

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| HÖGSTA DOMSTOLEN               | 46 40 750 24 05 |
| R 13                           |                 |
| E-post: Retssager@flyhjaelp.dk |                 |
| INKOM Adres: 201 Plumbads      | gade 133,       |
| MÅLNR: T 7298-21               | 2906 København  |
| AKTBIL: 1                      | Danmark         |

Köpenhamn, 23 november 2021

## Överklagande av Hovrättens dom till Högsta Domstolen

I mål nr FT 6487-20 vid Hovrätten för Västra Sverige mellan Klaganden: Leonid Chasjba m.fl. genom Juridiskt ombud: Natalia Clausen och Rogvi Petursson Kruse på Flyghjælp ApS och Svaranden: Aeroflot Russian Airlines, (nedan Aeroflot).

Hovrätten för Västra Sverige har fastställt tingsrättens domslut (vänligen se bilaga 1). Med hänsyn till detta beslut ställer Flyghjælp överklagande till Högsta Domstol.

### 1. Yrkande

Vi yrkar att Högsta Domstolen beviljar prövningstillstånd och ändrar Hovrättens dom.

Vi påstår att Svaranden inte kan halvera beloppet enligt art. 7, st. 2 i EU-förordning 261/2004, och att både tingsrätten och hovrätten har läst felaktigt och missuppfattat syftet med artikel 7, st. 2 i Förordningen, och därvid givit upphov till en försämring av konsumentskyddet som återfinns i EU-Förordning 261/2004.

### 2. Grunder för prövningstillstånd

- Vi påstår att det finns grunder att tvivla på om Tingsrätten och Hovrätten har dömt målet korrekt.
- Vi hänvisar till förenade aktiva mål C-188/20 och C-270/20 vid EU-Domstolen, som fortfarande är under handläggning vid EU-Domstolen och som avser samma rättsfrågor som i rubricerat mål och att denna dom kommer att ha en direkt påverkan på Klagandens mål.
- Vi hävdar att EU-domstolens mål C-188/20 och C-270/20 ger tydligen svar och vägledning till närvarande mål, som Tingsrätten och Hovrätten borde ha tagit hänsyn till.
- Vi hävdar att Tingsrätten och Hovrätten inte har tagit hänsyn till sammanhanget i artikel 7, st. 2 i EU-Förordning 261/2004 med i sin bedömning, nämligen syftet med att begränsa passagerares olägenheter.
- Vi hävdar att Göteborgs tingsrätt och Hovrätten för Västra Sverige har misstolkat innebörden i den rådande lagstiftningen som Klaganden har hänvisat till och som en följd av detta fattade tingsrätten och hovrätten fel beslut att avvisa Klagandens talan.
- Vi hävdar att Tingsrätten och Hovrätten har läst ordalydelsen av artikel 7, st. 2 i EU-Förordning

261/2004 felaktigt, och som följd av detta felbedömt Klagandenas situation.

- Vi anför att det finns väsentliga skäl att ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Vi hävdar att det finns materiella fel i tingsrättens och hovrättens dom och att målets utgång i hovrätten beror på grovt misstag i förtolkningen av gällande rättspraxis.

### 3. Utveckling av grunder

#### 3.1. Klagandens bokning

Enligt Klagandens bokning, hade passagerarna en returreisa den 6 juli 2019 kl. 01:10 från Göteborg till Sochi via en mellanlandning på Sheremetyevo flygplats, men flygbolaget ställer in flygningen, och ombokar passagerarna till en flygning den 5 juli 2019 kl. 00:10 från Köpenhamn, alltså en ombokning som är 25 timmar tidigare. **Returresan flyttas med en dag, alltså förlorar Klaganden möjligheten att utnyttja dagen till semesteraktiviteter, och missar en hel dags semester på grund av Svarandens ombokning.** Enligt Svarandens påstående och tingsrättens samt hovrättens bedömning, ger det passagerarna rätt till en kompensation om 200 EUR per person. Ifall flygningen inte var inställd, och klaganden fick möjlighet att utnyttja hela sista dagen av sin semester, men blev tre timmar försenad hem till Sochi, skulle de ha rätt till 400 EUR. Man måste fråga sig själv, om man kunde välja mellan att bli tre timmar försenad på väg hem, eller förlora en dags semester, hur många skulle så välja att förlora en dags semester hellre än att bli tre timmar försenad? Dock verkar det som om det är tingsrättens bedömning, att en tre timmarsförsening är en större olägenhet, vilket man måste ställa sig förundrande till:

*”Tingsrätten konstaterar att kärandena bokades om så att ankomsttiden inte översteg tidtabellsenlig ankomsttid med tre timmar. Det finns ingen begränsning i artikel 7.2 som innebär att den inte ska tillämpas när ombokningen innebär att avresan tidigareläggs.”* (vänligen se bilaga 2).

#### 3.2 Halvering enligt artikel 7, st. 2 i Förordning 261/2004

Enligt skäl 1 i förordningen är syftet med Förordning 261/2004 att sörja för ett långtgående skydd för passagerare. Enligt skäl 2 skapar kraftigt försenade flygningar allvarliga problem och olägenheter för passagerare. Vidare stipulerar Kommissionen i skäl 3 att:

*”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 passagerarna om inställda flygningar **och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning**, för att passagerarna skall kunna vidta andra åtgärder.”*

Vi påpekar att enligt skäl 21, skall det fastställas påföljder för överträdelse av förordningen, som skall vara ”avskräckande”. Det leder oss vidare till tingsrättens förtolkning av artikel 7, st. 2:

*”Det finns ingen begränsning i artikel 7.2 som innebär att den inte ska tillämpas när ombokningen innebär att avresan tidigareläggs.”* (vänligen se bilaga 2).

Hur tingsrätten kan ha det argument, är mycket förvånande. Artikel 7, st. 2 i EC-

Förordning 261/2004 har ingen hänvisning till en för tidig avgång, ingen. Det som artikel 7, st. 2 föreskriver, är:

*"...erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten...och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen."* (jfr. art. 7, st. 2 i EU-Förordning 261/2004).

Alltså är fokus i artikeln på att minimera en försenad ankomst, precis i enlighet med skäl 2, om att minimera passagerares olägenheter i form av kraftigt försenade flygningar. Det borde också vara tydligt när man tager hänsyn till skäl 1, 2, 3 och 21 i EU-förordning 261/2004.

EU-domstolen har i sin rättspraxis understrukt att vid tolkningen av en gemenskapsbestämmelse ska inte endast dess lydelse beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med det regelverk som den ingår i.

Dock konstaterar Tingsrätten att det inte finns någon begränsning i artikel 7, st. 2, och tolkar endast artikeln i enlighet med ordalydelsen, utan att ta hänsyn till sammanhanget.

Vi påpekar, att ifall artikel 7, st. 2 ska tolkas i enlighet med ordalydelsen, kan flygbolagen flytta fram en avgång utan någon form för hänsyn till konsumentskydd och begränsning av olägenheter. Var sätter man gränsen? Ifall flygbolaget flyttar fram flygningen med 24 timmar, kan de fortfarande halvera kompensationen? Också om de flyttar fram flygningen med 2 eller 3 eller 4 dagar, kan de fortfarande halvera kompensationen? Det betyder att en passagerare som åker på en veckas semester till Sverige, har rätt till 200 EUR i kompensation enligt Förordning 261/2004, ifall hans semester förkortas med 2 eller kanske 3 dagar, däremot har en annan passagerare rätt till 400 EUR, ifall hans hemresa försenas med 3 timmar. Hur är det rimligt? Ifall artikeln ska tolkas i enlighet med ordalydelsen, innebär det att kompensationen alltid blir halverad om passageraren genom ombokningen kommer fram före planerad ankomsttid, oavsett hur mycket tidigare passageraren får åka.

Vidare påpekar vi också att det är en stor skillnad på en försening, och en tidigareläggning. Det är inte samma situationer. Enligt punkt 48 i Sturgeon domen:

*"48. I detta hänseende ska alla gemenskapsrättsakter tolkas i överensstämmelse med hela primärrätten, däribland principen om likabehandling enligt **vilken lika situationer inte får behandlas olika och olika situationer inte får behandlas lika**, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (dom av den 14 december 2004 i mål C-210/03, *Swedish Match*, REG 2004, s. I-11893, punkt 70, och av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, *LATA och ELFAA*, REG 2006, s. I-403, punkt 95)."*

Som vi har påpekat vid Tingsrätten, återspeglas vår argumentation också i artikel 5, st. 1 (c) iii, där passagerare skall ha rätt till kompensation, ifall resan flyttas fram mer än en timme eller passageraren är mer än två timmar försenad till sin ankomst. Alltså om de lider av en skada i form av **tidspillan**, och där gäller det både om tidspillan går förut före flygningen eller efteråt. EU-Domstolen har också argumenterat i Sturgeon-domen, punkt 54:

*"54. Passagerare vars flygning har ställts in och passagerare vars flygning är försenad vållas följaktligen **liknande***

**skada**, i form av tidsspillan. De befinner sig således i situationer som är lika när det gäller tillämpningen **av rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004**.” (jfr p. 54 i Sturgeon-domen).

Hela syftet med Förordningen är konsumentskydd, och om man tillåter flygbolag få ”card blank” för att agera som de vill vid flygförseningar och inställningar av flyg och inte ha plikt att minska den potentiella skadan i form av tidsspillan, skulle det undergräva hela meningen med EU-förordningen 261/2004. Syftet ses också i förste samt fjärde stycket i ingressen av EU-förordningen 261/2004, där det står att lagen måste ”sörja för ett långtgående skydd för passagerarna”.

Vidare har vi hänvisat till argumentationen i Sturgeon-domen, punkt 55 och 56:

”55. Det finns närmare bestämt knappast någon skillnad mellan den situation som passagerare på försenade flygningar befinner sig i och situationen för passagerare på inställda flygningar, när sistnämnda passagerare bokas om enligt artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004, vilka i ytterlighetsfall kan få besked om att flygningen har ställts in just då de anländer till flygplatsen (se dom av den 9 juli 2009 i mål C-204/08, Rehder, REG 2009, s. I-0000, punkt 19).”

”56. Passagerarna i de båda kategorierna underrättas i princip samtidigt om den händelse som försvårar deras lufttransport. Även om passagerarna transporteras ända till den slutliga bestämmelseorten, när de dessutom denna efter den ursprungligen planerade tiden och de drabbas följaktligen av liknande tidsspillan.” (jfr p. 55-56 i Sturgeon-domen).

Enligt Sturgeon-domen, har en passagerare alltså rätt till kompensation ifall passageraren kommer försenad fram till sin destination. Enligt Sturgeon-domen, punkt 57, får passagerare rätt till kompensation om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer:

”57. De passagerare som bokas om på en annan flygning enligt artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 har rätt till den kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordningen, om transportören inte bokar om dem på en annan flygning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden. Dessa passagerare får således rätt till kompensation om de drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tid som ursprungligen fastställts av transportören.” (jfr p. 57 i Sturgeon-domen).

Sturgeon-domen hänvisar till artikel 5, st. 1 (c) iii här, fast artikel 5, st. 1 (c) iii ger passagerare rätt till kompensation, ifall en passagerare är mer än två timmar försenad till sin destination. Varför måste försenade passagerare därför vara 3 timmar och inte 2 timmar försenade, innan de har rätt till kompensation? För att EU-domstolen också räknar den timme som avresan flyttas fram, som skada i form av tidsspillan.

EU-domstolen har i målet som argument för att både inställda och försenade passagerare har rätt till kompensation, anför en likhetsprincip:

”61. Eftersom de skador som flygpassagerare vållas vid inställda eller kraftigt försenade flygningar är av liknande art kan man inte, utan att åsidosätta principen om likabehandling, behandla passagerare på försenade flygningar och passagerare på inställda flygningar olika. Detta gäller a fortiori med hänsyn till syftet med förordning nr 261/2004 att

*förstärka skyddet för alla flygpassagerare.”*

Hur kan Tingsrätten och Hovrätten därför värdera att artikel 7, st. 2 skall tolkas i enlighet med ordalydelsen, och att compensationen alltid kan bli halverad, oavsett hur mycket tidigare passageraren får åka? Det strider emot likhetsprincipen, som Sturgeon-domen har etablerat i relation till tolkningen av Förordningen, nämligen att tidspillan som går förut inte ger rätt till full compensation, medan försening över tre timmar ger rätt till full compensation. Konsekvensen är att flygbolagen ges incitament till att spara pengar genom att avbryta deras kunders semester, utan ett beaktande av en minimering av olägenheter i form av tidspillan som kommer före den planerade avgångstid. Det strider också emot skäl 21 i Förordningen, nämligen syftet med att förordningens regler skall vara avskräckande.

Vi vitsordar att det ger större olägenheter att en flygning försenas med 3 timmar, än att man missar 3 timmar av sin semester, men vi påpekar igen, att syftet med artikel 7, st. 2 är att ge flygbolagen ett incitament att minimera en försening. Därför kan man inte tolka artikeln i enlighet med ordalydelsen, eftersom det i så fall inte skulle vara någon begränsning på hur mycket tidigare en passagerare får åka, och därvid får flygbolagen inget incitament till att minimera tidspillan i form av förlorad semester. Som exempel är närvarande mål, där passagerarna skulle resa tillbaka den 6 juli 2019 kl. 01:10 från Göteborg, men flygbolaget ställer in flygningen, och ombokar passagerarna till en flygning den 5 juli 2019 kl. 00:10 från Köpenhamn, alltså en ombokning som är 25 timmar tidigare. Vi kan också hänvisa till mål FT 12926-19 vid Attunda tingsrätt, där passageraren har förlorat 7 timmar och 15 minuter av sin semester, och eftersom det är alla dagtimmarna, kan det jämföras med en hel dags semester som är förlorad (jfr Klagandens bilaga 2 till överklagande vid Hovrätten för Västra Sverige). Även i detta mål, anser Tingsrätten att compensationen kan halveras, eftersom:

*”Det finns ingen begränsning i artikel 7.2 som innebär att den inte ska tillämpas när ombokningen innebär att avresan tidigareläggs.”* (jfr Kärandens bilaga 2 till överklagande vid Hovrätten för Västra Sverige).

Eftersom man inte kan tolka artikel 7, st. 2 i enlighet med ordalydelsen, utan att konsumentskyddet undergrävas, måste man tolka artikeln i sammanhang med syftet med EU-Förordning 261/2004, samt skäl 3 och 21, nämligen att problem och olägenheter för passagerarna i samband med inställningar bör minskas, och att flygbolagen dessutom erbjuder en rimlig ombokning. Reglarna skall verka avskräckande.

Som tidigare påpekat, ifall ingen begränsning finns för en tidigareläggning av avresan, kan flygbolagen påverka och reducera passagerares semester, utan någon avskräckande sanktion i form av minimering av skada, eftersom de endast behöver betala 50% av compensationen.

Därför finns ingen rationell grund till att behandla passagerare som har blivit 3 timmar försenad bättre, än passagerare som har förlorat 25 timmar av deras semester.

Förordningens artikel 5, st. 1 (c) iii är tydlig. En passagerare har rätt till compensation om följande två kumulativa betingelser inte är uppfyllda:

*”att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden”,* alltså ifall en flygning flyttas mer än en timme fram, har de rätt till

kompensation. Eftersom de är kumulativa, spelar det ingen roll, om passageraren inte är mer än två timmar försenad, ifall avresan flyttas fram mer än en timme.

Artikel 7, st. 2 i förordningen är i enlighet med syftet i Förordningen, att begränsa passagerares skada i form av tidspillan. Om man tillåter flygbolag att använda artikel 7, st. 2 utan begränsning till hur mycket de flyttar resan fram, kommer konsumentskyddet i Förordningen undergrävas. Som EU-domstolen argumenterar i Sturgeon-domen, ger Förordningen passagerare rätt till kompensation, när de drabbas av skada i form av tidspillan. Det finns därför inte något sakligt skäl att behandla en passagerare som missar **25 timmar av sin semester, värre än en som försenas med 3 timmar på väg hem. Båda drabbas av skada, emellertid har den första en tidspillan på 25 timmar, medan den andra har en tidspillan på 3 timmar. Dock mottager den första en kompensation på 200 EUR för en 25 timmars tidspillan, medan den andra mottager 400 EUR för en tidspillan på 3 timmar. Att Tingsrätten värderar att flygbolagen kan halvera kompensation i ett sådant tillfälle som en 25 timmars tidspillan, demonstrerar att Tingsrätten och Hovrätten har missuppfattat syftet med både artikel 7, st. 2 samt syftet med EU-förordning 261/2004, nämligen konsumentskydd samt som avskräckning för att minimera passagerares problem och olägenheter i samband med inställningar.**

### 3.2 EU domstolens mål C-188/20 och C-270/20.

Situationen att EU-Domstolen handlägger mål C-188/20 och C-270/20 med samma rättsfrågor som i rubricerat mål innebär att EU-domstolens praxis beträffande rättsfrågor om en tidigareläggning av en flygning inte har klargjorts ännu och att både tingsrätten och hovrätten har avvisat vårt överklagande på felaktigt grundlag. Även Göteborgs tingsrätt själv erkänner att: ”*Av bestämmelsens ordalydelse framgår inte vad som gäller om den flygning som en passagerare ombokats till ankommer till destinationsorten för tidigt.*” (vänligen se bilaga 2). Även denna omständighet att Hovrätten erkänner att det saknas klargörande angående denna rättsfråga inte påverkade hovrättens beslut och Hovrätten har heller inte undersökt om det redan funnits relevanta dom eller aktiva mål vid EU-Domstolen som hade kunnat vara till hjälp för förtydligande av denna oklara rättsställning.

Dessutom påpekar vi att Düsseldorf tingsrätt har bedömt att tingsrätten inte kan fatta ett korrekt beslut beträffande denna rättsfråga utifrån gällande lagstiftning på EU-nivå, därför har tingsrätten begärt ett förhandsavgörande vid EU-Domstolen, till skillnad från Göteborgs tingsrätt och Hovrätten för Västra Sverige som har bedömt målet på ett tydligt felaktigt sätt.

Vi påstår därmed att det inte föreligger acte éclairé berörande gällande fråga, eftersom EU-domstolen inte dömt ett identiskt fall förr. Dessutom gäller acte claire inte i rubricerat mål, eftersom den EU-rättsliga bestämmelsen inte är tillräckligt klar och tydligt för att den självständigt ska kunna använda den. I de förenade mål C-188/20, C-146/20, C-196/20 och C-270/20 med liknande omständigheter, har den hänskjutande domstolen ställt frågan:

”*för att få klarhet i huruvida lufttrafikföretaget, för det fall tidigareläggningen av en flygning ska anses utgöra en ”inställd*



flygning” i den mening som avses i artikel 5, jämförd med artikel 2 i förordning nr 261/2004, har rätt att minska compensationen enligt artikel 7.2 i förordningen, om tidigareläggningen ligger inom de tidsramar som anges i nämnda bestämmelse.” (F. den femte tolkningsfrågan)

Generaladvokaten påpekar i punkt 105, att:

”Det ska inledningsvis påpekas att utgångspunkten i denna bestämmelse är omfattningen av den ”försening” vid ankomsten som passageraren drabbas av. Detta framgår klart av lydelsen i artikel 7.2 (”inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen”(32)) i förordning nr 261/2004. Vidare har EU-domstolen själv angett, i domen *Sturgeon m.fl.*, att ”minskningen av det föreskrivna beloppet uteslutande sker med hänsyn till den försening som passagerarna drabbas av”.(33) Att de gränser som avses i denna bestämmelse endast hänvisar till en ”försenad” ankomst till den slutliga bestämmelseorten, och inte till en ”tidigarelagd” ankomst, framgår även av artikel 7.1 andra meningen i förordning nr 261/2004. I denna bestämmelse föreskrivs att när avståndet beräknas ska utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där passagerarens ankomst ”i förhållande till tidtabell försenas”. **Härav följer att artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 endast syftar till att minska den compensation som ska betalas ut på grund av de olägenheter som orsakats av en ”försening”.**”

Vidare påpekar Generaladvokaten i enlighet med vår argumentation om tidspillan i samband med en tidigareläggning, att:

”106. I artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 föreskrivs däremot inte någon minskning vid en ”inställd flygning” som har samband med ”tidigareläggningen” av flygningen, då olägenheterna således följer av tidigareläggningen i sig och inte av en försening till den slutliga bestämmelseorten. Artikel 5.1 c ii och iii i förordningen **visar dock att unionslagstiftaren anser att olägenheter även kan följa av att passageraren måste påbörja sin resa tidigare än planerat.** Jag har redan illustrerat detta i samband med bedömningen av den fjärde tolkningsfrågan med hjälp av några exempel.(34)”

107. Avsaknaden av särskilda bestämmelser som reglerar möjligheten att minska compensationen vid tidigareläggning av en flygning ska följaktligen förstås som att lufttrafikföretaget inte har någon sådan möjlighet.”

Generaladvokaten konkluderar därför i punkt 108 och 109 att:

”108 Detta utesluter att artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 kan tillämpas analogt på sådana fall, och särskilt att de tidsrymder som fastställs däri kan användas som utgångspunkt för att tillämpa denna bestämmelse när det är fråga om en tidigareläggning av flygningen istället för en försening till den slutliga bestämmelseorten. Den omständigheten att unionslagstiftaren var medveten om fallet med en ”tidigareläggning” av en flygning och ändå avstod från att införa ett liknande system som det som föreskrivs för förseningar i artikel 7.2 i förordning nr 261/2004 leder mig till slutsatsen att det inte föreligger någon lucka i lagstiftningen. Som jag redan har förklarat vid bedömningen av den fjärde tolkningsfrågan anser jag dessutom att ett sådant system är alltför stelbent för att i tillräcklig mån kunna ta hänsyn till varje enskilt fall där en tidigareläggning av en flygning kan ske.(35)

109. Jag vill upprepa att det ur lagstiftningsynpunkt är nödvändigt att undvika varje tolkning av förordning nr 261/2004 som kan förmå lufttrafikföretagen att undgå sitt ansvar gentemot passagerarna, särskilt skyldigheten att betala compensation, genom att ändra färdplaneringen för en flygning genom att tidigarelägga avgångstiden.”

Därför skall frågan besvaras enligt följande i punkt 112:

*”För det fall tidigareläggningen av en flygning ska anses utgöra en ”inställd flygning”, får det lufttrafikföretag som utför flygningen **inte minska kompensationen som föreskrivs i artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 med stöd av artikel 7.2 i förordningen.**”*

Generaladvokaten har alltså samma argumentation som vi har anfört både vid Tingsrätten och Hovrätten, och eftersom föredraget från generaladvokaten är från den 23 september 2021, borde Hovrätten ha varit medveten om generaladvokatens argumentation när de har fattat beslut den 26 oktober 2021. Hovrätten har alltså inte haft insikt i nyaste EU-rättspraxis.

#### **4. Behov för rättstillämpningen**

Frågan som aktualiseras i detta mål är hur mycket tidigare ett flygbolag kan omboka sina passagerare, utan att de behöver straffas ekonomiskt, men därvid fortfarande ges incitament till att omboka sina passagerare så nära den ursprungliga avresetidpunkten som möjligt.

Enligt artikel 5, st. 1 (c) iii i EU-Förordning 261/2004, måste flygbolagen betala kompensation, ifall avresan flyttas mer än en timme fram, eller ankomst försenas mer än två timmar. Artikeln demonstrerar Kommissionens avsikt med precis den artikel, nämligen att flygbolagen arrangerar en ombokning som är så nära den ursprungliga tidpunkten som möjligt.

**Som Generaladvokaten också påpekar i mål C-188/20, finns det ingen hänvisning till tidigareläggning i punkt 7.1 eller 7.2.**

Det borde visa Tingsrätten och Hovrätten att det inte kan vara meningen att artikel 7, st. 2 skall tolkas i enlighet med ordalydelsen, eftersom det betyder att flygbolagen kan flytta fram en avgång utan någon form för hänsyn till begränsning av olägenheter eller hänsyn till artikel 5, st. 1 (c) iii. Vi påstår därför att artikel 7, st. 2 i EU-Förordning 261/2004 endast kan användas i mål, där flygbolagen har lyckats att begränsa en försening utan att de har tidigarelagt avresan mer än en timme.

#### **5. Övrig anmärkning**

Vi poängterar att EU-Domstolen kanske har meddelat dom i mål C-188/20 och C-270/20, när Högsta Domstolen fattar beslut om prövningstillstånd, och att EU-Domstolens dom i detta mål kommer att ha en direkt påverkan på rubricerat mål.

#### **6. Klagandens yrkande**

Vi yrkar att Högsta Domstolen, med ändring av hovrättens dom, förpliktar motparten att utge 800 EUR i kompensation för två passagerare enligt EC-Förordning 261/2004, art. 7, p. 1 (b) jämte ränta samt rättegångskostnader i enlighet med vad som anges i överklagandet.

Vi redogör för de exakta beloppen nedan.

Klaganden yrkar:



- Kompensationen: 800 EUR (400 EUR per person) enligt EC-Förordning 261/2004, art. 7, p. 1 (b).
- ränta på kapitalbeloppet enligt en räntefot som motsvarar den vid varje tid gällande referensräntan med ett tillägg av åtta procentenheter, jfr 6 § i räntelagen (1975:635) från 7 augusti 2019 som är 30 dagar efter kravets avsändande till betalning sker, jfr 4 § i räntelagen.
- Ansökningsavgift: 900 SEK.
- Täckning för en timmes juridisk rådgivning vid tingsrätten och hovrätten på 1 725,00 SEK inklusive mervärdesskatt, ( $2 * 1\,725\text{ SEK} = 3\,450\text{ SEK}$ ) jfr. kapitel 18, 8 a § i rättegångsbalken och 2 § i Förordning (2009:1237) om timkostnadsnorm inom rättshjälpsområdet.

### Bevisning:

**Bilaga 1** – Hovrätten för Västra Sveriges dom i mål FT 6487-20 åberopas till styrkande av:

- att det finns grunder till att tvivla på om Hovrätten har dömt målet korrekt.

**Bilaga 2** – Göteborgs tingsrätts dom i mål FT 15204-19 åberopas till styrkande av:

- att det finns grunder till att tvivla på om tingsrätten har dömt målet korrekt.

Vi åberopar samma bevisning som i tingsrätten och hovrätten.

Med vänliga hälsningar,

**Natalia Clausen och**

**Rogvi Petursson Kruse**

Flyghjälps juridiska avdelning