Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 26 februari 2013 *

”Begäran om förhandsavgörande — Luftfart — Förordning (EG) nr 261/2004 — Artiklarna 6 och 7 — Flygning med en eller flera anslutande flygförbindelser — Försenad ankomst till den slutliga bestämmelseorten — Försening med tre timmar eller mer — Passagerares rätt till kompensation”

I mål C-11/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF framställd av Bundesgerichtshof (Tyskland) genom beslut av den 9 december 2010, som inkom till domstolen den 11 januari 2011, i målet

Air France SA

mot

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

meddelar

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden V. Skouris, vice ordföranden K. Lenaerts, avdelningsordförandena A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič och J. Malenovský (referent), M. Berger och E. Jarašiūnas samt domarna E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C.G. Fernlund, J.L. da Cruz Vilaça och C. Vajda,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: handläggaren M. Aleksejev,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 27 november 2012,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Air France SA, genom G. Toussaint, Rechtsanwalt,

— Tysklands regering, genom J. Kemper, i egenskap av ombud

— Frankrikes regering, genom G. de Bergues och M. Perrot, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

— Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av C. Colelli, avvocato dello Stato,

— Polens regering, genom M. Szpunar, i egenskap av ombud,

— Förenade kungarikets regering, genom S. Ossowski, i egenskap av ombud, biträdd av D. Beard, barrister,

— Europeiska kommissionen, genom K. Simonsson och K.-P. Wojcik, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 6 och 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan flygbolaget Air France SA (nedan kallat Air France) och makarna Heinz-Gerke Folkerts och Luz-Tereza Folkerts. Luz-Teresa Folkerts hade bokat en flygning från Bremen (Tyskland) till Asunción (Paraguay) via Paris (Frankrike) och São Paulo (Brasilien), och målet rör kompensation för den skada som hon påstår sig ha lidit till följd av att hennes ankomst till Asunción blev försenad.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3 Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen), undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38).

4 Kapitel III i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättningens omfattning”, består av artiklarna 17–37.

5 I artikel 19 i konventionen, som har rubriken ”Försening”, föreskrivs följande:

”Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.”

6 Enligt artikel 22.1 i konventionen är transportörens skadeståndsansvar på grund av försening vid transport av passagerare begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare.

Unionsrätten

7 I skälen 1–4 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

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

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

(3) Med rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

...

(15) Extraordinära omständigheter bör dock anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

8 I punkt 1 i artikel 1 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Syfte”, föreskrivs följande:

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

a) Nekad ombordstigning mot deras vilja.

b) Inställd flygning.

c) Försenad flygning.”

9 I artikel 2 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

…

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

…”

10 I artikel 5 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och

b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller

ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

...”

11 I artikel 6 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Försening”, föreskrivs följande:

”1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

a) med två timmar eller mer vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar eller mer vid alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och vid alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer, eller

c) med fyra timmar eller mer vid alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,

ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.

2. Under alla omständigheter skall assistansen erbjudas inom de tidsfrister som anges ovan med avseende på varje avståndssegment.”

12 I artikel 7 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande:

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

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

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

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

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

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

a) med två timmar för alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1 500 kilometer och 3 500 kilometer, eller

c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

...”

13 I artikel 8 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, föreskrivs följande:

”1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a)

— återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

— en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten under likvärdiga transportvillkor snarast möjligt, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.

…”

14 I artikel 9 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till service”, föreskrivs följande:

”1. I de fall hänvisning görs till denna artikel skall passagerare utan kostnad erbjudas

a) måltider och förfriskningar i skälig proportion till väntetiden,

b) hotellrum i sådana fall

— då övernattning under en eller flera nätter blir nödvändig, eller

— då en längre vistelse än den passageraren planerat blir nödvändig,

c) transport mellan flygplatsen och inkvarteringsorten (hotell eller annan).

2. Passagerare skall dessutom erbjudas att utan kostnad ringa två telefonsamtal eller skicka två telex, fax eller e-postmeddelanden.

3. Vid tillämpningen av denna artikel skall det lufttrafikföretag som utför flygningen ta särskild hänsyn till behoven hos personer med nedsatt funktionsförmåga och medföljande personer samt behoven hos barn som reser ensamma.”

15 I artikel 13 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till gottgörelse”, föreskrivs följande:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

16 Luz-Tereza Folkerts hade bokat en flygning från Bremen till Asunción, via Paris och São Paulo.

17 Enligt den ursprungliga resplanen skulle Luz-Tereza Folkerts ha lämnat Bremen den 16 maj 2006 klockan 6.30 och ankommit till Asunción, hennes slutliga bestämmelseort, samma dag klockan 23.30.

18 Flygningen från Bremen till Paris, som utfördes av flygbolaget Air France, var försenad vid avgången och planet lyfte inte förrän strax före klockan 9, det vill säga med en försening på omkring två och en halv timme jämfört med den tidtabellsenliga avgångstiden. Luz-Tereza Folkerts, som redan hade erhållit boardingkort för hela resan vid avgången från Bremen, anlände till Paris först när anslutningsflygningen med Air France från Paris till São Paulo redan hade avgått. Air France ombokade Luz-Tereza Folkerts till en senare flygning till São Paulo. På grund av den sena ankomsten till São Paulo missade Luz-Tereza Folkerts den i den ursprungliga resplanen angivna anslutningsflygningen till Asunción. Hon ankom således till Asunción först den 17 maj 2006 klockan 10.30, det vill säga med en försening på elva timmar i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden enligt den ursprungliga resplanen.

19 Air France förpliktades såväl i första som i andra instans att betala skadestånd till Luz-Tereza Folkerts omfattande, bland annat, ett belopp på 600 euro enligt artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004.

20 Air France överklagade avgörandet till Bundesgerichtshof.

21 Bundesgerichtshof anser att utgången i det nationella målet beror på frågan huruvida Luz-Tereza Folkerts har rätt till kompensation från Air France med tillämpning av artikel 7 i förordning nr 261/2004.

22 Enligt Bundesgerichtshof har Luz-Tereza Folkerts nämligen endast rätt till kompensation upp till 600 euro om domstolens praxis (dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon m.fl., REG 2009, s. I-10923) – som ger passagerare rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 även vid kraftiga förseningar – är tillämplig även i sådana fall då det inte har förelegat någon försening i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden, i den mening som avses i artikel 6.1 i förordningen, men där passageraren ändå ankommit till den slutliga bestämmelseorten med en försening på tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden enligt den ursprungliga resplanen.

23 Bundesgerichtshof anser således att frågan huruvida Luz-Tereza Folkerts har fog för sitt påstående om rätt till kompensation beror på huruvida artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 även kan tillämpas när det inte föreligger någon försening, i den mening som avses i artikel 6.1 i förordningen. Enligt Bundesgerichtshof går det inte utifrån domskälen i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. att fastställa huruvida det endast är längden av förseningen vid den slutgiltiga bestämmelseorten som är avgörande för att det ska föreligga en rätt till kompensation enligt artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, eller huruvida det för att rätt till kompensation på grund av en sådan försening ska föreligga även krävs att rekvisiten i artikel 6.1 i förordningen är uppfyllda, det vill säga att flygningen redan i samband med avgången blivit försenad med längre tid än vad som anges i de gränser som föreskrivs i bestämmelsen.

24 Mot denna bakgrund beslutade Bundesgerichtshof att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Har en flygpassagerare rätt till kompensation enligt artikel 7 [i förordning nr 261/2004] om förseningen vid avgången understiger den gräns som fastställts i artikel 6.1 i förordningen, men vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden?

2) För det fall att den första frågan besvaras nekande:

Ska den försening som avses i artikel 6.1 i förordning [nr 261/2004], vid en flygning som består av flera delsträckor, fastställas utifrån de enskilda delsträckorna eller utifrån avståndet till den slutliga bestämmelseorten?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

25 Den nationella domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att kompensation ska utgå enligt denna artikel till en passagerare på en flygning med anslutande flygförbindelser om förseningen vid avgången underskrider de tidsgränser som fastställs i artikel 6 i förordningen, men vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden.

26 Förordning nr 261/2004 har, enligt vad som framgår av artikel 1.1 i förordningen, till syfte att fastställa minimirättigheter för flygpassagerare i tre olika situationer, nämligen vid nekad ombordstigning mot passagerarnas vilja, vid inställda flygningar och vid försenade flygningar.

27 Begreppet försenad flygning är emellertid, i motsats till begreppen nekad ombordstigning respektive inställd flygning, inte definierat i artikel 2 i förordning nr 261/2004, som innehåller allmänna definitioner.

28 Domstolen konstaterar att det i förordning nr 261/2004 anges två typer av försenade flygningar.

29 I vissa fall, såsom när det är fråga om en försening i den mening som avses i artikel 6 i förordningen, hänvisar förordning nr 261/2004 endast till en försening i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden.

30 I andra fall avses i förordning nr 261/2004 den försening som konstaterats vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten. I artikel 5.1 c iii i förordningen har unionslagstiftaren således angett de rättsliga konsekvenserna av att de passagerare vars flygning har ställts in och som av lufttrafikföretaget erbjudits ombokning, ankommer till sin slutliga bestämmelseort med en viss försening i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden för det inställda flyget.

31 I detta hänseende konstaterar domstolen att det faktum att förordning nr 261/2004 hänvisar till olika typer av förseningar inte förefaller strida mot artikel 19 i Montrealkonventionen, vilken utgör en integrerad del av unionens rättsordning (se dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 36, och av den 6 maj 2010 i mål C-63/09, Walz, REU 2010, s. I-4239, punkterna 19 och 20). I denna artikel talas nämligen om begreppet ”försening vid lufttransporter av passagerare”, utan att det närmare anges i vilket skede av en sådan transport den aktuella förseningen ska fastställas.

32 Domstolen har redan slagit fast att flygpassagerare som blir kraftigt försenade, det vill säga med tre timmar eller mer – i likhet med passagerare vars ursprungliga flygning har ställts in och som lufttrafikföretaget inte kan erbjuda ombokning på de villkor som anges i artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 –, har rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, eftersom de drabbas av oåterkallelig tidsspillan och följaktligen av liknande olägenheter (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkterna 60 och 61, och dom av den 23 oktober 2012 i de förenade målen C-581/10 och C-629/10, Nelson m.fl., punkterna 34 och 40).

33 Eftersom denna olägenhet, när det gäller försenade flygningar, uppkommer vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten har domstolen slagit fast att förseningen – när det ska avgöras om det föreligger en rätt till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 – måste bedömas i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden till denna ort (se domarna i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 61, och Nelson m.fl., punkt 40).

34 Begreppet slutlig bestämmelseort definieras i artikel 2 h i förordning nr 261/2004 som den bestämmelseort som anges på den färdbiljett som visas fram vid incheckningsdisken eller, i händelse av direkt anslutande flygförbindelser, bestämmelseorten för den sista flygningen.

35 Härav följer att det, när det gäller flygningar med anslutande flygförbindelser, endast är den försening som konstaterats föreligga i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden till den slutliga bestämmelseorten – det vill säga bestämmelseorten för passagerarens sista flygning – som är av betydelse vid bedömningen av huruvida det föreligger en rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.

36 Vidare anges enligt lydelsen i artikel 6 i förordning nr 261/2004, i vilken det hänvisas till en försening i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden, endast de villkor som ska vara uppfyllda för att det ska föreligga en rätt till sådan assistans och service som anges i artikel 8 respektive artikel 9 i förordningen.

37 Härav följer att det för att en passagerare ska ha rätt till schablonmässig kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 när hans eller hennes flyg ankommer till den slutliga bestämmelseorten med en försening på tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden inte krävs att villkoren i artikel 6 i förordningen är uppfyllda.

38 Den omständigheten att en flygning, såsom den som är i fråga i det nationella målet, inte har drabbats av en försening i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden som överstiger de gränser som anges i artikel 6 i förordning nr 261/2004 saknar således betydelse för flygbolagens skyldighet att kompensera flygpassagerarna, när deras flygning är försenad med tre timmar eller mer vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten.

39 Den motsatta lösningen medför en särbehandling som inte kan motiveras. Den skulle nämligen innebära att flygpassagerare som drabbas av en försening vid ankomsten till sin slutliga bestämmelseort på tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden behandlas olika beroende på om förseningen av deras flygning i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden har överskridit de gränser som anges i artikel 6 i förordning nr 261/2004 eller inte, trots att den olägenhet som är följden av den oåterkalleliga tidsspillan är identisk i båda fallen.

40 Vidare har under förhandlingen, särskilt av Europeiska kommissionen, åberopats viss statistik utvisande att en stor andel av passagerartrafiken i Europas luftrum utgörs av flygningar med anslutande flygförbindelser och att det beträffande sådana flygningar ofta har konstaterats förseningar på tre timmar eller mer vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten på grund av att de berörda passagerarna har missat sina anslutningsflygningar.

41 I detta hänseende får skyldigheten att betala schablonmässig kompensation till de berörda flygpassagerarna enligt vad som anges i artikel 7 i förordning nr 261/2004 visserligen vissa ekonomiska följder för lufttrafikföretagen (se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda förenade målen Nelson m.fl., punkt 76).

42 Dessa följder kan emellertid inte anses vara orimliga i förhållande till målet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna (domen i de ovannämnda förenade målen Nelson m.fl., punkt 76). Dessutom lindras de verkliga ekonomiska följderna av nämnda skyldighet av de tre faktorer som anges nedan.

43 För det första är lufttrafikföretagen inte skyldiga att betala kompensation, om de kan visa att den inställda flygningen eller den kraftiga förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, det vill säga omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll (dom av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann, REG 2008, s. I-11061, punkt 34, och domen i de ovannämnda förenade målen Nelson m.fl., punkt 79).

44 För det andra föreskrivs i artikel 13 i förordning nr 261/2004 att lufttrafikföretagens fullgörande av sina skyldigheter enligt förordningen inte begränsar deras rätt att begära kompensation från någon som har orsakat förseningen, däribland tredje man (domen i de ovannämnda förenade målen Nelson m.fl., punkt 80).

45 För det tredje får kompensationsbeloppet – vilket är fastställt till 250, 400 eller 600 euro, beroende på den aktuella flygsträckan – minskas med 50 procent, i enlighet med artikel 7.2 c i förordning nr 261/2004, om förseningen, för en flygning som inte omfattas av artikel 7.2 a eller b i förordningen, understiger fyra timmar (domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 63, och Nelson m.fl., punkt 78).

46 Slutligen framgår det under alla omständigheter av rättspraxis att det viktiga målet att skydda konsumenterna, däribland således även flygpassagerare, kan motivera negativa ekonomiska följder, till och med betydande sådana, för vissa ekonomiska aktörer (domen i de ovannämnda förenade målen Nelson m.fl., punkt 81 och där angiven rättspraxis).

47 Mot denna bakgrund ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att kompensation ska utgå enligt denna artikel till en passagerare på en flygning med anslutande flygförbindelser om han eller hon drabbas av en försening vid avgången som underskrider tidsgränserna i artikel 6 i förordningen, men som vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden, eftersom rätten till kompensation inte förutsätter att det föreligger en försening vid avgången och att den följaktligen inte är underkastad de villkor som anges i artikel 6 i förordningen.

Den andra frågan

48 Med beaktande av att den första frågan besvarats jakande saknas skäl att besvara den andra frågan.

Rättegångskostnader

49 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttranden till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

Artikel 7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 ska tolkas så, att kompensation ska utgå enligt denna artikel till en passagerare på en flygning med anslutande flygförbindelser om han eller hon drabbas av en försening vid avgången som underskrider tidsgränserna i artikel 6 i förordningen, men som vid ankomsten till den slutliga bestämmelseorten uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden, eftersom rätten till kompensation inte förutsätter att det föreligger en försening vid avgången och att den följaktligen inte är underkastad de villkor som anges i artikel 6 i förordningen.

Underskrifter