

Anonymiserad version

Översättning

C-616/23 – 1

Mål C-616/23

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

6 oktober 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

4 september 2023

Klagande:

TA

ET

VB

CI

Motpart:

British Airways plc

[utelämnas] Landgericht Düsseldorf

Beslut

I målet

1. TA, [utelämnas] Cottbus,
2. ET, [utelämnas] Cottbus,
3. barnet (flicka) VB, [utelämnas] Cottbus,

4. barnet (flicka) CI, [utelämnas] Cottbus,

klagande,

[utelämnas]

mot

British Airways PLC, [utelämnas], Harmondsworth, [utelämnas] Förenade kungariket,

motpart,

[utelämnas]

har 22:a avdelningen för civilmål vid Landgericht Düsseldorf

den 4 september 2023 fattat följande

[utelämnas] **beslut:**

Målet förklaras vilande.

Följande frågor rörande unionsrättens tolkning hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 första stycket b och tredje stycket FEUF:

1.

Ska artiklarna 5.1 c och 7.1 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 (nedan kallad förordning nr 261/2004) tolkas så, att en passagerare har rätt till kompensation på grund av kraftig försening på den slutliga bestämmelseorten när passageraren vid en flygning med delsträckor missar den anslutande flygförbindelsen, trots att matarflygningen utfördes punktligt, och förseningen på den slutliga bestämmelseorten beror på att den faktiska anslutningstiden på flygplatsen mellan öppnandet av flygplansdörrarna och avslutandet av ombordstigningen, med beaktande av avstånden mellan ankomst- och avgångsgaten samt pass- och säkerhetskontrollerna, inte var tillräcklig för att hinna med den anslutande flygförbindelsen?

2.

För det fall fråga 1 besvaras jakande: Har det lufttrafikföretag som utför flygningen bevisbördan i de fall där det är omtvistat huruvida det förhållandet att en anslutande flygförbindelse missats beror på fel av

passageraren (till exempel på grund av att han eller hon har varit långsam), eller måste passageraren rentvå sig från anklagelsen om att han eller hon har begått ett fel? Vilken betydelse har i detta sammanhang iakttagandet av den så kallade Minimum Connection Time (MCT) (den kortaste möjliga anslutningstiden mellan två flyg) mellan matarflygningen och den anslutande flygförbindelsen?

3.

Ska artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 tolkas så, att en passagerare, om det finns rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas med minst tre timmar vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten, i likhet med passagerare på inställda flygningar har en rätt till ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt under likvärdiga transportvillkor, vilken går utöver vad som anges i artikel 6.1 i ovan nämnda förordning, och att det lufttrafikföretag som utför flygningen vid åsidosättande av dessa skyldigheter ska ersätta passageraren för de kostnader för ombokningen som uppkommit i samband med detta?

Skäl

I.

Klagandena hade alla en bekräftad platsreservation på den flygning som motparten skulle genomföra den 15 september 2019 från Dubai via London till Düsseldorf (flygnummer: BA 106 och BA 936). Matarflygningen BA 106 från Dubai till London skulle enligt tidtabellen landa kl. 06:15 lokal tid. Matarflygningen avgick i tid och ankom till London klockan 06:17 lokal tid, det vill säga med en försening på två minuter. Flygplansdörrarna öppnades klockan 16:19 lokal tid. Klagandena hade sittplatser på rad 28. Ombord på flygplanet fanns 210 passagerare. Till denna flygning skulle den anslutande flygförbindelsen BA 936 från London till Düsseldorf ansluta sig. Denna flygning skulle enligt tidtabellen avgå klockan 07:25 lokal tid. Ombordstigningen på den anslutande flygförbindelsen började kl. 06:45 lokal tid och avslutades kl. 07:05 lokal tid, det vill säga 20 minuter före den tidtabellsenliga avgångstiden. Den anslutande flygförbindelsen avgick faktiskt kl. 07:26 lokal tid med en försening på en minut. Mellan det att flygplansdörrarna öppnades kl. 06:19 lokal tid och det att ombordstigningen avslutades kl. 07:05 lokal tid förflöt således 46 minuter. Såväl matarflygningen som den anslutande flygförbindelsen utfördes via terminal 5. Minimum Connection Time på flygplatsen London-Heathrow är 60 minuter för flygningar där ankomst- och avgångsterminalerna är identiska.

Klagandena missade den anslutande flygförbindelsen, och skälen till detta är omtvistade mellan parterna. De övernattade därför i London och ankom till sin slutliga bestämmelseort först dagen därpå med en flygning som utfördes av flygbolaget easyJet som de själva hade bokat.

[utelämnas] [Klagandenas argument som upprepas i detalj nedan]

Klagandena 1, 3 och 4 - klaganden 2 återkallade sin talan i första instans – har yrkat kompensation om 600,00 euro vardera. De har även yrkat ersättning för hotellkostnader på 265,00 euro, transferkostnader från flygplatsen till hotellet och tillbaka på 115,63 euro, kostnader för måltider på 9,50 euro och kostnader för bokning av en ersättningsflygning på 871,90 euro, totalt således ytterligare 1 262,03 euro.

Motparten har bestritt klagandenas yrkanden. [utelämnas] [Motpartens argument som upprepas i detalj nedan]

Amtsgericht (Distriktsdomstolen) ogillade talan i första instans genom dom [utelämnas] av den 27 mars 2023 [utelämnas].

Klagandena 1, 3 och 4 [utelämnas] överklagade denna dom från första instans.

Klagandena har i överklagandet yrkat att [utelämnas] motparten ska förpliktas att till dem utge 600,00 euro vardera jämte ränta [utelämnas] och till klagande 1 utge [utelämnas] ytterligare 1 262,03 euro jämte ränta [utelämnas].

Motparten har begärt att domen från första instans ska fastställas.

II.

Huruvida överklagandet ska bifallas beror på de frågor som anges ovan. Dessa frågor är således relevanta för utgången i målet.

Detaljerad redogörelse:

1.

Klagandena kan först och främst på grund av den kraftiga förseningen ha rätt till kompensation på 600,00 euro vardera enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 första meningen c i förordning nr 261/2004.

a)

Enligt EU-domstolens rättspraxis har passagerare, genom analog tillämpning av artiklarna 5.1 c och 7.1 i förordning nr 261/2004, rätt till kompensation när de når sin slutliga bestämmelseort med en försening på tre timmar eller mer (se EU-domstolens dom av den 19 november 2009, C-402/07 Sturgeon/Condor [utelämnas], dom av den 23 oktober 2012, C-581/10 Nelson/Lufthansa [utelämnas]). Om denna bestämmelseort, såsom i förevarande fall, inte nås med ett direktflyg, utan med direkta anslutande flygförbindelser (artikel 2 h i förordning nr 261/2004) krävs för att det lufttrafikföretag som utför flygningen ska bli skyldig att utge kompensation på grund av en kraftig försening inte att en försenad avgång i den omfattning som anges i artikel 6 i förordning nr 261/2004 har registrerats. Avgörande är tvärtom endast huruvida bestämmelseorten för den sista flygningen nåddes med en försening i förhållande till den tidtabellsenliga

ankomsttiden på tre timmar eller mer (se EU-domstolens dom av den 26 februari 2013, mål C-11/11 Air France/Folkerts [utelämnas]).

Klagandena skulle tidtabellsenligt ha nått sin slutliga bestämmelseort Düsseldorf med den anslutande flygförbindelsen BA 936 kl. 09.45 lokal tid den 15 juli 2019. Matarflygningen BA 106 var endast två minuter försenad men klagandena missade trots detta sin anslutande flygförbindelse BA 936. [utelämnas] EU-domstolen har i fråga om rätten till kompensation på grund av kraftiga förseningar enbart tagit sikte på en försening på minst tre timmar till den slutliga bestämmelseorten, vilken otvivelaktigt föreligger i förevarande fall. Den situation som låg till grund för domen i målet Folkerts var emellertid den att matarflyget [utelämnas] var två och en halv timme försenat och att passagerarna därför obestriddligen missade sin anslutande flygförbindelse på grund av matarflygets försening (se EU-domstolens dom av den 26 februari 2013, mål C-11/11, Air France/Folkerts [utelämnas]). I förevarande fall hade matarflygningen emellertid endast en minimal försening på två minuter, vilket uppenbarligen inte (enbart) var orsaken till att klagandena missade den anslutande flygförbindelsen.

Klagandena har gjort gällande att anslutningstiden mellan flygningarna inte var tillräcklig för att nå den anslutande flygförbindelsen. De hade inte gått långsamt, utan de hade gått snabbt till avgångsgaten. Motpartens personal, som var medveten om den korta anslutningstiden, försökte ändå ta klagandena direkt från flygplanet till incheckningen för anslutningsflyget via en snabbare väg. Detta lyckades emellertid inte. På grund av en ytterligare säkerhetskontroll hann de inte till den anslutande flygförbindelsen. Motparten har invänt att klagandena missade den anslutande flygförbindelsen på grund av egen förskyllan. Minimum Connection Time (MCT) på 60 minuter hade iakttagits. Motparten har hävdats att två andra passagerare, som också hade varit inbokade på den anslutande flygförbindelsen till Düsseldorf, men som hade suttit tio rader (rad 38) bakom de klagande (rad 28) i flygplanet från Dubai, hade hunnit med den anslutande flygförbindelsen. Klagandena hade därför uppenbarligen inte skyndat sig tillräckligt.

b)

Frågan är således om passagerarna även har rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 när matarflygningen i en flygförbindelse som består av flera delflygningar visserligen utförs punktligt, men passagerarna ändå missar den anslutande flygförbindelsen och hävdar att anslutningstiden i det specifika fallet inte var tillräcklig för att hinna med den anslutande flygförbindelsen och att de därför drabbats av en kraftig försening på mer än tre timmar vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten.

Bundesgerichtshof (Tysklands högsta domstol) har slagit fast att en passagerare som är rullstolsbunden och som har missat sin anslutande flygförbindelse på grund av att han eller hon inte har kunnat få förtur vid byte till en anslutande flygning, i strid med artikel 11.1 i förordning nr 261/2004, har rätt till

kompensation på grund av kraftig försening på den slutliga bestämmelseorten (se BGH, dom av den 20 juni 2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, S. 2487). Bundesgerichtshof har i detta avseende anfört att enligt EU-domstolens praxis krävs för en rätt till kompensation på grund av kraftig försening endast en försening på tre timmar vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten. Rätten till kompensation på grund av en kraftig försening förutsätter emellertid att det lufttrafikföretag som utför flygningen har orsakat förseningen genom ett felaktigt beteende. I sådana fall kommer en rätt till kompensation emellertid inte enbart i fråga när en passagerare har missat en anslutande flygförbindelse på grund av en försening av en matarflygning (såsom i målet Folkerts), utan även i andra fall där förseningen felaktigt orsakats av lufttrafikföretaget (BGH ovan, punkt 20 och följande punkt).

Enligt den förhärskande meningen i tysk rättspraxis och doktrin bör det vara tillräckligt att passageraren faktiskt drabbas av en ankomstförsening på minst tre timmar. Passageraren behöver inte ange skälen till förseningen. Frågan om förseningen beror på lufttrafikföretaget ska först prövas inom ramen för en befrielse från ansvar enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Det lufttrafikföretag som utför flygningen måste visa att det inte är ansvarigt för den uppkomna förseningen, det vill säga att förseningen inte kan tillskrivas lufttrafikföretaget. Extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 föreligger också när en passagerare missar en anslutande flygförbindelse på grund av passagerarens egna (påstådda) förskyllan, eftersom det även härvid rör sig om en händelse utanför den normala flygverksamheten, som inte kan påverkas av lufttrafikföretaget. Om en flygning som består av en matar- och anslutningsflygning därför når den slutliga bestämmelseorten för sent på grund av att passageraren, trots tillräcklig anslutningstid mellan flygningarna inte hinner med den anslutande flygförbindelsen, till exempel för att han eller hon går långsamt, går vilse trots tillräcklig information eller inte iakttar ombordstigningstiderna trots tillräckliga instruktioner - föreligger det därför också en extraordinär omständighet som befriar lufttrafikföretaget från ansvar (se AG Hannover, dom av den 9 oktober 2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160 punkt 17 och följande punkter, dom av den 14 mars 2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, s. 951, s. 952 och följande sida, punkt 7 och följande punkter, AG Köln, dom av den 24 oktober 2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099, [utelämnas]).

Enligt de båda uppfattningarna kan en rätt till kompensation således även föreligga på grund av en kraftig försening när, i motsats till vad som var fallet i målet Folkerts (C-11/11), matarflygningen utförs punktligen, men passageraren missar den anslutande flygförbindelsen av andra skäl som kan tillskrivas lufttrafikföretaget och når sin slutliga bestämmelseort först med minst tre timmars försening.

För den här företrädde uppfattningen kan även den omständigheten tala att det lufttrafikföretag som utför flygningen, enligt EU-domstolens dom i målet Eglītis m.fl. mot Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-294/10, måste beakta en

tillräcklig tidsmarginal vid planeringen av flygningen (se EU-domstolens dom av den 12 maj 2011 i mål C-294/10, Eglītis m.fl. mot Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [utelämnas]). Detta skulle kunna tala för att det lufttrafikföretag som utför flygningen även ska se till att tidsmarginalen mellan en matarflygning och en anslutande flygförbindelse som bokats som en enhet, i enlighet med de konkreta förhållandena på mellanlandningsflygplatsen, ska bestämmas på ett sådant sätt att passagerarna bekvämt kan nå den anslutande flygförbindelsen med beaktande av den tid det normalt tar att lämna flygplanet, att gå mellan ankomst- och avgångsgaten samt passera säkerhets- och passkontroller.

3.

Frågan är vidare vem som, inom ramen för rätten till kompensation, har bevisbördan för att den anslutande flygförbindelsen har missats på grund av ett fel som beror på lufttrafikföretaget och vilken betydelse den så kallade Minimum Connection Time (MCT) mellan matarflygningen och den anslutande flygförbindelsen har i detta sammanhang.

MCT är en minimitid som anges av flygplatserna, vilken som minst krävs för att en passagerare ska hinna med en flygning inom ramen för en flygförbindelse som består av två flygningar. Dessa tidsperioder fastställs och definieras emellertid av varje flygplatsoperatör själv. Konkurrenssituationen innebär att de tidsperioder som fastställs av flygplatsoperatören vanligtvis är mycket snäva. I de datoriserade bokningssystemen kombineras och erbjuds nämligen endast sådana flygningar där MCT iakttas. I de datoriserade bokningssystemen sorteras dessutom flygförbindelserna efter total längd och passageraren får därför se de snabbaste förbindelserna först när han eller hon väljer en flygförbindelse. Den faktiska ombordstigningstiden är dock normalt betydligt kortare. MCT betecknar nämligen tidsperioden mellan on block (ankomst till parkeringspositionen) och off block (avgång från parkeringspositionen), medan det avgörande för den faktiska anslutningstiden mellan olika flygningar är tiden mellan det att matarflygningen lämnas (dörrarna öppnas) och det att ombordstigningen avslutas. I allmänhet råder passageraren inte över när han eller hon lämnar flygplanet vid tömningen av detta, om matarflygningen avslutas på en parkeringsposition med anslutande busstransfer till flygplatsen eller på en passagerarbrygga. Passageraren råder inte heller över när ombordstigning på en anslutande flygförbindelse avslutas och passagerarbryggan stängs. Slutligen ska den tid som faktiskt står till förfogande för anslutningstiden mellan olika flygningar bestämmas på så sätt att varje passagerare inom ramen för vad som rimligen är möjligt för honom eller henne kan hinna med sin anslutande flygförbindelse. Detta innebär att tiden måste bestämmas på så sätt att även familjer med små barn, personer med rörelsehinder och äldre passagerare också med handbagage kan klara av att ta sig från passagerarbryggan för det ankommande flyget till det anslutande flyget. Härvid måste tidsperioder för orientering samt passering av pass- och säkerhetskontroller tas med i beräkningen. Detta innebär att den tid som faktiskt står till förfogande för ett flygplansbyte vanligtvis inte motsvarar den MCT som antas vara tillräcklig för ett flygplansbyte.

Av de skäl som angetts ovan anser den hänskjutande domstolen att den omständigheten att MCT iaktogs mellan ankomsten av matarflygningen och avgången av den anslutande flygförbindelsen inte gör det möjligt att dra den standardiserade slutsatsen (prima facie-bevisning) att det förhållandet att en passagerare missat den anslutande flygförbindelsen, vid ett standardiserat synsätt, beror på passagerarens egen förskyllan.

Enligt den hänskjutande domstolen måste passageraren således endast visa att hans eller hennes ankomst till den slutliga bestämmelseorten blev försenad med minst tre timmar. Lufttrafikföretaget måste däremot visa att passageraren missade den anslutande flygförbindelsen av egen förskyllan, eftersom det under normala omständigheter, med hänsyn till den sträcka som ska tillryggaläggas, transfertider samt pass- och säkerhetskontroller på flygplatsen hade varit möjligt för passageraren att hinna med den anslutande flygförbindelsen.

De villkor på vilka en passagerare har rätt till kompensation om han eller hon missar sin anslutande flygförbindelse och anländer till sin slutliga bestämmelseort med kraftig försening, trots att matarflyget landar i tid eller endast med en mycket liten försening och Minimum Connection Time (MCT) mellan de två flygningarna har iakttagits, har - såvitt framgår - ännu inte klargjorts av EU-domstolen. Denna fråga ska därför hänskjutas till EU-domstolen för förhandsavgörande.

2.

Klagande 1 har vidare med stöd av artikel 8.1 b och artikel 9.1 i förordning nr 261/2004 gjort gällande ersättning för hotellkostnader på 265,00 euro, transferkostnader från flygplatsen till hotellet och tillbaka på 115,63 euro, kostnader för måltider på 9,50 euro och kostnader för ersättningsflyg på 871,90 euro, totalt således 1 262,03 euro.

a)

Enligt EU-domstolens rättspraxis kan en flygpassagerare, om lufttrafikföretaget åsidosätter sin skyldighet enligt artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004 och flygpassageraren på egen hand och på egen bekostnad ombesörjer en ersättningsflygning, direkt med stöd av dessa bestämmelser ha rätt till ersättning från lufttrafikföretaget för de kostnader som uppkommer i detta sammanhang. Det är inte nödvändigt att passageraren tidigare åberopat dessa bestämmelser. Passageraren kan i detta avseende emellertid endast få ersättning för sådana utlägg som med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet visat sig vara nödvändiga, lämpliga och rimliga för att kompensera för att en ombokningsflygning ställts in eller lufttrafikföretagets underlåtenhet när det gäller att erbjuda passageraren service, vilket det ankommer på den nationella domstolen att bedöma (se EU-domstolens dom av den 13 oktober 2011 – C-83/10 - Aurora Sousa Rodriguez/Air France [utelämnas], dom av den 31 januari 2013 – C-12/11 - McDonagh/Ryanair [utelämnas], dom av den 22 april 2021 – C-826/19 WZ/Austrian Airlines, [utelämnas] punkt 69 och följande punkt).

b)

Enligt artikel 6.1 c i) i förordning nr 261/2004 har passagerare vid flygningar på mer än 3500 kilometer i det fall rimlig anledning föreligger att anta att en flygning kommer att försenas med minst fyra timmar rätt till måltider i enlighet med artikel 9.1 a i förordning nr 261/2004. Enligt artikel 6.1 c ii) i förordning nr 261/2004 har passageraren också rätt till hotellrum, inklusive transfer enligt artikel 9.1 b och c i förordning nr 261/2004, om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden. Om avgången för en flygning är försenad med åtminstone fem timmar kan passageraren enligt artikel 6.1 c iii) i förordning nr 261/2004 också även välja att få ersättning för biljetten i enlighet med artikel 8.1 a i förordning nr 261/2004. Med hänsyn till att en försenad ombokningsflygning i förevarande fall först var planerad till nästa dag, borde klaganden ha rätt till ersättning för kostnader för måltider, transport och hotell. En rätt till ombokning snarast möjligt i den mening som avses i artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004 föreskrivs däremot inte alls vid förseningar (vid avgång) i artikel 6 i förordning nr 261/2004.

Enligt den hänskjutande domstolen strider detta rättsläge, sedan domen i målet Sturgeon meddelades, mot likabehandlingsprincipen. I den nämnda domen beviljade EU-domstolen passagerare som berördes av en kraftig försenad ankomst kompensation genom analog tillämpning av artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004. Domstolen motiverade sin dom med att en inställd flygning och en kraftigt försenad ankomst med tre timmar eller mer var helt jämförbar och framhöll i detta sammanhang principen om likabehandling (EU-domstolens dom av den 19 november 2009, C-402/07 m.fl. Sturgeon m.fl./Condor Flugdienst m.fl., [utelämnas] punkt 60). Enligt den hänskjutande domstolen ska passagerare på flygningar med kraftiga förseningar, för att säkerställa principen om likabehandling, behandlas lika i alla avseenden, inte bara när det gäller kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, utan även när det gäller rätt till service och assistans enligt artiklarna 8 och 9 i förordning nr 261/2004. Situationen för passagerare vilkas flyg har ställts in och situationen för passagerare när det föreligger rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas med minst tre timmar är jämförbara i alla avseenden. Båda grupperna av passagerare drabbas nämligen av jämförbara olägenheter.

För detta talar även den omständigheten att EU-domstolen i domen i målet LE/Transportes Aereos Portugueses SA – C-74/19 – avseende en kraftig försening på den slutliga bestämmelseorten inom ramen för rimliga åtgärder enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, bland annat bestämmelsen i artikel 8.1 i förordning nr 261/2004, har härlett ett ”krav på en rimlig och tillfredsställande ombokning snarast möjligt av passagerare som drabbas av en inställd eller kraftigt försenad flygning” (se EU-domstolens dom av den 11 juni 2020 – C-74/19 LE/Transportes Aereos Portugueses SA, [utelämnas] punkt 58). Detta talar för att EU-domstolen eventuellt också ville ge passagerare som drabbats av en förutsebar kraftig försenad ankomst rätt till ombokning enligt artikel 8.1 b i förordning nr 261/2004.

c)

Eftersom klagandena missade sin anslutande flygförbindelse, motparten inte erbjöd någon ersättningsflygning och den tidigaste möjliga flygningen som kunde bokas först var en flygning dagen därpå, fanns det utan tvivel rimlig anledning att anta att klagandena skulle nå sin slutliga bestämmelseort med en kraftig försening på minst tre timmar. I sådana fall av förutsägbar kraftig försening vid ankomsten bör det lufttrafikföretag som utför flygningen vara skyldigt att, utöver vad som ordagrant anges i artikel 6 i förordning nr 261/2004, erbjuda klagandena, genom analog tillämpning av artikel 5.1 a, artikel 8.1 b, en tillfredsställande ombokning snarast möjligt och, om denna skyldighet åsidosätts, förpliktas att ersätta de kostnader som uppkommit för ombokningen.

Inte heller denna fråga har – såvitt framgår – hittills avgjorts (slutgiltigt) av EU-domstolen, varför den ska hänskjutas till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande.

[utelämnas]