DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 10 juli 2008 *

I mål C-173/07,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Tyskland) genom beslut av den 7 mars 2007, som inkom till domstolen den 2 april 2007, i målet

Emirates Airlines – Direktion für Deutschland

mot

Diether Schenkel,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (referent) och T. von Danwitz,

* Rättegångsspråk: tyska.

generaladvokat: E. Sharpston,
justitiesekreterare: R. Grass

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Emirates Airlines Direktion für Deutschland, genom C. Leffers, Rechtsanwältin,

— D. Schenkel, genom M. Scheffels, Rechtsanwalt,

— Greklands regering, genom M. Apessos, O. Patsopoulou och V. Karra, samtliga i egenskap av ombud,

— Frankrikes regering, genom G. de Bergues och A. Hare, båda i egenskap av ombud,

— Polens regering, genom E. Ośniecka-Tamecka, i egenskap av ombud,

— Sveriges regering, genom A. Falk, i egenskap av ombud,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom R. Vidal Puig och G. Braun, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 6 mars 2008 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 3.1 a 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, s. 1).

2 Frågan har uppkommit i en tvist mellan flygbolaget Emirates Airlines – Direktion für Deutschland (nedan kallat Emirates) och Diether Schenkel angående Emirates vägran att kompensera honom efter att en flygning med avgång från Manilla (Filippinerna) ställts in.

Tillämpliga bestämmelser

De internationella bestämmelserna

3 Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen), som ingåtts av Europeiska gemenskapen, godkändes genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38) (nedan kallad Montrealkonventionen).

4 Konventionens syfte är bland annat att säkerställa skyddet av konsumenternas intressen i samband med internationella lufttransporter och att sörja för rättvis ersättning enligt kompensationsprincipen.

5 I artikel 1.2 och 1.3 i konventionen föreskrivs följande avseende konventionens räckvidd:

”2. I denna konvention avses med ’internationell transport’ varje transport där avgångs- och destinationsorten enligt parternas överenskommelse – oavsett om transportavbrott eller byte av luftfartyg förekommer – ligger antingen inom två fördragsslutande staters territorier eller inom en och samma fördragsslutande stats territorium om en överenskommen mellanlandning görs inom en annan stats territorium, även om den staten inte tillträtt konventionen. Transport mellan två platser på en och samma fördragsslutande stats territorium utan överenskommen mellanlandning på en annan stats territorium anses inte som internationell transport enligt denna konvention.

3. I denna konvention anses en transport som utförs av flera transportörer efter varandra vara en enda transport, oavsett om det slutits ett eller flera avtal om denna,

förutsatt att parterna betraktar transporten som en enda transport; transporten förlorar inte sin internationella karaktär enbart för att ett eller flera av avtalen helt skall fullgöras inom en och samma stats territorium.”

De gemenskapsrättsliga bestämmelserna

6 I förordning nr 261/2004 föreskrivs följande i artikel 2, under rubriken ”Definitioner”:

”I denna förordning avses med

…

g) platsreservation: att passageraren har en biljett eller annat bevis som visar att platsreservationen har godkänts och registrerats av lufttrafikföretaget eller researrangören,

h) slutlig bestämmelseort: den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen: alternativa anslutande flygförbindelser som är tillgängliga skall inte beaktas om den ursprungliga planerade ankomsttiden respekteras.

…”

7 I artikel 3, med rubriken ”Räckvidd”, i samma förordning anges följande:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

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

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

…”

8 I artikel 4, med rubriken ”Nekad ombordstigning”, i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

…”

9 I artikel 5, med rubriken ”Inställd flygning”, i förordning nr 261/2004 anges 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…

…”

10 I artikel 7, med rubriken ”Rätt till kompensation”, i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

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

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,

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,

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

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

…”

11 I artikel 8, med rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, i förordning nr 261/2004 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.

2. Punkt 1 a skall även gälla passagerare vars flygning ingår i ett paket, med undantag av rätten till återbetalning, om denna rättighet regleras i [rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang (EGT L 158, s. 59; svensk specialutgåva, område 6, volym 3, s. 53)].

…”

12 Artikel 17 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Rapportering”, har följande lydelse:

”Senast den 1 januari 2007 skall kommissionen rapportera till Europaparlamentet och rådet om tillämpningen och resultatet av denna förordning, särskilt med avseende på

— …

— en eventuell utvidgning av räckvidden för denna förordning till att omfatta passagerare som ingått avtal med ett EG-lufttrafikföretag eller innehar en flygreservation som ingår i en paketresa för vilken direktiv 90/314/EEG är tillämplig och

som reser från en flygplats i tredje land till en flygplats i en medlemsstat, för flygningar som inte utförs av EG-lufttrafikföretag,

…”

Tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

13 Diether Schenkel bokade i Tyskland, med Emirates, en tur- och returresa från Düsseldorf (Tyskland) till Manilla, via Dubai (Förenade arabemiraten).

14 För Diether Schenkels returresa avsåg hans bokning flygningen den 12 mars 2006 från Manilla. Denna flygning ställdes in på grund av tekniska problem. Diether Schenkel avreste slutligen från Manilla den 14 mars 2006 för att ankomma till Düsseldorf samma dag.

15 Diether Schenkel väckte talan mot Emirates vid Amtsgericht Frankfurt am Main. Han begärde, med hänvisning till artiklarna 5.1 c och 7.1 c i förordning nr 261/2004, att Emirates skulle bevilja honom en kompensation på 600 euro.

16 Diether Schenkel gjorde gällande att den kompensation som föreskrivs i nämnda bestämmelser vid inställda flygningar var tillämplig på hans situation i förevarande fall. Han hävdade nämligen att utflygningen och returflygningen utgör osjälvständiga delar av en och samma flygning. Eftersom avgångsorten för denna enda flygning var Düsseldorf, var han således en ”passagerare som reser från en flygplats belägen inom [territoriet för en medlemsstat]” i Europeiska gemenskapen, i den mening som avses i artikel 3.1 a i samma förordning.

17 Emirates hävdade att utflygningen och returflygningen skulle betraktas som två separata flygningar. Bolaget anförde vidare att det inte innehar någon licens beviljad av en medlemsstat enligt artikel 2 c i rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 116).

18 Emirates gjorde gällande att det således inte var ett ”EG-lufttrafikföretag” i den mening som avses i artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 och att det därför inte var skyldigt att kompensera Diether Schenkel för den inställda flygningen.

19 Amtsgericht Frankfurt am Main biföll Diether Schenkels talan. Emirates överklagade avgörandet till Oberlandesgericht Frankfurt am Main (nedan kallad Oberlandesgericht).

20 Oberlandesgericht anser att mycket talar för att en tur- och returresa endast ska anses utgöra en enda flygning för tillämpningen av förordning nr 261/2004. Den är emellertid osäker på huruvida denna tolkning av begreppet flygning är korrekt.

21 Det är mot denna bakgrund som Oberlandesgericht har beslutat att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfråga till domstolen:

”Ska artikel 3.1 a i [förordning nr 261/2004] tolkas på så sätt att en ’flygning’ omfattar en flygresa tur och retur från avgångsorten till bestämmelseorten, i vart fall när utflygningen och returflygningen har bokats samtidigt?”

Prövning av tolkningsfrågan

22 Oberlandesgericht har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att den är tillämplig på en situation med en tur- och returresa, där de passagerare som ursprungligen har avrest från flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, återvänder till denna flygplats med en flygning från en flygplats belägen i ett tredjeland. Oberlandesgericht vill även få klarhet i om den omständigheten att utflygningen och returflygningen omfattas av en enda bokning har någon inverkan på tolkningen av denna bestämmelse.

23 Oberlandesgericht har i sin fråga hänvisat till begreppen ”flygning” och ”resa” som används i förordning nr 261/2004, och vill få klarhet i huruvida begreppet flygning omfattar en flygresa tur och retur.

24 Begreppet flygning förefaller vara avgörande för svaret på den ställda frågan, trots den omständigheten att det i en klar majoritet av de olika språkversionerna av artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 inte hänvisas till, eller används, något begrepp som har avletts av ordet ”flygning”, även om detta förekommer i den tyska versionen av bestämmelsen.

25 Som generaladvokaten har påpekat i punkt 8 i sitt förslag till avgörande, är passagerare som reser från en flygplats belägen i en medlemsstat eller i ett tredjeland av nödvändighet passagerare som går ombord på en flygning från en sådan flygplats. Den ovannämnda skillnaden mellan de olika språkversionerna har således inte någon betydelse för den faktiska innebörd som ska ges åt de aktuella bestämmelserna, vilka bestämmer tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004.

26 Begreppet ”flygning” ska således tolkas först.

27 Domstolen konstaterar i detta avseende att detta begrepp inte finns med bland dem som upptas i artikel 2, med rubriken ”Definitioner”, i förordning nr 261/2004. Begreppet definieras inte heller i någon annan artikel i förordningen.

28 Under dessa omständigheter ska begreppet flygning tolkas mot bakgrund av samtliga bestämmelser i förordning nr 261/2004 och det eftersträvade syftet med förordningen.

29 Innan denna tolkning vidtas ska det emellertid påpekas att bestämmelsen i artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004, till vilken Oberlandesgericht har hänvisat, ska läsas tillsammans med artikel 3.1 b.

30 Det framgår av artikel 3.1 i dess helhet att förordningen endast är tillämplig på situationer där passagerare företar en flygning antingen från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium (punkt a) eller från en flygplats belägen i ett tredjeland till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag (punkt b).

31 Av detta följer att den situationen att passagerare avreser från en flygplats belägen i ett tredjeland inte kan anses vara en av de situationer som avses i artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004, och att den endast omfattas av förordningens tillämpningsområde på det villkor som föreskrivs i artikel 3.1 b, nämligen att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

32 För att sedan övergå till tolkningen av de relevanta bestämmelserna i förordning nr 261/2004, ska det först påpekas att det i artikel 8.2 i förordningen hänvisas till en flygning som ingår i en paketresa, vilket indikerar att en flygning inte är samma sak som en resa och att en resa kan bestå av flera flygningar. I artikel 8.1 i förordningen

hänvisas därvid uttryckligen till begreppet ”returflygning”, vilket således indikerar förekomsten av en utflygning som företagits under samma resa.

33 Detta påstående vinner stöd av artikel 2 h i förordning nr 261/2004, där begreppet ”slutlig bestämmelseort” definieras som den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen.

34 Vidare konstaterar domstolen att det i artikel 8.1 i förordning nr 261/2004 görs åtskillnad mellan passagerarnas första avgångsort och deras slutliga bestämmelseort, och att det således är två skilda orter som avses. Att anse att en ”flygning” i den mening som avses i artikel 3.1 a i nämnda förordning ska betraktas som en tur- och returresa skulle emellertid vara detsamma som att anse att tur- och returresans slutliga bestämmelseort var densamma som dess första avgångsort. Under dessa omständigheter skulle bestämmelsen bli meningslös.

35 Att betrakta en ”flygning” i den mening som avses i artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 som en tur- och returresa skulle slutligen, i praktiken, föra med sig att det skydd som passagerare ska få genom förordningen minskade, vilket skulle strida mot dess syfte, som är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 69).

36 Härtill kommer, för det första, att det i artiklarna 4.1, 5.1 och 8.1 i förordning nr 261/2004, finns bestämmelser om kompensation för de olika typer av skada som kan uppkomma vid en flygning, men det sägs inte att någon av dessa skadetyper kan uppkomma flera gånger under en och samma flygning. Under dessa omständigheter skulle de passagerare som ursprungligen har avrest från en flygplats som är belägen i en medlemsstat endast en gång kunna göra gällande rätten till detta skydd, om de skulle lida samma skada både vid utresan och vid återresan.

37 Att tolka artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 på så sätt att en flygning inbegriper en tur- och returresa skulle för det andra medföra att passagerare även fråntogs sina rättigheter i en situation där flygningen från en flygplats som är belägen i en medlemsstat inte utförs av ett EG-trafikföretag.

38 Passagerare på en sådan flygning, vilka ursprungligen har avrest från en flygplats belägen i ett tredjeland, skulle därvid inte kunna komma i åtnjutande av det skydd som beviljas genom förordning nr 261/2004. Däremot skulle de passagerare som påbörjar sin resa på samma flygning för sin del komma i åtnjutande av detta skydd, eftersom de skulle betraktas som passagerare som reser från en flygplats som är belägen i en medlemsstat. Passagerare på en och samma flygning, vilkas skydd mot skadliga följder av flygningen ska vara detsamma, skulle då behandlas olika.

39 Enligt fast rättspraxis innebär emellertid likabehandlingsprincipen och icke-diskrimineringsprincipen att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (se domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 95, och dom av den 12 september 2006 i mål C-300/04, Eman och Sevinger, REG 2006, s. I-8055, punkt 57, samt av den 11 september 2007 i mål C-227/04 P, Lindorfer mot rådet, REG 2007, s. I-6767, punkt 63).

40 Mot bakgrund av allt det som har angetts ovan ska begreppet ”flygning”, i den mening som avses i förordning nr 261/2004, tolkas på så sätt att en flygning i huvudsak består av en lufttransport, och är därmed, på ett visst sätt, en ”enhet” av denna transport, utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer sin färdväg.

41 Begreppet ”resa” däremot, är förknippat med passageraren som person, som väljer sin bestämmelseort och tar sig dit med flygningar som utförs av lufttrafikföretag. En resa, som vanligtvis inbegriper delarna ”utresa” och ”återresa”, bestäms framför allt av det personliga och individuella syftet med förflyttningen. Då begreppet resa inte finns med i lydelsen av artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 har det i princip inte någon betydelse för tolkningen av densamma.

42 Vid sådant förhållande ska domstolen pröva huruvida andra relevanta rättsliga instrument inom området kan ha betydelse för tolkningen av begreppet flygning. I detta avseende ska det prövas huruvida Montrealkonventionen är av avgörande betydelse, såsom Oberlandesgericht förefaller ha funnit. I Montrealkonventionen definieras lufttrafikföretagens skyldigheter gentemot passagerare, med vilka de har ingått ett avtal om transport, och det fastställs bland annat under vilka former passagerare kan utverka en individuell ersättning, i form av skadestånd, för skada som uppkommit till följd av en försening.

43 Det är riktigt att Montrealkonventionen är en integrerad del av gemenskapernas rättsordning (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkterna 35 och 36). Det framgår dessutom av artikel 300.7 EG att gemenskapens institutioner är bundna av avtal som ingåtts av gemenskapen och följaktligen att dessa avtal har företräde framför gemenskapens sekundärrättsakter (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 september 1996 i mål C-61/94, kommissionen mot Tyskland, REG 1996, s. I-3989, punkt 52).

44 I Montrealkonventionen bestäms emellertid omfattningen av de ovan angivna skyldigheterna på intet sätt genom någon slags hänvisning till begreppet flygning. Detta begrepp förekommer för övrigt inte i konventionstexten.

45 Som Oberlandesgericht har angett, betraktas dessutom på varandra följande transporter i Montrealkonventionen som ”en enda transport”, bland annat när det har slutits ett enda avtal om dessa. I den mån begreppet en enda transport avser flera på varandra följande sträckor som passageraren har valt, närmar det sig emellertid snarare begreppet resa såsom detta har definierats i punkt 41 i förevarande dom.

46 Montrealkonventionen framstår således inte som avgörande för tolkningen av begreppet ”flygning” i den mening som avses i förordning nr 261/2004.

47 Det följer av punkterna 32–41 i förevarande dom att en tur- och returresa inte kan betraktas som en och samma flygning. Artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 är följaktligen inte tillämplig på en sådan situation med en tur- och returresa som den i målet vid den nationella domstolen, där de passagerare som ursprungligen har avrest från en flygplats som är belägen i en medlemsstat återvänder till denna flygplats med en flygning från en flygplats belägen i ett tredjeland.

48 En sådan tolkning får även stöd av artikel 17 andra strecksatsen i förordning nr 261/2004, vars innehåll belyses i skäl 23 i förordningen, enligt vilket gemenskapslagstiftaren förutser en framtida eventuell utvidgning av förordningens tillämpningsområde till att omfatta passagerare på flygningar från tredjeland till en medlemsstat som inte utförs av EG-trafikföretag.

49 Om det antas att artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 även avsåg situationer med en tur- och returresa där de passagerare som ursprungligen har avrest från en flygplats belägen i en medlemsstat går ombord på en flygning som avgår från en flygplats belägen i ett tredjeland, skulle de passagerare som avses i artikel 17 andra strecksatsen i förordningen redan omfattas av tillämpningsområdet för densamma. Denna bestämmelse skulle följaktligen bli meningslös.

50 Domstolen finner vidare att den del av tolkningsfrågan som rör omständigheten att utflygningen och returflygningen omfattas av en enda bokning inte föranleder någon annan bedömning än den som gjorts i punkt 47 i förevarande dom.

51 Den definition av begreppet ”platsreservation” som ges i artikel 2 g i förordning nr 261/2004 ger nämligen inte någon ledning för att närmare bestämma omfattningen av tillämpningsområdet för artikel 3.1 a i förordning nr 621/2004. Den omständigheten att passagerarna gör en enda bokning saknar betydelse för de två flygningarnas självständighet.

52 Det sätt på vilket bokningen har gjorts kan således inte anses vara en omständighet av betydelse för att fastställa räckvidden av artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004.

53 Av vad som anförts följer att tolkningsfrågan ska besvaras enligt följande. Artikel 3.1 a i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att den inte är tillämplig i en situation med en tur- och returresa, där de passagerare som ursprungligen har avrest från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga återvänder till denna flygplats med en flygning från en flygplats belägen i ett tredjeland. Den omständigheten att utflygningen och returflygningen omfattas av en enda bokning saknar betydelse för tolkningen av denna bestämmelse.

Rättegångskostnader

54 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella 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 (fjärde avdelningen) följande:

Artikel 3.1 a 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 på så sätt att den inte är tillämplig i en situation med en tur- och returresa, där de passagerare som ursprungligen har avrest från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där EG-fördragets bestämmelser är tillämpliga

återvänder till denna flygplats med en flygning från en flygplats belägen i ett tredjeland. Den omständigheten att utflygningen och returflygningen omfattas av en enda bokning saknar betydelse för tolkningen av denna bestämmelse.

Underskrifter