innebär att en passagerare reser gratis, trots att passageraren, för att kunna slutföra sin bokning, måste betala ett belopp, vilket inte utgör ett passagerarpris utan en flygskatt eller avgift, skulle således strida mot ordens normala betydelse i vanligt språkbruk.

26 Vad därefter gäller det sammanhang i vilket artikel 3.3 i förordning nr 261/2004 ingår, hänvisar denna bestämmelse allmänt till att resan ska vara gratis, utan att de olika delar som utgör priset för resan preciseras. I artikel 23 i förordning nr 1008/2008 föreskrivs emellertid att det slutliga pris som ska betalas inkluderar gällande passagerarpris samt alla tillämpliga skatter och avgifter,

tilläggsavgifter och arvoden, exempelvis sådana som har samband med luftfartsskydd eller bränsle. Härav följer att skatter och avgifter inte är exkluderade från priset för flygbiljetten, utan utgör en integrerad del av detta pris.

27 Denna tolkning stöds av domstolens rättspraxis, enligt vilken passagerare som reser med biljetter för vilka de endast betalar en del av priset omfattas av förordning nr 261/2004 om antingen det reducerade biljettpriset som betalats var direkt eller indirekt tillgängligt för allmänheten eller om biljetterna utfärdades genom bonussystem eller annat kommersiellt program (beslut av den 26 november 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punkt 16).

28 Vad slutligen gäller syftet med förordning nr 261/2004, är det, såsom framgår av skälen 1, 2 och 4 i förordningen, att sörja för ett långtgående skydd för passagerare och konsumenter genom att stärka deras rättigheter i vissa situationer som skapar allvarliga svårigheter och olägenheter samt genom att ge dem standardiserad och omedelbar ersättning (dom av den 22 april 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punkt 26).

29 En tolkning enligt vilken passageraren reser gratis och således inte omfattas av bestämmelserna i förordning nr 261/2004, trots att passageraren är skyldig att betala flygskatter och avgifter, skulle således äventyra syftet med förordningen, vilket det erinras om i punkt 28 ovan, nämligen att säkerställa en hög skyddsnivå för flygpassagerare.

30 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.3 första alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare inte reser gratis, i den mening som avses i denna bestämmelse, när passageraren endast var tvungen att betala flygskatter och avgifter för att boka flygningen.

Den andra frågan

31 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.3 andra alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare reser till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, i den mening som avses i denna bestämmelse, när passageraren har bokat sin biljett inom ramen för en tids- och volymmässigt begränsad reklamkampanj som riktade sig till en viss yrkesgrupp.

32 Enligt artikel 3.3 andra alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004 ska förordningen inte tillämpas på passagerare som reser till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten.

33 Det ska inledningsvis påpekas att i förevarande fall tillät Qatar Airways, inom ramen för sin reklamkampanj, endast hälso- och sjukvårdspersonal att boka flygningar med lufttrafikföretaget för vilka de endast betalade skatter och avgifter. Den hänskjutande domstolen vill i detta sammanhang få klarhet i huruvida ett sådant reducerat biljettpris som är förbehållet en grupp yrkesverksamma inom hälso- och sjukvården ska betraktas som ett pris som är tillgängligt för allmänheten.

34 Vad gäller räckvidden av uttrycket ”tillgängligt för allmänheten” noterar domstolen, i likhet med Europeiska kommissionen, att ett pris är tillgängligt för allmänheten även om varje potentiell kund inte kan dra nytta av det.

35 Begreppet allmänhet avser nämligen ett obestämt antal potentiella mottagare och förutsätter dessutom ett ganska stort antal personer (se, analogt, dom av den 20 juni 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, punkt 38 och där angiven rättspraxis). För att avgöra huruvida en grupp av personer som åtnjuter ett reducerat biljettpris kan särskiljas från ”allmänheten”, ska det särskilt prövas huruvida denna grupp definieras tillräckligt precist, huruvida de berörda personerna har de kännetecken som lufttrafikföretaget föreskriver för att kunna dra nytta av detta pris och huruvida det ställs krav på ett föregående och individuellt tillstånd innan flygbiljetten utfärdas.

36 I detta avseende kan gruppen yrkesverksamma inom hälso- och sjukvården, som beskrivs på ett abstrakt sätt, utan att det preciseras vad som är kännetecknande för dessa personer, och till vilka biljetter kan utfärdas utan något föregående och individuellt tillstånd, utgöra allmänheten i den mening som avses i artikel 3.3 andra alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004. Härav följer att ett reducerat biljettpris som är förbehållet en sådan grupp ska anses vara ”tillgängligt för allmänheten” i den mening som avses i denna bestämmelse.

37 En sådan tolkning stöds av domstolens praxis avseende tolkningen av artikel 3.3 i förordning nr 261/2004, enligt vilken en biljett med ett förmånligt pris vilken endast vissa personer har tillgång till inom ramen för en evenemangssponsring och som endast kan utfärdas efter ett föregående och individuellt tillstånd från lufttrafikföretaget varken kan anses vara tillgänglig för allmänheten eller ha utfärdats genom bonussystem eller annat kommersiellt program (beslut av den 26 november 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punkt 17).

38 I förevarande fall har klagandena bokat flygningar med ett lufttrafikföretag inom ramen för en reklamkampanj, vars varaktighet var strikt begränsad och som var förbehållet hälso- och sjukvårdspersonal. De priser som erbjöds inom ramen för denna reklamkampanj var inte tillgängliga för hela befolkningen, men var inte heller förbehållna vissa enskilda personer, utan en viss yrkesgrupp, nämligen yrkesverksamma inom hälso- och sjukvården. Denna grupp bestod av ett obestämt antal personer som inte hade en särskild anknytning till lufttrafikföretaget som gick utöver ett kundförhållande.

39 Vad vidare gäller begränsningen av antalet tillgängliga biljetter inom ramen för reklamkampanjen, framgår det av handlingarna i målet att denna begränsning inte tycks följa av de kännetecken som är utmärkande för den berörda yrkesgruppen, utan den förefaller vara motiverad av praktiska begränsningar uppställda av lufttrafikföretaget, som inte kunde erbjuda dessa priser till hela den berörda gruppen på grund av dess storlek.

40 Det ska slutligen tilläggas att en tolkning enligt vilken en grupp av personer som har definierats brett, såsom hälso- och sjukvårdspersonalen i det nationella målet, inte ska betraktas som ”allmänheten”, i den mening som avses i artikel 3.3 andra alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004, skulle kunna strida mot det syfte som anges i skäl 1 i förordningen, nämligen att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

41 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 3.3 andra alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att en passagerare inte reser till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, i den mening som avses i denna bestämmelse, när passageraren har bokat sin biljett inom ramen för en tids- och volymmässigt begränsad reklamkampanj som riktade sig till en viss yrkesgrupp.

Den tredje frågan

42 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för det fall de två första frågorna besvaras nekande, för att få klarhet i huruvida artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det måste finnas ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den av passageraren önskade ombokningsflygningen för att denna artikel ska vara tillämplig, och, om så är fallet, för att få klarhet i hur detta tidsmässiga samband ska definieras.

43 I artikel 5.1 a i förordning nr 261/2004 föreskrivs att vid inställd flygning ska det lufttrafikföretag som utför flygningen erbjuda de berörda passagerarna assistans i enlighet med artikel 8 i förordningen.

44 Enligt artikel 8.1 i denna förordning har de berörda passagerarna tre val. De kan antingen erhålla återbetalning i enlighet med vissa villkor och, i förekommande fall, en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt under likvärdiga transportvillkor eller, slutligen, ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

45 Såsom domstolen har slagit fast föreskrivs uttryckligen i denna artikel en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att erbjuda de passagerare vars flygning ställts in de olika alternativ som avses i artikel 8.1 i förordningen, vilket förutsätter att lufttrafikföretaget ger passagerarna fullständig information om de rättigheter som följer av denna bestämmelse, så att de på ett effektivt sätt kan utöva sina rättigheter vid inställd flygning. På samma sätt ankommer det på flygtrafikföretaget att på ett ändamålsenligt sätt informera flygpassagerarna när en ombokning inte är möjlig (se, för ett liknande resonemang, dom av den 8 juni 2023, Austrian Airlines (Hemflygning), C-49/22, EU:C:2023:454, punkterna 43 och 44 samt där angiven rättspraxis).

46 Härav följer att det ankommer på lufttrafikföretaget att, för det fall flygningen ställs in, ge flygpassagerarna den information som är nödvändig för att de ska kunna göra ett effektivt val, det vill säga att antingen få biljetten återbetald eller fullfölja transporten till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga transportvillkor, så snart som möjligt eller vid ett senare datum. Rätten att bli informerad kan således inte medföra någon som helst skyldighet för flygpassageraren att aktivt bidra till sökandet efter de uppgifter som ska ingå i förslaget från det lufttrafikföretag som utför flygningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 29 juli 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punkterna 54–56)

47 I förevarande fall framgår det av beslutet om hänskjutande att Qatar Airways i september 2020 ställde in de flygningar som ursprungligen hade bokats av klagandena. Lufttrafikföretaget informerade endast klagandena om att det inte var möjligt att genomföra flygningar till Denpasar, som var deras slutliga bestämmelseort, på grund av omständigheter som hade samband med covid-19-pandemin, samtidigt som det beslutade att förlänga giltighetstiden för biljetterna i fråga med två år, det vill säga till och med den 4 augusti 2022. Den 8 augusti 2022 begärde nämnda klaganden, i enlighet med artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004, att lufttrafikföretaget skulle omboka dem till deras slutliga bestämmelseort till ett senare datum som de fann lämpligt.

48 Det ska i detta sammanhang understrykas att skyldigheten att erbjuda assistans enligt artikel 8 i förordning nr 261/2004 gäller för det lufttrafikföretag som utför flygningen oavsett orsaken till att flygningen ställts in. Även vid extraordinära omständigheter medför artikel 5.3 i denna förordning endast att lufttrafikföretaget befrias från sin skyldighet att utge kompensation enligt artikel 7 i samma förordning (dom av den 8 juni 2023, Austrian Airlines (Hemflygning), C-49/22, EU:C:2023:454, punkt 45).

49 Det finns dessutom inte någon uppgift i förordning nr 261/2004 som tyder på att det, utöver de extraordinära omständigheter som anges i artikel 5.3 i förordningen, skulle finnas en särskild kategori av ”utomordentligt extraordinära omständigheter”, såsom covid-19-pandemin, som medför att lufttrafikföretaget befriades från samtliga sina skyldigheter, inbegripet skyldigheterna enligt artikel 8 i den förordningen (dom av den 8 juni 2023, Austrian Airlines (Hemflygning), C-49/22, EU:C:2023:454, punkt 46).

50 En passagerare vars flygning ställts in har således rätt att erhålla likvärdig ersättning från det lufttrafikföretag som utför flygningen, för det fall att lufttrafikföretaget inte iakttar sin skyldighet att ge assistans enligt artikel 8.1 i förordning nr 261/2004, inbegripet den skyldighet att tillhandahålla information som definierats i punkterna 45 och 46 ovan (dom av den 8 juni 2023, Austrian Airlines (Hemflygning), C-49/22, EU:C:2023:454, punkt 48).

51 Denna kompensation ska emellertid begränsas till sådana utlägg som med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet har visat sig vara nödvändiga, lämpliga och rimliga för att kompensera för lufttrafikföretagets underlåtenhet (dom av den 8 juni 2023, Austrian Airlines (Hemflygning), C-49/22, EU:C:2023:454, punkt 49 och där angiven rättspraxis).

52 Vad särskilt gäller frågan huruvida artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004, för att vara tillämplig, kräver att det finns ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den önskade ombokningsflygningen, ska den, i enlighet med den rättspraxis som det erinras om i punkt 23 ovan, besvaras med beaktande inte bara av bestämmelsens lydelse, utan även av sammanhanget och syftena med de föreskrifter som den ingår i.

53 Vad för det första gäller ordalydelsen i artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004, konstaterar domstolen att den inte innehåller något krav på att det ska finnas ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den flygning som ska utföras med anledning av ombokningen. Det följer nämligen endast av denna bestämmelse att flygpassagerare kan begära ombokning ”till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång”. Det framgår emellertid inte av uttrycket ”till ett senare datum” att rätten till ombokning begränsas i tiden.

54 Det följer således av lydelsen i artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 att lämpligheten för passageraren och dennes önskan att bli ombokad till ett visst senare datum är avgörande. Den enda begränsningen i detta avseende är platstillgången. Härav följer att det lufttrafikföretag som utför flygningen endast kan motsätta sig en ombokning som är godtagbar för den berörda flygpassageraren om det saknas tillgängliga platser.

55 Vad för det andra gäller det sammanhang i vilket artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 ingår, ska det påpekas att unionslagstiftaren uttryckligen har föreskrivit en tidsmässig komponent i artikel 8.1 b i förordningen, som består i att flygpassageraren kan begära ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor. Om unionslagstiftaren hade velat begränsa rätten till ombokning enligt artikel 8.1 c i förordningen i

tiden, skulle den ha preciserat detta, i likhet med vad som föreskrivs i artikel 8.1 b i samma förordning. Det ska i detta sammanhang även noteras att skälen 12 och 13 i förordning nr 261/2004 inte över huvud taget hänvisar till ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den ombokade flygningen för det fall en flygning ställs in.

56 Såsom framgår av punkt 46 ovan kan flygpassageraren dessutom, vid inställd flygning, välja återbetalning eller senare ombokning. Mot bakgrund av dessa valmöjligheter, som är förbehållna flygpassageraren, skulle en tolkning enligt vilken den tidsmässig komponent som föreskrivs i artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 är avgörande för den rätt till senare ombokning som föreskrivs i artikel 8.1 c i samma förordning medföra att den sistnämnda bestämmelsen förlorade sin verkan.

57 För det tredje stöds en sådan tolkning av artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 av syftena med denna förordning, såsom de anges i skälen 1 och 4 i förordningen, vilka bland annat består i att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna och att stärka passagerarnas rättigheter, samtidigt som full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

58 En tolkning som i alltför hög grad begränsar flygpassagerarens valmöjligheter enligt artikel 8.1 i förordningen skulle nämligen strida mot förordningens huvudsakliga syfte, vilket är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

59 En sådan tolkning påverkas för övrigt inte av den av Qatar Airways åberopade omständigheten att denna tolkning skulle innebära en orimlig börda för de berörda lufttrafikföretag som utför flygningen. Det ska noteras att enligt fast rättspraxis kan betydelsen av målet att skydda konsumenter som eftersträvas med förordning nr 261/2004, däribland även flygpassagerare, motivera negativa ekonomiska följder, till och med betydande sådana, för vissa ekonomiska aktörer (dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 48 och där angiven rättspraxis).

60 I förevarande fall har Qatar Airways i alla händelser begränsat giltighetstiden för de utfärdade biljetterna till två år från den ursprungliga bokningen, på grund av covid-19-pandemin. Klagandena innehade giltiga biljetter fram till den 4 augusti 2022 och framställde en begäran om ombokning efter detta datum, närmare bestämt den 8 augusti 2022.

61 Det ska i detta hänseende påpekas att förordning nr 261/2004 inte innehåller någon bestämmelse om preskriptionsfristen för väckande av talan vid nationell domstol för att erhålla ombokning i enlighet med artikel 8.1 c i förordningen (se, analogt, dom av den 22 november 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punkt 24).

62 Det framgår av fast rättspraxis att i avsaknad av unionsbestämmelser på området ankommer det på varje medlemsstat att i sin rättsordning, med stöd av principen om processuell autonomi, fastställa de processuella regler som gäller för talan som syftar till att säkerställa skyddet av de rättigheter för enskilda som följer av unionsrätten, förutsatt att dessa regler följer principerna om likvärdighet och effektivitet (dom av den 22 november 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punkt 25 och där angiven rättspraxis).

63 Under sådana omständigheter som de som är aktuella i det nationella målet, där flygpassagerarna begär ombokning till den slutliga bestämmelseorten efter det att deras flygbiljetter inte längre är giltiga, det vill säga mer än två år efter den ursprungliga bokningen, ankommer det således på

den nationella domstolen att fastställa preskriptionsfristen för väckande av talan för att göra gällande rätten till ombokning enligt artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004, med iakttagande av likvärdighetsprincipen och effektivitetsprincipen.

64 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det inte måste finnas ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den av passageraren önskade ombokningsflygningen för att denna artikel ska vara tillämplig. En sådan ombokning till den slutliga bestämmelseorten kan nämligen begäras till ett senare datum, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

Rättegångskostnader

65 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 3.3 första alternativet i den första meningen 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 tolkas så,

att en passagerare inte reser gratis, i den mening som avses i denna bestämmelse, när passageraren endast var tvungen att betala flygskatter och avgifter för att boka flygningen.

2) Artikel 3.3 andra alternativet i den första meningen i förordning nr 261/2004

ska tolkas så,

att en passagerare inte reser till ett reducerat biljettpris som varken direkt eller indirekt är tillgängligt för allmänheten, i den mening som avses i denna bestämmelse, när passageraren har bokat sin biljett inom ramen för en tids- och volymmässigt begränsad reklamkampanj som riktade sig till en viss yrkesgrupp.

3) Artikel 8.1 c i förordning nr 261/2004

ska tolkas så,

att det inte måste finnas ett tidsmässigt samband mellan den inställda flygningen och den av passageraren önskade ombokningsflygningen för att denna artikel ska vara tillämplig. En sådan ombokning till den slutliga bestämmelseorten kan nämligen begäras till ett senare datum, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

Underskrifter