Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 29 juli 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Förordning (EG) nr 261/2004 – Flygtransport – Nekad ombordstigning – Begreppen ’kompensation’ och ’ytterligare kompensation’ – Typ av ersättningsgill skada – Ekonomisk eller ideell skada – Avräkning – Ytterligare kompensation – Assistans – Tillhandahållande av information till passagerare”

I mål C-354/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunalul Bacău (Förstainstansdomstolen i Bacău, Rumänien) genom beslut av den 26 april 2018, som inkom till domstolen den 30 maj 2018, i målet

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

mot

SC Blue Air – Airline Management Solutions Srl

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden F. Biltgen samt domarna J. Malenovský (referent) och C.G. Fernlund,

generaladvokat: E. Sharpston,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL, genom M. Popa, avocat,

– Rumäniens regering, genom C.-R. Canțăr, L. Lițu och A. Wellman, samtliga i egenskap av ombud,

– Tysklands regering, inledningsvis genom T. Henze, M. Hellmann, E. Lankenau och A. Berg, därefter av de tre sistnämnda, samtliga i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: rumänska.

– Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom L. Nicolae 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 artiklarna 4, 7, 8 och 12 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 Radu-Lucian Rusu och Oana-Maria Rusu och å andra sidan SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL (nedan kallat Blue Air) angående kompensation för den ideella och materiella skada som de förstnämnda har lidit till följd av en nekad ombordstigning.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3 I artikel 29 i konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, undertecknad i Montreal den 28 maj 1999, och som godkändes på Europeiska unionens vägnar av rådet genom beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38) föreskrivs följande:

”I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.”

Unionsrätt

4 I skälen 1, 10 och 20 till förordning nr 261/2004 anges följande:

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

…

(10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

…

(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 i denna förordning föreskrivs följande:

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

a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.

b) Inställd flygning.

c) Försenad flygning.”

6 I artikel 4.3 i nämnda förordning föreskrivs följande:

”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 Artikel 7.1 b i samma förordning har följande lydelse:

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

…

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,

…”

8 I artikel 8.1 i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”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.”

9 I artikel 12.1 i förordningen föreskrivs följande:

”Tillämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation.”

Rumänsk rätt

10 Artikel 1350 i civillagen har följande lydelse:

”(1) Varje person ska fullgöra sina avtalsförpliktelser.

(2) Den som utan giltigt skäl inte uppfyller dessa förpliktelser är ansvarig för den skada som drabbar den andra parten och är skyldig att gottgöra denne i enlighet med lagen.

(3) Om inte annat föreskrivs i lag, får ingen av parterna underlåta att tillämpa bestämmelserna om avtalsförpliktelser och välja andra, förmånligare regler.”

11 I artikel 1530 i civillagen föreskrivs följande:

”En borgenär har rätt till skadestånd för den skada som motparten orsakat som en direkt och oundviklig följd av ett omotiverat eller, i förekommande fall, oaktsamt avtalsbrott.”

12 Artikel 1531 i civillagen har följande lydelse:

”(1) Borgenären har rätt till full ersättning för den skada som denne lidit till följd av avtalsbrottet.

(2) Ersättningen innefattar den skadelidandes faktiska skador samt utebliven vinst. När beloppet fastställs ska även dennes kostnader för att undvika eller begränsa skadan beaktas, inom rimliga gränser.

(3) Borgenären har även rätt till ersättning för ideell skada.”

13 I artikel 1533 i civillagen föreskrivs följande:

”Gäldenären ska endast svara för de skador som han har förutsett eller som han hade kunnat förutse vid tidpunkten för avtalets ingående och som är en följd av avtalsbrottet, utom när avtalsbrottet är uppsåtligt eller beror på gäldenärens grova oaktsamhet. Även i det fallet ska skadeståndet endast omfatta vad som är en direkt och oundviklig följd av avtalsbrottet.”

14 Artikel 1534 i civillagen har följande lydelse:

”(1) Om borgenären genom oaktsam handling eller underlåtenhet har bidragit till skadan, ska ersättningen minskas. Denna bestämmelse ska även tillämpas om skadan delvis beror på en händelse för vilket borgenären står risken.

(2) Motparten är inte ersättningsskyldig för skador som borgenären enkelt hade kunnat undvika.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

15 Klagandena i det nationella målet hade bokat två flygbiljetter hos Blue Air för att den 6 september 2016 resa från Bacău (Rumänien) till London (Förenade kungariket), där de är etablerade och arbetar.

16 När de skulle gå ombord på flygplanet informerades de om att flygningen skulle genomföras med ett annat flygplan än det ursprungliga. Eftersom det flygplan som skulle användas hade färre passagerarplatser än det plan som skulle ha använts, fanns det inte plats för dem och det var därför inte möjligt för dem att få gå ombord.

17 Klagandena bokades om till en annan flygning med Blue Air och de anlände till London den 11 september 2016.

18 Blue Air erbjöd dem därefter en gratis flygbiljett vardera som de kunde använda till och med den 24 mars 2017. De avböjde erbjudandet om biljetter eftersom den skada de lidit till följd av ombokningen översteg värdet på en flygbiljett.

19 Vidare erbjöd Blue Air, i enlighet med förordning nr 261/2004, en kompensation på 400 euro per person. Klagandena ansåg att denna kompensation endast avsåg ersättning för den ideella skada som de lidit, och inte den ekonomiska skadan, vilken omfattas av begreppet ”ytterligare kompensation”.

20 De väckte talan vid Judecătoria Bacău (domstolen i första instans i Bacău, Rumänien). De yrkade att Blue Air skulle förpliktas att betala 437 euro respektive 386 euro för materiell skada till följd av löneavdrag. De preciserade därefter de verkliga löneavdragen. De begärde dessutom 1 500 euro vardera för sin ideella skada. De anförde att ett förfarande beträffande uppsägning hade inletts mot Radu-Lucian Rusu men att han slutligen hade ålagts endast en reprimand.

21 Blue Air gjorde gällande att klagandena i målet vid den nationella domstolen inte hade rätt till ersättning utöver de 400 euro som föreskrivs i artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004, eftersom de inte uttryckligen hade begärt att transporteras snabbare med ett annat flygbolag och en annan färdväg. De hade accepterat att resa med ett flyg den 11 september 2016. Dessutom hävdade Blue Air att om klagandena hade begärt ett alternativt flyg, skulle bolaget ha gjort det möjligt för dem att nå sin destination.

22 Judecătoria Bacău (domstolen i första instans i Bacău) biföll delvis talan genom att Blue Air förpliktades att till var och en av klagandena betala 400 euro i skadestånd för den ideella skadan och genom att avslå övriga yrkanden.

23 Såväl klagandena i det nationella målet som Blue Air överklagade beslutet av Judecătoria Bacău (domstolen i första instans i Bacău) till den hänskjutande domstolen, som anser det nödvändigt att klargöra vissa frågor avseende tolkningen av artiklarna 4, 7, 8 och 12 i förordning nr 261/2004.

24 Mot denna bakgrund beslutade Tribunalul Bacău (Appellationsdomstolen i Bacău, Rumänien) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Är det belopp på 400 euro som föreskrivs i artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004 främst avsett att gottgöra ekonomisk skada, medan ideell skada ska bedömas utifrån artikel 12 i förordningen, eller täcker artikel 7.1 b främst ideell skada medan ekonomisk skada i stället omfattas av artikel 12?

2) Omfattas ett belopp avseende förlorad inkomst, i den del det överstiger det i artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004 angivna beloppet på 400 euro, av begreppet ’ytterligare kompensation’ i den mening som avses i artikel 12?

3) Artikel 12 [1] andra meningen i förordningen nr 261/400 föreskriver att ’[k]ompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från sådan kompensation’. Ska den bestämmelsen tolkas så att den överlämnar till den nationella domstolen att avgöra om det belopp som beviljas enligt artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004 ska dras av eller är ett sådant avdrag obligatoriskt?

4) Om det inte är obligatoriskt att göra ett avdrag, vilka omständigheter utgör grund för att den nationella domstolen ska besluta om att dra av det belopp som föreskrivs i artikel 7.1 b förordning nr 261/2004 från den ytterligare kompensationen?

5) Ska skada i form av utebliven lön, som orsakats av att arbetstagaren blivit försenad och inte kunnat infinna sig på arbetsplatsen på grund av ett flyg ombokats, bedömas mot bakgrund av de skyldigheter som föreskrivs i artikel 8 i förordning nr 261/2004 eller mot bakgrund av de som föreskrivs i artikel 12 jämförd med artikel 4 i förordningen?

6) Innebär lufttrafikföretagets fullgörande av skyldigheten enligt artiklarna 4.3 och 8 i förordning nr 261/2004 att lämna fullständig information om samtliga möjligheter [till ombokning] som föreskrivs i artikel 8.1 a–c i nämnda förordning?

7) Vem är det som har bevisbördan för att en ombokning skett ’snarast möjligt’, i den mening som avses i artikel 8 i förordningen?

8) Ålägger förordning nr 261/2004 passagerarna att försöka hitta andra flygavgångar till sin destination och att begära att flygbolaget finner lediga platser på dessa avgångar eller är flygbolaget skyldigt att på eget initiativ finna den lösning som är mest fördelaktig för passagerarna för att transportera dem till deras destination?

9) Är det, vid fastställandet av vilken skada som passagerarna har lidit, relevant att de själva godtog flygbolagets erbjudande att flyga den 11 september 2016, trots att de kunde förutse att de inte skulle få någon lön för den tid de var frånvarande från sina arbeten?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första, den andra, den femte och den nionde frågan

25 Den hänskjutande domstolen har ställt den första, den andra, den femte och den nionde frågan, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i om artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det belopp som anges i denna bestämmelse avser att ersätta en sådan skada som utebliven lön eller om en sådan skada kan utgöra grund för ytterligare kompensation i enlighet med artikel 12.1 i nämnda förordning. Begäran avser även att få klarhet i hur denna skada ska fastställas med hänsyn till nämnda förordning.

26 Domstolen påpekar inledningsvis att syftet med förordning nr 261/2004 är att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerare, 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, EU:C:2009:716, punkt 44).

27 I detta sammanhang anges först och främst i artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 att passagerare ska ges kompensation med olika belopp, bland annat beroende på avståndet. I artikel 7.1 b är närmare föreskrivet att kompensation ska utgå med 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer.

28 När det gäller de belopp som fastställs i artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, syftar dessa till att på ett standardiserat och omedelbart sätt ersätta de skador som är en följd av bland annat, vilket är fallet i målet vid den nationella domstolen, nekad ombordstigning vid lufttransport av passagerare, utan att dessa behöver drabbas av de negativa konsekvenser som naturligt följer av en ståndstalan vid domstol (se, analogt, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 45).

29 Enligt själva ordalydelsen i artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, i vilken det hänvisas till artikel 7 i förordningen, åläggs nämligen det berörda lufttrafikföretaget att omedelbart kompensera de passagerare som lufttrafikföretaget, mot deras vilja, har nekat ombordstigning.

30 Sådana schablonbelopp avser endast att ersätta de skador som i stort sett är identiska för samtliga berörda passagerare (se, analogt, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 43, och dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 52).

31 Däremot föreskrivs det varken i artikel 7.1 eller i förordningen i övrigt att de berörda passagerarna ska få kompensation för skador vilka hänför sig just till dem och vilkas omfattning kräver en bedömning från fall till fall. Sådana skador kan endast ersättas individuellt och i efterhand (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 43).

32 I målet vid den nationella domstolen drabbades klagandena, till följd av en nekad ombordstigning, av en inkomstförlust då de inte kunde infinna sig på respektive arbetsplats till följd av försenad ankomst till destinationen.

33 En sådan förlust av lön ska anses som en individuell skada, som är en följd av de berörda passagerarnas egen situation och som kräver en bedömning i det enskilda fallet av omfattningen av den skada som uppstått.

34 En sådan skada omfattas därför inte av schablonersättning i enlighet med artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004.

35 För det andra ska det påpekas att enligt artikel 12.1 första meningen i förordning nr 261/2004 påverkar tillämpningen av denna förordning inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation.

36 Det framgår av denna lydelse att förordning nr 261/2004 inte utgör hinder mot att en skadelidande passagerare kan kompenseras för en individuell skada som behöver bedömas individuellt och i efterhand, i den mån den nationella eller internationella rätten ger passageraren rätt till sådan kompensation, förutsatt att den kompletterar den schablonmässiga kompensationen enligt denna förordning.

37 En kompensation ska anses som ytterligare kompensation i den mening som avses i artikel 12.1 i förordning nr 261/2004 när den beror på någon av de situationer som avses i artikel 1.1 i nämnda förordning och de är orsaken till de olägenheter som ska ersättas omedelbart och standardiserat enligt nämnda förordning.

38 I detta fall är det utrett att den förlorade inkomsten dels är specifik för klagandena i det nationella målet och att den måste bedömas individuellt och i efterhand, dels har sin grund i nekad ombordstigning mot deras vilja, vars olägenheter kan ersättas på ett omedelbart och standardiserat sätt i enlighet med förordning nr 261/2004.

39 Detta innebär att en denna inkomstförlust ska anses vara en sådan skada som kan bli föremål för ytterligare kompensation i enlighet med artikel 12.1 i förordning nr 261/2004.

40 För det tredje, som framgår av punkt 31 i denna dom, eftersom förordning nr 261/2004 inte föreskriver rätt till kompensation för individuella skador som inkomstförlust, ankommer det på den hänskjutande domstolen att på relevant rättslig grund avgöra de olika delar som skadan består av i det enskilda fallet, de berörda passagerarnas beteende, liksom omfattningen av kompensationen för skadan.

41 Mot denna bakgrund följer att den första, den andra, den femte och den nionde frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det belopp som avses i denna bestämmelse inte syftar till att ersätta en sådan skada som inkomstförlust. Denna skada vara föremål för ytterligare kompensation enligt artikel 12.1 i denna förordning och det ankommer på den hänskjutande domstolen att på relevant rättslig grund avgöra och bedöma de olika delar som skadan består av, liksom omfattningen av kompensationen för skadan.

Den tredje och den fjärde frågan

42 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje och den fjärde frågan, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i om förordning nr 261/2004, och särskilt dess artikel 12.1 andra meningen, ska tolkas så, att den behöriga nationella domstolen får göra avräkning för den kompensation som beviljats enligt denna förordning, vid bestämmande av den ytterligare kompensationen, men inte ålägger den att göra det. Den hänskjutande domstolen önskar dessutom få klarhet i vilka villkor som ska vara uppfyllda för att den behöriga nationella domstolen ska kunna göra denna avräkning.

43 I detta avseende föreskrivs i artikel 12.1 andra meningen i förordning nr 261/2004 att den kompensation som beviljas i enlighet med denna förordning får räknas av från kompensation.

44 Det framgår således av denna klara ordalydelse att artikel 12.1 andra meningen i förordning nr 261/2004 inte föreskriver någon skyldighet att göra en sådan avräkning, samtidigt som den inte heller hindrar att den eventuellt görs.

45 Såsom har angetts i punkterna 35 och 36 i förevarande dom är det nämligen den nationella rätten eller den internationella rätten som kan ge den berörda passageraren rätt till ytterligare kompensation. Kompensation som beviljas i enlighet med förordning nr 261/2004 påverkar, som framgår av artikel 12.1 första meningen, inte dennes rätt till sådan ytterligare kompensation.

46 För övrigt framgår det, när de två meningarna i artikel 12.1 i förordning nr 261/2004 läses tillsammans, att förordningen inte ska tolkas så, att den innehåller vissa villkor som kan begränsa den behöriga nationella domstolens behörighet att från den ytterligare kompensation som beviljas räkna av den kompensation som beviljats enligt denna förordning. Sådana villkor skulle alltså vara oförenliga med artikel 12.1 andra meningen i nämnda förordning.

47 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den tredje och den fjärde frågan besvaras enligt följande. Förordning nr 261/2004, och särskilt dess artikel 12.1 andra meningen, ska tolkas så, att den behöriga nationella domstolen får räkna av den ersättning som beviljats med stöd av denna förordning från den ytterligare kompensationen, men är inte skyldig att göra detta eftersom det av förordningen inte framgår hur den behöriga nationella domstolen ska göra en sådan avräkning.

Den sjätte och den åttonde frågan

48 Den hänskjutande domstolen har ställt den sjätte och den åttonde frågan, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i hur artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 8.1 i samma förordning, ska tolkas. Det som önskas få klargjort är om bestämmelserna innebär en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att lämna fullständig information till passagerarna om alla de möjligheter som anges i artikel 8.1, eller om denna bestämmelse också ålägger de berörda passagerarna att aktivt bidra till att söka information.

49 För det första föreskrivs i artikel 4.3 i förordning nr 261/2004 bland annat att om passagerare nekas ombordstigning mot deras vilja ska lufttrafikföretaget erbjuda dem assistans i enlighet med artikel 8 i denna förordning.

50 I artikel 8 i förordning 261/2004 under rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, anges i punkt 1 att passagerare ska erbjudas att välja mellan tre olika alternativ som preciseras enligt följande. För det första återbetalning av biljetten och, i relevanta fall, en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt, för det andra ombokning till den slutliga bestämmelseorten, snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller för det tredje ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

51 I skäl 10 i förordning nr 261/2004 sammanfattas i huvudsak nämnda val genom att ange att passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor.

52 Slutligen framgår av skäl 20 i nämnda förordning bland annat att passagerare som nekats ombordstigning bör få fullständig information om sina rättigheter så att de faktiskt kan utöva dessa rättigheter.

53 Vid en jämförelse av samtliga dessa bestämmelser och skäl i förordning nr 261/2004 framgår för det första att det ankommer på lufttrafikföretaget, som har nekat passagerare att gå ombord på flygplanet att erbjuda dem ett val, i enlighet med de villkor som anges i artikel 8.1 a, b och c.

54 Av detta följer, för det andra, att ett sådant erbjudande till de passagerare som har nekats ombordstigning ska innehålla den information som är nödvändig för att de ska kunna göra ett ändamålsenligt val och antingen ställa in sin flygning och få återbetalning av hela inköpspriset eller fortsätta sin resa till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga villkor, snarast möjligt eller vid ett senare datum.

55 För det tredje kan konstateras, att den passagerare som har nekats att gå ombord har rätt till hjälp från det berörda lufttrafikföretaget, inklusive rätt att få information som är nödvändig för att denne ska kunna göra ett ändamålsenligt och informerat val. Denna rätt innebär inte någon som helst skyldighet för passageraren att aktivt bidra i sökandet efter sådan information som ska ingå i lufttrafikföretagets erbjudande.

56 Med hänsyn till detta ska den sjätte och åttonde frågan besvaras enligt följande. Artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 8.1 i samma förordning, ska tolkas så, att den innebär en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att till de berörda passagerarna lämna fullständig information om alla de möjligheter som anges i den sistnämnda bestämmelsen, eftersom passagerarna i fråga inte har någon skyldighet att bidra aktivt till att söka efter information.

Den sjunde frågan

57 Den hänskjutande domstolen har ställt den sjunde frågan för att få klarhet i om artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det är lufttrafikföretaget som har bevisbördan för att ombokning har skett snarast möjligt eller om den ska tolkas så, att det är de berörda passagerarna som har bevisbördan.

58 Som framgår av punkterna 53 och 54 i denna dom har det lufttrafikföretag som nekat passagerna att gå ombord en skyldighet att erbjuda dessa passagerare hjälp för att ge dem möjlighet att göra ett ändamålsenligt val mellan de olika möjligheter som anges i artikel 8.1 a, b och c.

59 Det ankommer alltså på det lufttrafikföretag som utför flygningen att, i enlighet med artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004, erbjuda de berörda passagerarna en ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt under likvärdiga transportvillkor.

60 När lufttrafikföretaget lämnar ett konkret erbjudande måste det ta hänsyn till och jämföra flera relevanta omständigheter. Däribland ankomsttiden på den slutliga bestämmelseorten för den planerade ombokningen, under vilka omständigheter den avsedda ombokningen kan ske, liksom om den kan ske med eget flyg eller om flygningen måste ske med ett annat lufttrafikföretag om detta, i förekommande fall, är möjligt.

61 Det ansvar som det berörda lufttrafikföretaget har att erbjuda och ordna en ombokning enligt artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004, innebär att det har bevisbördan för att den ombokningen gjorts snarast möjligt.

62 Detta innebär att den sjunde frågan ska besvaras enligt följande. Artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det är lufttrafikföretaget som utför flygningen som har bevisbördan för att ombokning gjorts snarast möjligt.

Rättegångskostnader

63 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 7.1 b 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 det belopp som avses i denna bestämmelse inte syftar till att ersätta en sådan skada som inkomstförlust. Denna skada kan vara föremål för ytterligare kompensation enligt artikel 12.1 i denna förordning och det ankommer på den hänskjutande domstolen att på relevant rättslig grund avgöra och bedöma de olika delar som skadan består av, liksom omfattningen av kompensationen för skadan.**

2) **Förordning nr 261/2004, och särskilt dess artikel 12.1 andra meningen, ska tolkas så, att den behöriga nationella domstolen får räkna av den kompensation som beviljats med stöd av denna förordning från den ytterligare kompensationen, men är inte skyldig att göra detta, eftersom det av förordningen inte framgår hur den nationella domstolen ska göra en sådan avräkning.**

3) **Artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 8.1 i samma förordning, ska tolkas så, att den innebär en skyldighet för det lufttrafikföretag som utför flygningen att till de berörda passagerarna lämna fullständig information om alla de möjligheter som anges i den sistnämnda bestämmelsen, eftersom passagerarna i fråga inte har någon skyldighet att bidra aktivt till att söka efter information.**

4) **Artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att det är lufttrafikföretaget som utför flygningen som har bevisbördan för att ombokning gjorts snarast möjligt.**

Underskrifter