

Avkastningsränta och dröjsmålsränta vid krav om återbetalning av inställda flygresor*

MARIANNE M. RØDVEI AAGAARD**

1. Inledning

Corona-pandemin skapade våren 2020 en rad utmaningar för människor och bolag världen över. En av dessa utmaningar var att nästan alla flygresor ställdes in från mars och flera månader framöver, både inom och utanför Norden. Eftersom flygresor överlag är något som betalas i förskott, alltså innan resan genomförs, innebär det att ett stort antal resenärer kunde kräva återbetalning av de belopp de tidigare hade betalat för resorna.

Reglerna om återbetalning när en resa med flygbolag ställs in är gemensamma för hela Norden eftersom de följer av en förordning från EU (2004/261/EG), som genomförts även i norsk rätt.¹ Resenären kan enligt gällande reglering välja mellan att kräva återbetalning enligt art. 8 (1) a eller att resan ska bokas om enligt art. 8 (1) b.² Som situationen var våren 2020

* Artikeln har genomgått vetenskaplig expertgranskning (peer review). Den har tidigare publicerats i *Juridisk Tidskrift* 2020–21, s. 418 ff.

** Var under 2020 universitetslektor i allmän förmögenhetsrätt vid Juridiska fakulteten, Stockholms universitet, verksam vid Stockholm Centre for Commercial Law. Sedan 1 februari 2021 universitetslektor i civilrätt vid Uppsala universitet.

¹ Se förordningen om flypassasjerers rättigheter ved nektet ombordstigning og instillt eller vesentlig forsinket flyging (forskrift 17. februar 2005 nr. 141), jfr luftfartsloven (lov 11. juni 1993 nr. 101) § 10–42. I svensk, dansk och finsk rätt gäller, som för övriga medlemmar i EU, EU:s förordningar direkt och inget nationellt lagstiftningsarbete behövs.

² 2004/261/EG innehåller även reglering som ger en resenär rätt att kräva kompensation för inställda flygresor enligt art. 5 (1) jfr art. 7. Detta gäller dock inte om flygbolaget kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, jfr art. 5 (3). Det ligger dock utanför denna artikels syfte att behandla frågan huruvida omständigheterna som rådde våren 2020 var att anse som så extraordinära att ytterligare kompensation inte kan krävas.

var dock återbetalning överlag det mest praktiska alternativet, eftersom det knappt fanns flyg att boka om till och läget i övrigt var mycket osäkert för resenärerna. Man får därför utgå ifrån att de flesta resenärer framställde krav om återbetalning i samband med att deras resor ställdes in eller ändrades.³

Huvudregeln enligt EU-förordningen är att återbetalning ska ske inom sju dagar från den tidpunkt då krav om återbetalning framställdes. Fristen har visat sig mycket svår att hålla för flygbolagen. Trots att det handlar om klar och förfallen skuld, har återbetalning av flygresor för ett stort (om än okänt) antal resenärer i många fall dröjt.⁴ Frågan uppkommer därmed huruvida dessa resenärer har rätt att, utöver biljettpriset, kräva ränta på sina återbetalningskrav.⁵ Flygbolagen har intagit ståndpunkten att återbetalningen endast gäller ursprungligt belopp som betalats för biljetterna, dock utan att motivera sitt ställningstagande.⁶ Innebörden av denna ståndpunkt är att flyg-

³ Enligt 2004/261/EG art. 8 (1) a jfr art. 7 (3) kan flygbolaget betala ut kompensationen med resvouchers eller andra tjänster endast om passageraren skriftligt samtycker till det. I denna framställning behandlas endast fall då passageraren har framställt krav om återbetalning i pengar.

⁴ Undertecknad är en av de många resenärerna som fick vänta länge på återbetalningen. För öppenhetens skull är det därför rimligt att upplysa om att frågeställningarna som behandlas i denna framställningen har ekonomisk betydelse för författaren, om än med ett mycket ringa belopp (mindre än 400 kronor).

⁵ I nuläget är det ingen som riktigt vet hur många resor/resenärer som drabbades av de flyginställningar som skedde våren 2020. De olika flygbolagen har än så länge inte redovisat sådana siffror, utan har endast (som mest) hänvisat till hur många resenärer, eller hur stora belopp, som har återbetalats. Se t.ex. <https://e24.no/naeringsliv/i/K3dxKy/sas-med-refusjon-til-700000-kunder-mange-venter-fortsatt> (artikel från 8 juli 2020, hämtad 31 augusti 2020). Och fortsatt väntar en rad resenärer på sina återbetalningar, se t.ex. <https://www.nrk.no/norge/sas-vet-ikke-nar-kundene-far-tilbake-pengene.-forbrukerradet-mener-flyselkapene-bor-botelegges-1.15134699> (artikel från 25 augusti 2020, hämtad 31 augusti 2020) där SAS uttalar att det fortfarande kvarstår hundratusentals krav. Se även <https://www.dn.no/luftfart/sas/luftfartstilsynet/norwegian/sas-kundene-kan-matte-vente-pa-pengene-i-ni-maneder-helt-uakseptabelt/2-1-864170> (artikel från 26 augusti 2020, hämtad 31 augusti 2020), där SAS uttalar att ett antal resenärer riskerar att få vänta ända till nyår på sina återbetalningar, och där det framgår att redovisningen av hur många resor som återbetalats och hur många som kvarstår som gjorts i brev till norska Luftfartstilsynet har strukits över innan brevet lämnats ut till pressen.

⁶ Se t.ex. Freja Annamatz, presschef på SAS (Sverige) till Aftonbladet 19 augusti (<https://www.aftonbladet.se/nyheter/a/kj46gA/marianne-34-hotade-art-stamma-sas--fick-ersattning-for-installda-fl>) och Jan Eckhoff, presschef på SAS (Norge) till Dagens Näringsliv 14 augusti 2020 (<https://www.dn.no/reiseliv/sas/norwegian/luftfartstilsynet/sas-kunde-og-jurist-varsler-soksmal-utalmodigheten-og-irritasjonen-boblet-over/2-1-858171>) (båda hämtade 31 augusti 2020). Att flygbolagen inte motiverar sin ståndpunkt eller ens svarar på framställda krav, innebär att det blir lättare för kunderna att få Kronofogdens hjälp att driva in sina fordringar. Se som ett exempel följande artikel publicerad i Dagens

bolagen vid sidan av att använda sina kunder som ofrivilliga kreditgivare, anser att denna ofrivilliga kredit även ska vara gratis.

Rätten till eventuell ränta regleras inte i 2004/261/EG, och EU-regleringen uppställer därmed inte i sig någon skyldighet för flygbolagen att betala ränta. Dock finns det sedan länge i de nordiska länderna nationell lagstiftning om rätten att kräva ränta på en penningfordring.⁷ EU-regleringen om flygpasagerares rättigheter innehåller inga regler om att skyldighet att återbetala inställda flygresor skulle vara undantagen den eventuella nationella lagstiftningen avseende skyldigheten att betala ränta.⁸

Frågeställningarna om rätten till avkastningsränta och dröjsmålsränta vid krav om återbetalning för flygresor (eller andra resor) som ställts in, är inte tidigare behandlade särskilt, vare sig i prejudicerande praxis eller doktrin.⁹ Syftet med denna artikel är att analysera och diskutera frågan om rätt till ränta i dessa fall enligt gällande svensk rätt.¹⁰

Det framstår som uppenbart att de ekonomiska konsekvenserna för det enskilda flygbolaget till följd av det höga antalet inställda flyg våren 2020 kan bli både stora och allvarliga, och kanske förödande, om bolagen åläggs att betala ränta på alla återbetalningskraven. Dessa konsekvenser är emellertid främst en av massavtalets bieffekter, och något som ligger utanför den enskilda kontraktsrelationen. Detta är alltså inget som enligt nu gällande lag-

Industri 11 september 2020 (hämtat 13 september 2020) <https://www.di.se/nyheter/sas-ignorerade-krav-nu-ska-kronofogden-gora-en-utmatning/>.

⁷ Jfr lov nr. 100 17. desember 1975 om forsinkelsesrenter ved forsinket betaling m.m. (forsinkelsesrenteloven) (Norge), räntelagen (1975:635) (Sverige), lov nr. 638 af 21. december 1977 om renter og andre forhold ved forsinket betaling (renteloven) med senere opdateringer (Danmark), 20.8.1982/633 Rântelag (Finland) og Lov 2001:38 Rentelov (Island). Även reglerna om dröjsmålsränta är i någon utsträckning harmoniserade genom EU-reglering, jfr 2000/35 EG och 2011/7/EU.

⁸ Tvärtom framgår det explicit av 2004/261/EG art. 1 att förordningen uppställer minimirättigheter till skydd för flygpasagerare och art. 12 (1) som anger att "[t]illämpningen av denna förordning påverkar inte en passagerares rätt till ytterligare kompensation." I avsaknad av explicit reglering som åsidosätter nationell reglering av t.ex. räntefrågor är det inte heller möjligt att tolka in någon sådan begränsning.

⁹ Allmänna framställningar i obligationsrätt och fordringsrätt innehåller emellertid oftast något om ränta, se t.ex. Mellqvist, Mikael & Persson, Ingemar, Fordran & skuld, elfte upplagan, Uppsala 2019 (Mellqvist & Persson) s. 75 ff., Ingvarsson, Torbjörn, Fordringsrätt, Stockholm 2017, s. 30 ff. Se också Walin, Gösta & Herre, Johnny, Lagen om skuldebrev, Stockholm 2018 (Walin & Herre), och Karnov-kommentaren till räntelagen av Ingemar Persson, såväl som några specialarbeten, om än främst från tiden före nuvarande räntelag, jfr främst Wallin, Gunvor, Dröjsmålsränta, Stockholm 1969.

¹⁰ Utblickar kommer även göras till rättsläget i Norge, Danmark och Finland.

stiftning eller övriga rättskällor motiverar att avsteg skulle göras från det som annars gäller med hänsyn till allmänna principer om ett avtals räckvidd.¹¹

De juridiska frågorna som uppkommer, och regleringen av dessa, bottnar i att det mellan det enskilda flygbolaget och den enskilda resenären föreligger ett avtal, och reglerna ska som utgångspunkt tillämpas på varje enskilt avtalsförhållande för sig, utan att hänsyn tas till eventuellt övriga avtal som endera parten har med andra.¹² Som huvudregel finns inte heller utrymme att lägga vikt vid hur stor total belastning, sett till partens övriga förpliktelser utanför det tvistiga avtalsförhållandet, en bestämd rättstillämpning skulle kunna medföra för en part, åtminstone inte som hänsyn i det enskilda fallet.¹³

2. Lite om ränta och räntelagarnas tillämpningsområde

Ett särdrag hos räntelagarna jämfört med mycket annan lagstiftning, är att de innehåller generella bestämmelser som kompletterar andra lagar och därmed kommer kunna tillämpas i många sinsemellan olika situationer. Att situationerna kan skilja sig mycket åt från varandra, skapar emellertid inte några större problem eftersom rätten till ränta är tänkt att vara absolut och oberoende av orsaken till att fordringen löper med ränta i det enskilda fallet.¹⁴

Räntelagens tillämpning är också beroende av regler och omständigheter utanför lagen, eftersom den endast kan tillämpas om det finns en penningfordring och den frågan regleras främst på andra ställen än i just räntelagen. På samma vis som räntelagarna kan sägas vara accessoriska till andra regler, är alltså räntan som sådan accessorisk till en fordring, åtminstone vad gäller räntans uppkomst. Det innebär att ränta kan löpa endast för den tid då en penningfordring – huvudfordringen – finns.

¹¹ Frågor om ett avtals subjektiva räckvidd kan behandlas i olika sammanhang, men oftast är det fråga om huruvida tredjeman kan åberopa ett avtal ingånget av andra, eller åläggas skyldigheter med grund i ett sådant avtal. Se Bernitz, Ulf, Standardavtalsrätt, nionde upplagan, Stockholm 2018, (Bernitz), s. 56 ff. Se också Mossberg, Oskar, Avtalets räckvidd I, Uppsala 2020, s. 39 ff. för en beskrivning av den allmänna regeln med vidare hänvisningar. Det enskilda avtalet och även dess subjektiva begränsningar, har emellertid också stor betydelse för att avgöra vilka hänsyn och omständigheter som är relevanta vid bedömningen av det aktuella avtalets rättsliga innebörd.

¹² Ett beaktande av gäldenärens position och situation mer allmänt är inte uteslutet i vår rättsordning, men det kan normalt endast ske i samband med tillämpningen av 36 § avtalslagen.

¹³ Ytterst är det en lagstiftaruppgift att göra en bedömning av hur stora ekonomiska konsekvenser en regel ska tillåtas ha.

¹⁴ Jfr prop. 1975:102 s. 99–100 där denna synpunkt framgår explicit. Motsvarande kommentar finns i förarbetena till den norska räntelagen, jfr NOU 1974:54 s. 80.

Har krav på ränta väl uppkommit, är emellertid räntefordringen att anse som en självständig fordring. Den kan då krävas in på samma sätt som huvudfordringen och den försvinner inte genom att huvudfordringen betalas, även om räntefordringen efter fullgörelse av huvudfordringen inte kommer fortsätta att växa.

Räntelagen anges i 1 § vara tillämplig på ”[p]enningfordran på förmögenhetsrättens område”. Motsvarande formulering återfinns i de norska och danska räntelagarna.¹⁵ Den finska räntelagen har en något annorlunda uppbyggnad där det i 1 § stadgas mer allmänt att lagen gäller ränta på penningfordring med explicit angivna undantag. Undantagen innebär emellertid att tillämpningsområdet i huvudsak blir detsamma som för de övriga nordiska räntelagarna.

Att resenärernas krav på återbetalning för sina flygresor är att anse som *penningfordringar* är uppenbart. Det handlar om återbetalning av ett *belopp* och 2004/261/EG art. 8 (1) a jfr art. 7 (3) anger explicit att återbetalningen ska ske ”kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check”. Det råder heller ingen tveksamhet om att detta återbetalningskrav befinner sig på förmögenhetsrättens område. Frivilliga avtal som går ut på köp eller försäljning av varor eller tjänster mellan privata aktörer hör till kärnan av obligationsrätten som är en central del av just förmögenhetsrätten.¹⁶ Detsamma gäller vid återgång av prestationer härrörande från sådana överenskommelser. Att rätten till återbetalning i dessa fall följer (även) av EU-reglering, fråntar inte rättsförhållandet dess karaktär av att vara klassiskt förmögenhetsrättsligt.¹⁷

¹⁵ Jfr den norska räntelagen § 1: ”Denne lov gjelder for pengekrav på formuerettens område...” och den danska räntelagen § 1: Loven gælder for rente af pengekrav på formuerettens område...”.

¹⁶ Ofta definieras förmögenhetsrätten negativt, genom att man anger vad som inte omfattas, eller åtminstone genom en kombination av en positiv och negativ beskrivning. Se t.ex. Grönfors, Kurt & Dotevall, Rolf, Avtalslagen, femte upplagan s. 43 ff. och Ramberg, Jan & Ramberg, Christina, Allmän avtalsrätt, elfte upplagan, Stockholm 2019 (Ramberg & Ramberg) s. 15, Hagström, Viggo, Obligasjonsrett, 2. utgåve. Oslo 2011, (Hagström) s. 25, Iversen, Torsten, Obligationsret på grundlag af Bernhard Gomards obligationsret 1. del, Köpenhamn 2019, s. 19 ff.

¹⁷ Även om rätten till återbetalning av flygresor inte hade varit reglerad i EU-förordningen, hade krav om återbetalning kunnat göras gällande med hänvisning till allmänna kontraktsrättsliga principer, jfr t.ex. NJA 2018 s. 266 och NJA 2002 s. 644, som båda gällde frågor om tillämpning av allmänna kontraktsrättsliga principer i fråga om immateriella tjänster, samt NJA 2013 s. 271 och NJA 2014 s. 960 som handlar om utfyllnad med dispositiv rätt på entreprenadrättens område. Som för svensk rätt finns det i norsk rätt ingen allmän reglering av immateriella tjänster, och inte heller någon specifik reglering av just de civilrättsliga sidorna av försäljning av flygresor utöver det som följer av EU-rätten.

Ytterligare ett gemensamt drag i den nordiska regleringen av ränta, är att lagen som huvudregel endast gäller i den mån inget annat är avtalat, utfäst eller särskilt föreskrivet. Det innebär alltså att parterna som huvudregel har möjlighet att avtala sig bort ifrån räntelagens reglering, åtminstone när det handlar om en näringsidkare som levererar tjänster till en konsument.¹⁸ När det gäller standardvillkoren som de tre största nordiska flygbolagen använder sig av, finns det emellertid så långt jag kan se inte någon reglering som skulle kunna utgöra ett avsteg från det som följer av räntelagarna.¹⁹ Framställningen här kommer därför att bygga på att inget har avtalats om räntefrågan.

3. Rätt till avkastningsränta vid prestationers återgång

Enligt 2 § andra stycket räntelagen ska ränta utgå från den tid fullgörelse gjordes i de fall fordringen ”avser återgång av betalning då avtal hävts till följd av kontraktsbrott eller liknande”.²⁰ När en flygresa ställs in och platser redan sålts på just den flighten innebär det, oavsett orsak till att flygresan ställts in, att flygbolaget inte avser att fullgöra sin prestation enligt det med

Se för övrigt NJA 2018 s. 127 där Högsta domstolen tillämpar allmänna principer om reklamation på ett krav med utgångspunkt i förordningens bestämmelser.

¹⁸ Något förvånande är det kanske att räntelagarna främst är tvingande när det handlar om fordring som grundas i avtal om köp eller tjänst mellan näringsidkare, och inte då en näringsidkare är i dröjsmål med att betala, eller återbetala, till en konsument. Här finns dock en hel del skillnader mellan de nordiska länderna, som torde hänga samman med 2000/35/EG och det senare 2011/7/EU om bekämpande av sena betalningar vid handelstransaktioner, och att lagstiftaren i de olika nordiska länderna har gjort olika överväganden i samband med implementeringen. För övrigt får anmärkas att de konsumentskyddande regler som finns i räntelagarna är konsumentskyddande i den mening att konsumenten som *gäldenär* inte behöver acceptera sämre villkor än dem som följer av lagen. I denna framställning är det emellertid på *borgenärssidan* som konsumenterna finns.

¹⁹ Varken SAS (<https://www.sas.se/juridisk-information/transportvillkor/>, punkt 12 om återbetalning), Norwegian (<https://www.norwegian.com/se/bokning/praktisk-boknings-information/regler-och-villkor/allmanna-transportvillkor/>, punkt 12 om återbetalning) eller Finnair (<https://www.finnair.com/se/se/info/conditions-of-carriage>, punkt 10 om återbetalning), har emellertid något i sina allmänna villkor som ens antyder att man har avsett att avtala sig bort ifrån räntelagarnas tillämpning (alla hämtade 25 augusti 2020). Gemensamt för de tre bolagen är att de anger att återbetalningen avser det belopp som motsvarar det betalade biljettpriset, men utan att frågan om ränta eller dröjsmålsränta alls omnämnts. Kravet på tydlighet är rätt högt ställt i avtal som används i förhållande mellan näringsidkare och konsumenter. Att avtala bort kravet på ränta måste ske uttryckligt och inte underförstått. Se Bernitz s. 99 ff. om huvudprinciper för tolkning av standardavtal.

²⁰ Jfr SOU 1974:28 s. 53 ff. för en historisk bakgrund till regeln. Se också om rätten till avkastningsränta enligt räntelagen, Lindskog, Stefan, Betalning, andra upplagan, Stockholm 2018, s. 538 ff. och Walin & Herre del III punkt. 3.2.

resenären ingångna avtalet. Situationen ligger därmed i kärnan av hur ett kontraktsbrott normalt definieras.²¹

Att ena parten väljer att inte fullgöra sina förpliktelser enligt ett avtal då fullgörelse bedöms vara mera betungande än planerat eller önskvärt, är inte något för kontraktsrätten nytt problem. Bakom ett sådant avtalsbrott kan det ligga både goda och mindre goda skäl, och större eller mindre medvetenhet om att handlandet kommer innebära ett avtalsbrott.²² Skälen bakom agerandet, hur goda de än må vara, är emellertid som huvudregel utan betydelse för den andra avtalspartens rätt att åberopa avtalsbrottet och kräva hävning av avtalet och återfå sin egen prestation.²³ Rätten till avkastningsränta räknat från betalningstidpunkten gäller också för den avtalsbrytande parten, och är alltså oberoende av vem av parterna som gjort sig skyldig till avtalsbrott.²⁴

Utgångspunkten blir därmed enligt 2 § räntelagen att avkastningsränta ska utgå från den dag då flygresan ursprungligen betalades.²⁵ Avkastningsränta utgår med den av Riksbanken fastställda referensräntan med tillägg av två procentenheter, jfr 5 och 9 §§ räntelagen, från dess att flygresan betalades och fram till den tid då återbetalning sker, eller fram till dess att dröjsmålsränta börjar löpa.²⁶ Eftersom referensräntan sedan 1 juli 2019 och under

²¹ Jfr t.ex. Hagström, s. 327 och Ramberg & Ramberg, s. 243.

²² Jfr också NJA 2008 s. 392 där Högsta domstolen anser att ond eller god tro inte är en faktor vid tillämpningen av 2 § andra stycket räntelagen.

²³ I detta sammanhang får emellertid en gräns dras mellan olika sorters påföljder eftersom rätten till skadestånd i många fall begränsas av det så kallade kontrollansvaret, jfr t.ex. 27 och 40 §§ köplagen. Vad gäller rätt till prisavdrag eller rätt till hävning finns dock ingen sådan begränsning, utan dessa syftar till att återupprätta balansen i avtalsförhållandet och på så sätt ta till vara principen om prestation mot prestation.

²⁴ Jfr prop. 1988/89:76 om ny köplag s. 218–219, där behovet av att anpassa räntelagens regel så att den blir neutral och oberoende av vem som har gjort sig skyldig till avtalsbrott behandlas. Se också för en grundlig genomgång av det nya köprättsliga systemet avseende ränta vid återgång, Herre, Johnny, Ersättningar i köprätten, Stockholm 1996, s. 280–281.

²⁵ Jfr prop. 1975:102 s. 93 ff. om avkastningsränta vid avtals återgång. Rätten till ränta vid återgång följer i norsk rätt inte direkt av den norska räntelagen, utan av praxis och eventuell särreglering för olika kontraktstyper, jfr bl.a. Rt. 2002 s. 71. Se också Marthinussen, Hans Fredrik, Krever renter hjemmel i lov, avtale eller sedvane? i Festskrift til Det juridiske fakultet ved universitetet i Bergen i anledning af 25 årsjubileet, 2005, s. 113–123.

²⁶ Den norska särregleringen uppställer till skillnad från regleringen i svensk rätt skyldighet att betala *dröjsmålsränta* från den tidpunkt den ursprungliga betalningen (som nu ska återbetalas) gjordes. Se köpsloven (lov 13. mai 1988 nr. 27) § 65 (2) jfr § 71, forbrukerkjøpsloven (lov 21. juni 2002 nr. 34) § 50 andra stycket. Se också Rt. 2002 s. 173 om ränteberäkning vid återgång till följd av hävning av ett köp. I de fall det inte finns reglering som fastställer att ränta ska beräknas enligt norska räntelagens regler om dröjsmålsränta, som till exempel vid återbetalning av inställda flygresor, har det dock i doktri-

hela 2020 har varit 0 %, innebär det att avkastningsränta för återbetalning av inställda flygresor under 2020 ska utgå med 2 %.²⁷

Frågan som bör ställas är emellertid huruvida det, beroende på den speciella situation som rådde våren 2020, finns möjlighet att göra avsteg från de ovan beskrivna rättsliga utgångspunkterna. Att sådana avsteg inte kan grundas i räntelagen själv, eller hänsyn avsedda att främjas av denna, utöver jämningsmöjligheten som följer av 8 §, framstår dock mot bakgrund av uttalanden i förarbeten som rätt uppenbart.²⁸

Ett möjligt spår i detta sammanhang skulle emellertid kunna vara den i doktrinen diskuterade frågan huruvida *omöjlighet* att fullgöra sin förpliktelse enligt kontrakt är till hinder för att den avtalsbrytande parten ska ansvara för avtalsbrottet.²⁹ Trots att kravet på återbetalning av flygresor enligt 2004/261/EG *inte* påverkas av *orsaken* till att flygen ställs in,³⁰ skulle man kanske kunna tänka sig att tillämpningen av omöjlighetsläran skulle kunna påverka huruvida man anser det föreligga ett *kontraktsbrott* i 2 § räntelagens mening.

Läget våren 2020 handlade emellertid inte om någon omöjlighet vare sig i egentlig eller ekonomisk mening, utan problemet var främst att det var ekonomiskt olämpligt att fortsätta flyga kommersiellt. Ett stort antal redan bokade biljetter skulle inte komma att nyttjas eftersom många resenärer inte skulle vilja resa eller ens komma att beviljas inresa i destinationslandet, och antalet nya bokningar torde ha varit mycket litet.³¹ Reseråden från UD spelade sannolikt in i detta sammanhang, även om det saknar egentlig rättslig

nen ansetts att ränta ska utgå med ett lägre belopp, alltså avkastningsränta. Jfr Hagström s. 451–452 och Aagaard, Marianne, Restitusjon, Oslo 2019 s. 279 (fotnot 778) om ränta vid återgång till följd av avtals ogiltighet och med vidare hänvisningar.

²⁷ Se <https://www.riksbank.se/sv/statistik/sok-rantor--valutakurser/referensranta/> för en översikt över referensrätans storlek nu, och historiskt (hämtad 31 augusti 2020).

²⁸ Jfr t.ex. prop. 1975:102 s. 99 ff.

²⁹ Alltså en hänvisning till omöjlighetsläran, som traditionellt avser objektiv omöjlighet att fullgöra sin förpliktelse, jfr t.ex. Ramberg & Ramberg s. 237.

³⁰ Se förutom regleringen i 2004/261/EG, vägledande beslut från ARN 2020-06-17 (2020–09914) där det uttalas att det ”[t]ill skillnad från vad som gäller för rätten till kompensation med standardbelopp enligt artikel 7 i förordningen framgår det inte av förordningstexten att rätten till återbetalning enligt artikel 8 kan begränsas av förekomsten av extraordinära omständigheter.”

³¹ Det är svårt att anse att de omständigheter som rådde skulle utgöra sådana ekonomiska svårigheter som kan betecknas som ekonomisk omöjlighet eller ekonomisk force majeure, jfr Hagström s. 280. Oavsett skulle ekonomisk omöjlighet inte medföra någon ändring i skyldigheten att återbetala pengarna till resenärerna.

betydelse.³² Flygbolagen ålades inte några förbud om att fortsätta sin verksamhet under perioden. Det handlade alltså främst om affärsmässigt förnuftiga beslut.

Något mera närliggande kan kanske principerna om *force majeure* vara. Dessa innebär att avtalsbrottet är ursäktligt om avtalsenlig prestation hindrats av en omständighet som legat utanför parts kontroll och som parten inte skäligen kunde förväntas ha räknat med eller tagit i beaktande vid tiden för avtalets ingående och vars följder parten inte heller skäligen kunde ha undvikit eller övervunnit.³³ Beroende på när den enskilda flygresan såldes, framstår alltså regeln om *force majeure* som tillämplig.³⁴

Den rättsliga betydelsen av att resan ställs in beroende på *force majeure* är emellertid främst att flygbolagens skyldighet att betala skadestånd för avtalsbrottet faller bort.³⁵ Det finns inte, vare sig inom läran för omöjlighet eller efter principerna om *force majeure*, utrymme för en verkan som innebär att ena partens skyldighet att fullgöra sin prestation faller bort samtidigt som denna ska få behålla den andra partens prestation som redan fullgjorts.³⁶

³² Se t.ex. ARN:s beslut 2020-06-17 (2020-06224) där majoriteten uttalade att en konsument som avbeställt sin resa under hänvisning till att UD avrått från alla inte nödvändiga resor, inte har rätt att få återbetalning av biljettpriset när biljetten som köpts är förenad med ett villkor om att biljetten inte är återbetalningsbar. Utan att det ser ut att ha spelat roll för majoritetens uppfattning, bör tilläggas att resenären i det aktuella fallet hade erbjudits (och erhållit) ett tillgodokvitto.

³³ Formuleringen är hämtad från Christina Rambergs ”restatement” av avtalslagen (med mera) år 2010, art. 10.1 (www.avtalslagen2010.se), och är enligt min bedömning en träffande sammanfattning av hur *force majeure* behandlas i doktrinen, för de fall då ingen explicit klausul om *force majeure* avtalats. Se också Hagström s. 279 ff., Ramberg & Ramberg s. 226 ff.

³⁴ Det är endast resor som såldes innan man uppfattade att läget var allvarligt som potentiellt kan omfattas. För de resor som såldes efter denna tidpunkt måste flygbolagen anses ha tagit en medveten risk, varför ansvarsfrihet enligt regeln om *force majeure* för de redan då kända riskerna svårligen kan tänkas.

³⁵ Huruvida det var extraordinära och oförutsebara omständigheter som låg till grund för att flygen ställdes in spelar emellertid även roll för möjligheten att framställa krav om kompensation enligt 2004/261/EG art. 7.

³⁶ Se Hagström s. 284 ff. Särskilt inom entreprenadrätten är det vanligt att *force majeure* ger utföraren rätt till tidsförlängning på så sätt att denna undviker att hamna i dröjsmål, varför verkan av *force majeure* blir att inget avtalsbrott uppkommer. I andra fall som rör köp, antingen av vara eller tjänst, är huvudregeln den motsatta, så att det endast är skyldigheten att fullgöra sin prestation och eventuellt skyldigheten att betala ersättning som faller bort. Att just entreprenadrätten skiljer sig från andra kontraktstyper på denna punkt har sannolikt sammanhang med att man inom entreprenadrätten överlag som huvudregel endast kan häva med verkan för återstående arbeten, inte för redan fullgjorda prestationer. Se t.ex. AB04 kap. 8 §§ 1 och 2.

Tvärtom är det säkert rätt att redan fullgjorda prestationer ska återgå även i dessa fall, och att denna återgång ska ske med tillägg av ränta. Inte heller själva genomförandet av återbetalningarna kan anses ha försenats av force majeure, utan anledningen till att det har dröjt med dessa framstår primärt att ha varit flygbolagens val om att hantera varje återbetalningskrav manuellt i kombination med ett osäkert ekonomiskt läge.³⁷

Att återbetalning för flygresor som våren 2020 ställdes in under hänvisning till Corona-pandemin är att anse som återgång av betalning då avtal hävts till ”följd av kontraktsbrott”, eller åtminstone ”liknande”, framstår mot denna bakgrund som rätt uppenbart. Denna slutsats leder till att det är lika uppenbart att den som har rätt till återbetalning av ett belopp som betalats för en flygresa, även enligt 2 § andra stycket räntelagen har rätt att kräva avkastningsränta för det aktuella beloppet från det datum då flygresan ursprungligen betalades. Avkastningsräntan ska enligt samma lagregel löpa fram till dess att återbetalning sker, eller till dess att regeln om dröjsmålsränta enligt 3 eller 4 §§ räntelagen blir tillämplig.

4. Rätt till dröjsmålsränta vid försenad betalning

4.1 Förfalloreglens tillämpning vid krav på återbetalning

Huvudregeln är att dröjsmålsränta utgår från förfalldagen om denna är bestämd i förväg.³⁸ Förfalldagen kan följa av avtal eller av lag.³⁹

I fall som gäller återbetalning till följd av kontraktsbrott eller liknande föreligger det normalt inget avtal mellan parterna som anger en sådan förfallotid. Anledningen till detta är oftast så enkel som att parterna inte i förväg har haft kunskap eller förväntningar om att ena parten skulle bryta kontraktet, varför det är svårt att i förväg kunna uppställa ett bestämt datum för ett eventuellt återbetalningskrav.

Förfalldag behöver emellertid inte enligt svenska räntelagen ha angetts med ett bestämt datum för att förfalloreglens i 3 § ska tillämpas, utan det

³⁷ I förarbetena sägs oavsett rakt ut att skyldigheten att betala dröjsmålsränta gäller även om dröjsmålet orsakats av force majeure, jfr prop. 1975:102 s. 99–100. Jfr t.ex. också Hagstrøm s. 286.

³⁸ Jfr 3 § räntelagen. Motsvarande regler finns också i norsk rentelov § 2, dansk rentelov § 3 och finsk räntelag 5 §. Det kan i vissa fall vara oklart vad som krävs för att förfalldagen ska anses vara bestämd i förväg, jfr närmare Lindskog s. 545 ff. I det typfall som behandlas i denna framställning föreligger emellertid inte sådana svårigheter.

³⁹ Jfr prop. 1975:102 s. 117. Se också Walin & Herre del III punkt 7.1.

räcker att *betalningstiden* är fastställd i förväg.⁴⁰ Det innebär att om det på förhand är bestämt att betalning ska ske inom en viss frist efter det att krav framställts, så anses förfallotiden vara fastställd i förväg och dröjsmålsränta utgår från och med fristens utgång, om betalning då inte redan skett.⁴¹ Förarbetena till den norska räntelagen anger samma utgångspunkt, och hänvisar till det svenska förslaget och till äldre svensk rätt och doktrin som stöd i eventuella tolkningsfrågor som skulle kunna uppkomma.⁴² I de norska förarbetena finns emellertid också uttalanden som går emot en sådan tolkning, vilket lämnar oklarhet kring vad som egentligen gäller.⁴³

Att betalningstid som angetts med en viss frist från det att krav framställts eller annan faktisk omständighet inträtt är tillräckligt exakt för att man ska anse att betalningstiden är fastställd i förväg, är en regel som kan anses ligga väl i linje med de hänsyn som gör sig gällande: det skydd för gäldenären som ligger i den i 4 § räntelagen fastställda 30-dagarsregeln för fordringar utan i förväg bestämd förfallodag behövs främst i de fall då gäldenären inte på förhand vet när förpliktelsen förfaller till betalning.⁴⁴

När gäldenären på förhand vet vad som kommer att gälla med hänsyn till betalningstid, är det också möjligt för denna att undvika att hamna i dröjsmål genom att fullgöra inom tidsfristen. Tidsfristen kan då inte heller anses vara överraskande för gäldenären. Samtidigt får man inte dra det så långt att

⁴⁰ Jfr prop. 1975:102 s. 117 och SOU 1974:28 s. 115 ff.

⁴¹ Att ange betalningstiden på detta sätt är rätt vanligt förekommande. Se t.ex. 3 kap. 9 § paketreselagen (14 dagar) och försäkringsavtalslagen 7 kap. 1 § andra stycket (en månad). Se också som exempel Göteborgs tingsrätts dom 29 juli 2020 i mål TR T 6809–20, där resenären fick rätt i sitt krav om dröjsmålsränta enligt 3 § räntelagen jfr 3 kap. 9 § paketreselagen.

⁴² Se NOU 1974:54 s. 79 ff. Jfr också Ot.prp.nr. 55 (1975–1976) där det på sidan 10 uttalaras: ”I de tilfelle hvor kravet er utstyrt med en fiksert betalingsfrist som lar seg fastslå før forfallsdag, antar utvalget at morarenten bør løpe allerede fra forfallsdag. Her har debitor en oppfordring til å gjøre opp beløpet, og kan i tide forberede oppfyllelse. I slike tilfelle mener utvalget at det heller ikke kan være noe reelt behov for å godta betalingsforsinkelser gjennom fritak for renteplikt.” Formuleringen framgår i den del av propositionen som gäller beskrivning av utredningens huvuddrag, men eftersom inga anmärkningar gjordes i samband med specialmotiveringen och inga ändringar gjordes i lagförslaget finns det all anledning att utgå ifrån att departementet inte avsåg att göra ändringar på denna punkt.

⁴³ Jfr NOU 1974: 54 s. 79 och Marthinussen, Hans Fredrik, Forsinkelsesrente og norsk fakturapraksis, Lov og Rett 2006 s. 549–560 på s. 554–555. Som Marthinussen framhåller på s. 555 är det möjligt att denna potentiella skillnad mellan norsk och svensk rätt bottnar i att den norska lagen i något större utsträckning än den svenska är tvingande till skydd för konsumenter.

⁴⁴ En poäng som också lyfts fram i förarbetena till den norska lagen, se Ot.prp.nr. 55 (1975–1976) s. 10 som citerats i fotnoten 42 strax ovan.

regeln i 4 § räntelagen undanröjs; det räcker givetvis inte att borgenären i kravbrev anger en kortare förfallotid. När betalningstiden följer av lag eller parternas avtal handlar det emellertid inte om att ena parten, efter det att fordringen uppkommit, ensidigt fastställer förfallotiden.⁴⁵

Att beräkna betalningstiden är i fall som rör återbetalning av flygresor inte heller svårt eftersom det dels är flygbolagen själva som har ställt in eller ändrat resorna, dels föreligger ett krav från den enskilda resenären på återbetalning. Återbetalningsfristens längd är vidare explicit angiven i lag, och fristens utgångspunkt låter sig alltså enkelt fastställas. Här får även tilläggas att vilket belopp som ska betalas är känt för gäldenären. De omständigheter som i andra fall skulle kunna göra det problematiskt att acceptera en relativt bestämd förfallotid, gör sig alltså inte gällande vid krav om återbetalning av inställda flygresor.

När betalningstiden enligt art. 8 (1) a EG 261/2004 satts till sju dagar innebär det alltså att förfalldagen enligt 3 § räntelagen, och enligt min uppfattning den motsvarande regeln i norsk rätt, är att anse som fastställd i förväg. Följden av detta är att flygbolag som inte återbetalat beloppet för den enskilda resan inom sju dagar från dess att krav om återbetalning framställdes, blir skyldiga att betala även dröjsmålsränta som löper från och med den åttonde dagen.

4.2 30-dagarsregeln som andrahandsalternativ

För det fall att man inte skulle anse att regleringen av betalningstiden i EG 261/2004 innebär att förfallotiden är bestämd i den mening som 3 § räntelagen avser, uppkommer frågan huruvida dröjsmålsränta istället ska utgå enligt den i 4 § räntelagen stadgade regeln.

Regeln i 4 § räntelagen innebär att dröjsmålsränta utgår först 30 dagar efter det att borgenären har ”avsänt en räkning eller på annat sätt framställt krav på betalning av ett bestämt belopp”. Enligt de motsvarande bestämmelserna i de norska, danska och finska räntelagarna, räcker det att framställa krav på detta sätt för att dröjsmålsränta ska löpa om betalning inte skett inom 30 dagar.⁴⁶ Enligt den svenska regeln i 4 § första stycket räntelagen

⁴⁵ Det är i dessa fall inte tal om att förfallotiden följer av anfordran ensam, som enligt vad jag förstår är vad de norska förarbetena främst har velat undvika. Se NOU 1974:54 s. 79.

⁴⁶ Jfr norska renteloven § 2, danska renteloven § 3 stk. 2 och finska räntelagen 6 § 1 st. Den danska regeln ändrades i samband med implementeringen av 2000/35/EG, och danska lagstiftaren beslutade att regeln skulle vara allmän, och alltså även gälla i konsumentförhållanden, jfr LFF 2002-01-30 nr 74 punkt 1 jfr punkt 4.2.2. Här framgår explicit att

krävs emellertid också att borgenären har angett ”att underlåtenhet att betala medför skyldighet att utge ränta”.

Kravet om att ange att utebliven betalning medför att dröjsmålsränta tillkommer, gäller inte om det handlar om ett skuldförhållande mellan två näringsidkare i deras yrkesmässiga verksamhet, jfr 4 § andra stycket räntelagen.⁴⁷ När borgenären däremot inte är en näringsidkare utan en konsument, såsom till exempel när privatpersoner kräver återbetalning av priset för sina flygbiljetter, gäller dock att borgenären måste ange att underlåtenhet att betala medför skyldighet att betala dröjsmålsränta, om sådan ränta ska kunna utkrävas. Det krävs alltså större aktivitet av en konsument än av en näringsidkare för att få dröjsmålsränta i dessa fall.⁴⁸

Detta innebär att det uppkommer en skillnad mellan de nordiska länderna när det gäller vad som krävs för att dröjsmålsränta enligt 30-dagarsregeln ska börja löpa.⁴⁹ Skälen bakom den svenska regeln framstår enligt förarbetena vara risken för att gäldenären inte annars skulle vara uppmärksam på att en tidigare räntefri fordring börjar löpa med dröjsmålsränta endast därför att anfordran gjorts.⁵⁰ Läst i dag är det dock inte utan vidare lätt att se varför det är ett större problem att dröjsmålsränta utgår automatiskt 30 dagar efter anfordran, än att den utgår automatiskt från och med ett på förhand fastställt förfalldatum.⁵¹ I båda fallen har gäldenären anledning att veta när

man har velat undvika att komplicera räntelagens system, och att en regel som ställer särskilda krav på konsumenter kan leda till orimliga resultat.

⁴⁷ Se närmare Walin & Herre del III punkt 8.2 jfr punkt 8.3. Regelen i 4 § andra stycket räntelagen tillkom mot bakgrund av 2000/35/EG. Den svenska lagstiftaren valde alltså att anpassa räntelagen till direktivet genom att ge en särskild regel för näringsidkare, jfr prop. 2001/02:132 s. 11 jfr s. 31 ff.

⁴⁸ Att detta har varit ett medvetet val framgår explicit av förarbetena till ändringen som gjordes i 4 § andra stycket år 2002, jfr prop. 2001/02: 132 s. 31. I finsk rätt valde man något av en motsatt ordning, eftersom det där bara är om gäldenären är konsument att motsvarande krav fortfarande ställs, jfr 6 § andra stycket jfr 2 § andra stycket räntelagen och RP 232/2001 rd s. 32 där ändringarna motiveras närmare.

⁴⁹ Eftersom den norska räntelagen redan innan innebar en automatisk rätt till dröjsmålsränta efter anfordran, behövdes inga sådana ändringar för att anpassa norsk rätt till varken 2000/35/EG eller 2011/7/EU. Se de norska förarbetena Ot.prp.nr. 3 (2003–2004) s. 13 ff. och Prop. 150 L (2011–2012) s. 21 ff. Både den finska och den danska regeln ändrades som nämnt ovan i samband med 2000/35/EG. Ytterligare ändringar var därför inte nödvändiga för att anpassa just denna regeln till 2011/7/EU.

⁵⁰ Jfr SOU 1974:28 s. 87 och prop. 1975:102 s. 86–87.

⁵¹ I samband med anpassningen till 2000/35 EG övervägde den svenska lagstiftaren om rätten till dröjsmålsränta skulle vara automatisk även utanför direktivets tillämpningsområde men att en sådan regel inte vore ”lämplig”, jfr prop. 2001/02:132 s. 31. I samband med implementeringen av direktiv 2011/7/EU gjordes bedömningen att svensk rätt var

betalning ska ske för att ett dröjsmål inte ska inträffa och har skäligen tid på sig för att genomföra betalningen.⁵² I förarbetena till den norska räntelagen framförs kortfattat att man har velat ge gäldenären rimlig tid för att genomföra betalningen, men att man inte har velat ge en regel med motsvarande innehåll som den svenska.⁵³

I flertalet fall då en borgenär framställer krav om betalning mot en gäldenär spelar denna skillnad nog mindre roll. Ska kravbrevet utformas manuellt, finns anledning att kolla upp vad som gäller om man vill kräva dröjsmålsränta. En regel som den svenska innebär emellertid en nackdel för den borgenär som inte är väl insatt, eller inte har anledning att själv utforma sitt kravbrev.

Det senare, och kanske även det förra, torde vara fallet för ett stort antal av de flygresenärer som under våren 2020 hade återbetalningskrav gentemot något av flygbolagen. Flygbolagen har nämligen gjort det mycket enkelt att begära återbetalning genom utformade standardformulär. Standardformulären innebär att det blir lätt för den enskilda resenären att kräva återbetalning och ange den nödvändiga informationen. Nackdelen – sett från kundens sida – är att standardformulären endast lämnar utrymme för att ge den information som flygbolagen vill ha. Föga förvånande innehåller de inte en punkt som gäller krav om ränta, och sällan något fritextfält där man själv skulle kunna skriva in ett sådant krav.⁵⁴ Ska kunden kunna ge besked om att försenad betalning kommer innebära att dröjsmålsränta tillkommer, måste det därför göras separat och skickas till flygbolaget på annat sätt.⁵⁵

Följden blir att de återbetalningskrav som regleras av svensk rätt kommer behandlas annorlunda än motsvarande krav som regleras av övriga nordiska länders rätt, om det skulle vara så att förfallotidpunkt inte vore att anse som bestämd på förhand. Att olika länders regler är olika är inget nytt, men att

i enlighet med de krav EU-rätten ställde, varför inga ändringar gjordes i den aktuella regeln, jfr SOU 2012:11 s. 120.

⁵² Förslaget från utredningsmannen (Jan Hellner) måste emellertid läsas och förstås i ljus av det rättsläge som rådde vid tidpunkten. Regeln om att dröjsmålsränta skulle kunna utgå efter anfordran var trots allt en väsentlig uppmjukning från den tidigare gällande regeln om att ränta först utgick från det att stämning hade inletts till domstol. Se om den historiska bakgrunden och vid tidpunkten gällande rättsläget, SOU 1974:28 s. 84 ff.

⁵³ Jfr NOU 1974:54 s. 51 ff. och s. 80 där det explicit uttalas att en sådan regel, som hade varit förmånlig främst för den väl insatta borgenären, inte föreslagits.

⁵⁴ Sannolikheten för att kunderna ska framställa krav på betalning av ränta när utrymme för detta inte lämnas i standardformulären är emellertid i de flesta fall mycket låg.

⁵⁵ Något som kunden i ett avtalsförhållande som regleras av norsk, dansk eller finsk lag, alltså inte behöver göra.

just svenska konsumenter skulle riskera att drabbas av regeln på detta sätt var sannolikt inget som lagstiftaren hade sett framför sig. För svensk rätts del är alltså regleringen i EG 261/2004 som innebär att förfallotiden i räntelagens mening är att anse som bestämd i förväg, av lite extra stor betydelse för flygresenärerna.

5. Jämkning

Den resenär som har drabbats av att en flygresa har ställts in har alltså rätt att återfå inte bara det belopp som betalats för biljetten, utan även avkastningsränta respektive dröjsmålsränta på detta belopp. Röntan som tillkommer utgör emellertid i de flesta fall rätt små belopp, eftersom den ska beräknas på varje resa för sig. För flygbolagen handlar det emellertid om totalt sett stora belopp: ett stort antal flyg ställdes in och återbetalningen har tagit mycket lång tid.

I vår rättsordning finns ett antal regler som öppnar för jämkning om en förpliktelse blir mycket betungande. Den allmänna jämningsregeln i 36 § är ett givet alternativ, men det finns även en egen jämningsregel i 8 § räntelagen.⁵⁶

Den senare regeln syftar dock främst till att skydda gäldenären om denna är en fysisk person som drabbats av så kallad social force majeure (sjukdom, arbetslöshet eller liknande), och inte näringsidkare i sin affärsverksamhet.⁵⁷ I så måtto skulle 36 § avtalslagen vara den aktuella utvägen för ett pressat flygbolag.

Gemensamt för dessa båda jämningsregler är emellertid att de syftar till att jämka en bestämd förpliktelse som uppkommit i en konkret partsrela-

⁵⁶ Jfr om bestämmelsen t.ex. Walin & Herre del III punkt 13 och Mellqvist & Persson s. 82 ff.

⁵⁷ Jfr förutom lagtextens utformande, SOU 1985:11 s. 11 där det utgicks från att jämkning endast skulle vara aktuellt för fysiska gäldenärer. I prop. 1986/87:72 s. 9 anges däremot att jämkning är utesluten *i de flesta fall* när en näringsidkare har betalningssvårigheter eftersom ”en skyldighet att utge dröjsmålsränta, oavsett anledningen till att den utgår, normalt ingå[r] i de affärsmässiga risker som näringsidkaren har anledning att räkna med”. Jämkning är alltså inte nödvändigtvis utesluten om gäldenären är en näringsidkare, men tröskeln blir i dessa fall högre. Se som jämförelse jämningsregeln i 11 § i den finska räntelagen som explicit anger att den endast gäller då gäldenären är en fysisk person och gälden inte hänför sig till näringsverksamhet som idkas av gäldenären. I den norska räntelagen finns en jämningsregel avseende situationen då gäldenären är en konsument, jfr § 4. För övrigt anges i § 4a att villkor eller praxis som helt utesluter borgenärens rätt till att kräva dröjsmålsränta i sig är att anse som oskäligen enligt 36 § avtalslagen.

tion, om denna förpliktelse anses som oskälig. Det som eventuellt kan jämkas är alltså inte en gäldenärs samlade ränteförpliktelser under en närmare angiven tidsperiod eller gentemot olika borgenärer, utan ränteförpliktelsen som är knuten till den enskilda fordringen. I kombination med att tröskeln för jämkning är hög och att räntekravet för den enskilda fordringen i flertalet fall är motsvarande lågt, framstår det alltså som mycket svårt att tillämpa dessa jämningsregler till förmån för flygbolagen.⁵⁸

Trots att den enskilda räntefordringen sannolikt är hanterbar för gäldenären kommer den totala summan av räntefordringar efter den något extrema situation som rådde våren 2020 givetvis att kunna bli mycket svårhanterlig. Att summan av ett stort antal olika ekonomiska förpliktelser blir för tung att bära för en gäldenär hanteras emellertid enligt gällande rätt lämpligast inom ramen för regler om företagsrekonstruktion och konkurs, inte genom en jämkning av annars gällande lagregler, om inte ägarna är beredda att skjuta till de medel som behövs.⁵⁹

6. Avslutande kommentarer

Att flygbolagens kunder har rätt att kräva både avkastningsränta och dröjsmålsränta på återbetalningskrav knutna till resor som ställts in under våren 2020 är tydligt. Avkastningsräntan ska räknas från den tid då kunden betalat resan och löper fram till den av två tidpunkter som först inträffar, nämligen att återbetalning gjorts eller att dröjsmålsränta börjar löpa. Dröjsmålsräntan börjar löpa 8 dagar efter att resan ställts in och tills återbetalning sker.

Så länge som flygbolagen endast betalar tillbaka biljettpriset, kommer kunden själv behöva framställa sitt krav på ränta, och eventuellt gå till domstol för att få sin rätt.⁶⁰ Det gäller oavsett om det handlar om rätt till avkast-

⁵⁸ Se även här Göteborgs tingsrätts dom 29 juli 2020 i mål TR T 6809–20, där tingsrätten inte kunde se att rådande läge skulle utgöra jämningsgrund enligt 8 § räntelagen. Avgörandet är naturligtvis inte prejudicerande, men kan likväl tjäna som exempel på synsättet.

⁵⁹ Ett givet alternativ vore här, som i andra fall då en gäldenär har betalningssvårigheter, att försöka få till ett avtal med borgenärerna om att dessa inte ska utkräva ränta alls, alternativt att ränta inte ska utkrävas precis just nu. Det torde emellertid förutsätta att flygbolaget erkänner ansvar för räntekraven, och kontaktar den enskilda borgenären för att försöka få till stånd ett avtal.

⁶⁰ Alternativen för kunden är flera, och hos ARN ligger klagomål gentemot flygbolagen numera på hög. Dock är ARN:s beslut endast vägledande, och inte direkt bindande för flygbolagen. Andra organ så som Konsumentombudsmannen finns också, men har inte något med den rent civilrättsliga sidan av frågeställningarna att göra. Att ansöka om betalningsföreläggande och utmätning hos Kronofogden eller att överlåta sina krav till inkasso

ningsränta eller dröjsmålsränta, och oavsett om rätten till dröjsmålsränta följer av förfalloregeln eller 30-dagarsregeln. Att regleringen i vissa avseenden skiljer sig åt mellan de nordiska länderna, torde därför ha begränsad praktisk betydelse. Sannolikheten att ett stort antal kunder skulle göra gällande sina räntekrav gentemot flygbolagen eller även i domstol, är nämligen mycket låg, dels för att många inte alls vet om att de har ett krav på ränta, dels för att det för de flesta gäller så låga belopp att de inte anser att det är värt att lägga ner tid och engagemang i frågan.

Det kan kanske verka grinigt att framställa krav om avkastningsränta och dröjsmålsränta mot flygbolagen i den rådande situationen. Regleringen bygger emellertid på ett erkännande om att kredit inte är gratis, och dröjsmålsräntan är avsedd att fungera som en påtryckning för att gäldenären ska fullgöra sina förpliktelser i tid. Det finns därför ett stort värde i att dessa regler faktiskt både utnyttjas och upprätthålls, inte minst för att komplettera det konsumentskydd som getts genom EU-förordningen på området.

är givetvis också alternativ, men skulle flygbolagen först bestrida betalningsskyldigheten, vilket de än så länge inte ser ut att göra, kommer man behöva tvista i domstol efteråt. I dessa fall framstår alltså stämningsansökan från den enskilda kunden, eventuellt gemensamt med andra kunder i en grupp talan, att vara det lämpligaste alternativet, för det fall att flygbolagen inte accepterar kravet och betalar även ränta.

