Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Store Afdeling)

23. oktober 2012*

»Luftfart — forordning (EF) nr. 261/2004 — artikel 5-7 — Montrealkonventionen — artikel 19 og 29 — kompensationsret i tilfælde af flyforsinkelse — forenelighed«

I de forenede sager C-581/10 og C-629/10,

angående anmodninger om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Amtsgericht Köln (Tyskland) og High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Det Forenede Kongerige), ved afgørelser truffet henholdsvis den 3. november og den 10. august 2010, indgået til Domstolen den 13. og den 24. december 2010, i sagerne

Emeka Nelson

Bill Chinazo Nelson

Brian Cheimezie Nelson

mod

Deutsche Lufthansa AG (sag C-581/10)

og

The Queen, på vegne af:

TUI Travel plc

British Airways plc

easyJet Airline Company Ltd

International Air Transport Association

mod

Civil Aviation Authority (sag C-629/10)

har

* Processprog: tysk og engelsk.

DOMSTOLEN (Store Afdeling)

sammensat af præsidenten, V. Skouris, vice-præsidenten, K. Lenaerts, afdelingsformændene A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (refererende dommer) og M. Berger samt dommerne E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby og A. Prechal,

generaladvokat: Y. Bot

justitssekretær: fuldmægtig A. Impellizzeri,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 20. marts 2012,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Deutsche Lufthansa AG ved Rechtsanwalt Ch. Giesecke

— TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd og International Air Transport Association ved solicitor L. Van den Hende og D. Anderson, QC

— Civil Aviation Authority ved A. Shah, QC

— den tyske regering ved T. Henze og J. Kemper, som befuldmægtigede

— Det Forenede Kongeriges regering ved S. Ossowski, som befuldmægtiget, bistået af D. Beard, QC

— den franske regering ved G. de Bergues og M. Perrot, som befuldmægtigede

— den polske regering ved M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza og M. Kamejsza, som befuldmægtigede

— Europa-Parlamentet ved L.G. Knudsen og A. Troupiotis, som befuldmægtigede

— Rådet for Den Europæiske Union ved E. Karlsson og A. De Elera, som befuldmægtigede

— Europa-Kommissionen ved K. Simonsson, K.-P. Wojcik og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 15. maj 2012,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen og gyldigheden af artikel 5-7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1).

2 Anmodningen vedrørende sag C-581/10 er indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side Emeka Nelson og dennes familie (herefter »familien Nelson«) og på den anden side luftfartsselskabet Deutsche Lufthansa AG (herefter »Lufthansa«) vedrørende dette selskabs afslag på at yde kompensation til disse passagerer, der ankom til bestemmelseslufthavnen med 24 timers forsinkelse i forhold til det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.

3 Anmodningen vedrørende sag C-629/10 er indgivet i forbindelse med en tvist mellem på den ene side TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd og International Air Transport Association (herefter samlet »TUI Travel m.fl.«) og på den anden side Civil Aviation Authority vedrørende sidstnævntes afslag på at garantere, at den ikke fortolkede forordning nr. 261/2004 på en sådan måde, at forordningen pålægger luftfartsselskaberne en forpligtelse til at yde kompensation til passagererne ved forsinkelser af deres fly.

Retsforskrifter

International ret

4 Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets beslutning 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«).

5 Montrealkonventionens kapitel 3, som har overskriften »Luftfartselskabets erstatningsansvar og erstatningens omfang«, består af artikel 17-37.

6 Montrealkonventionens artikel 19 med overskriften »Forsinkelse« bestemmer:

»Luftfartsselskabet er ansvarligt for skader, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det.«

7 Montrealkonventionens artikel 22, stk. 1, begrænser luftfartsselskabets erstatningsansvar for skader på passagerer, som skyldes forsinkelse, til 4 150 særlige trækningsrettigheder for hver passager. Artikel 22, stk. 5, bestemmer i det væsentlige, at denne begrænsning ikke gælder, hvis skaden skyldes forsømmelighed fra luftfartsselskabets side, fra dettes ansatte eller dets agenter under udførelsen af deres arbejde, enten forsætligt eller uagtsomt vel vidende, at skaden kunne opstå.

8 Samme konventions artikel 29 med overskriften »Grundlaget for erstatningskrav« har følgende ordlyd:

»Erstatningssager i forbindelse med transport af passagerer, bagage og gods kan, uanset om de rejses i henhold til denne konvention, til en kontrakt, som erstatningsretligt søgsmål eller på anden måde, kun anlægges på grundlag af denne konventions betingelser og erstatningsgrænser, uanset hvem der har ret til at anlægge sag og uanset vedkommendes rettigheder. I sådanne sager kan der ikke tilkendes bod eller andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning.«

EU-retten

9 Første til fjerde og femtende betragtning til forordning nr. 261/2004 er affattet som følger:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

(3) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning [(EFT L 36, s. 5)], skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er der stadig for mange passagerer, der afvises mod deres vilje, eller berøres af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.

(4) Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.

[…]

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

10 Forordningens artikel 2 med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

11 Samme forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8

[…]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

[…]

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[…]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

[…]«

12 Artikel 6 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Forsinkelser« har følgende ordlyd:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang:

a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre eller

b) med tre timer eller mere for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km eller

c) med fire timer eller mere for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

i) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2

ii) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt

iii) den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a), når forsinkelsen er på mindst fem timer.

2. Bistand skal under alle omstændigheder tilbydes inden for de tidsfrister, der er anført ovenfor i forbindelse med hver enkelt afstandskategori.«

13 Forordningens artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer:

»1. Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning

a) med to timer for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre, eller

b) med tre timer for så vidt angår alle flyvninger inden for Fællesskabet på over 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km, eller

c) med fire timer for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.

[…]«

14 Forordningens artikel 8, stk. 1, bestemmer:

»Når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren valget mellem:

a)

— refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant

— en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed

b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed

c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.«

Tvisterne i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

Sag C-581/10

15 Familien Nelson bookede en flyvning hos Lufthansa med afgang fra Frankfurt am Main (Tyskland) til Lagos (Nigeria) den 27. juli 2007 og en returflyvning med fly nummer LH 565 fra Lagos til Frankfurt am Main den 27. marts 2008. Den planlagte afgangstid for returflyvningen var kl. 22.50. Den 27. marts 2008 indfandt familien Nelson sig rettidigt i lufthavnen i Lagos. Imidlertid fandt returflyvningen ikke sted på det planlagte tidspunkt, og de blev indlogeret på et hotel. Den 28. marts 2008 kl. 16.00 blev sagsøgerne hentet og bragt til lufthavnen. Fly nummer LH 565's afgang blev endelig gennemført den 29. marts 2008 kl. 1.00 med et erstatningsfly, som Lufthansa havde overført fra Frankfurt am Main, med samme flynummer og i meget vidt omfang med de samme passagerer. Flyet landede i Frankfurt am Main kl. 7.10 med mere end 24 timers forsinkelse i forhold til den oprindeligt planlagte ankomsttid.

16 Efter denne flyvning anlagde familien Nelson sag ved den forelæggende ret. Familien nedlagde påstand om, at Lufthansa på grund af forsinkelsen skulle tilpligtes at betale dem hver 600 EUR, renter ikke iberegnet, på grundlag af artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

17 Lufthansa har gjort gældende, at i det omfang flyvningen blev gennemført, kan der ikke være tale om en aflysning i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004, men om et tilfælde af forsinkelse, som forordningen ikke har fastsat en kompensationsret for.

18 Den forelæggende ret udsatte sagen med henblik på Domstolens afgørelse i de forenede sager, der gav anledning til dom af 19. november 2009, Sturgeon m.fl. (forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sml. I, s. 10923). Retten genoptog sagen efter afsigelsen af nævnte dom.

19 Med hensyn til den nævnte dom har Lufthansa gjort gældende, dels at den kompensationsret, som Domstolen har anerkendt for flypassagerer på forsinkede flyafgange, ikke er forenelig med den erstatningsordning, der er fastsat i Montrealkonventionen. Dels har Lufthansa gjort gældende, at Domstolen i dommen i sagen Sturgeon m.fl. har overtrådt grænserne for sin kompetence.

20 På denne baggrund har Amtsgericht Köln besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er den kompensationsret, der er reguleret i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, en ret til en økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning i henhold til [Montrealkonventionens] artikel 29, andet punktum?

2) Hvordan er forholdet mellem den kompensationsret, der i henhold til Domstolens dom i [sagen Sturgeon m.fl.] kan støttes på forordningens artikel 7, hvis en luftfartspassager ikke når sit endelige bestemmelsessted tidligere end tre timer efter det af luftfartsselskabet planlagte ankomsttidspunkt, og den ret til erstatning for forsinkelse, der er reguleret i Montrealkonventionens artikel 19, under hensyntagen til udelukkelsen efter Montrealkonventionens artikel 29, andet punktum, af andre former for økonomisk oprejsning ud over den normale erstatning?

3) Hvordan er det fortolkningsprincip, som ligger til grund for dommen i sagen Sturgeon m.fl., som giver adgang til en udvidelse af kompensationsretten i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 til også at gælde i tilfælde af forsinkelser, foreneligt med det fortolkningsprincip, som Domstolen anvendte på samme forordning i sin dom af 10. januar 2006, IATA og ELFAA (sag C-344/04, Sml. I, s. 403)?«

Sag C-629/10

21 TUI Travel plc er en international fritidskoncern, som ejer syv luftfartsselskaber, herunder Thomson Airways, der har hjemsted i Det Forenede Kongerige. British Airways plc og easyJet Airlines Company Ltd er luftfartsselskaber, der udfører internationale ruteflyvninger med passagerer.

22 International Air Transport Association er en international handelsorganisation, som omfatter ca. 230 luftfartsselskaber, der repræsenterer 93% af den internationale rutetrafik.

23 Civil Aviation Authority er Det Forenede Kongeriges uafhængige luftfartstilsynsmyndighed. Dens virksomhed omfatter økonomisk regulering, luftrumspolitik, sikkerhedsregulering og forbrugerbeskyttelse. Den er ansvarlig for overholdelsen af luftfartsreglerne i Det Forenede Kongerige.

24 TUI Travel m.fl. har anmodet Civil Aviation Authority om at bekræfte, at den ikke fortolker forordning nr. 261/2004 således, at denne pålægger luftfartsselskaberne en forpligtelse til at give kompensation til deres passagerer i tilfælde af en flyafgangs forsinkelse. Civil Aviation Authority har afslået at efterkomme denne anmodning under henvisning til, at den er bundet af virkningerne af dommen i sagen Sturgeon m.fl.

25 Følgelig har TUI Travel m.fl. anlagt sag ved den forelæggende ret med henblik på prøvelse af Civil Aviation Authoritys holdning.

26 Idet High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), fandt, at de argumenter, der var fremført af TUI Travel m.fl., ikke var uden grundlag, besluttede denne at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Skal artikel 5-7 i forordning […] nr. 261/2004 fortolkes således, at de kræver, at den i [forordningens] artikel 7 omhandlede kompensation skal betales til passagerer, hvis fly forsinkes som omhandlet i [samme forordnings] artikel 6, og i bekræftende fald, under hvilke omstændigheder?

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, er artikel 5-7 i forordning […] nr. 261/2004 da helt eller delvist ugyldige, da de tilsidesætter ligebehandlingsprincippet?

3) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, er artikel 5-7 i forordning […] nr. 261/2004 da helt eller delvist ugyldige, idet

   a) de er uforenelige med Montrealkonventionen

   b) de tilsidesætter proportionalitetsprincippet, og/eller

   c) de tilsidesætter retssikkerhedsprincippet?

4) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende og spørgsmål 3 benægtende, hvilke, om nogen, grænser skal der da opstilles for de tidsmæssige virkninger af Domstolens dom i denne sag?

5) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, hvilken, om nogen, virkning skal [dommen i sagen Sturgeon m.fl.] da have mellem den 19. november 2009 og datoen for Domstolens afgørelse i denne sag?«

27 Ved kendelse afsagt den 30. november 2011 af Domstolens præsident blev sagerne C-581/10 og C-629/10 forenet med henblik på den mundtlige forhandling og dommen.

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål i sag C-629/10, nemlig om der i tilfælde af forsinkelse af en flyafgang eksisterer en kompensationsret i henhold til forordning nr. 261/2004, og hvilke betingelser der gælder for, at denne kompensation skal ydes

28 Med det første spørgsmål i sag C-629/10 ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst om, og i bekræftende fald under hvilke omstændigheder, passagerer til en forsinket flyafgang har en kompensationsret i henhold til forordning nr. 261/2004.

29 I denne henseende bemærkes, at hverken denne forordnings artikel 7 eller nogen anden af dens bestemmelser udtrykkeligt fastsætter en sådan ret.

30 Under de omstændigheder fremgår det af artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, at passagerer har ret til en fast kompensation under de betingelser, der er præciseret i den nævnte bestemmelse, når deres flyafgang aflyses, uden at de i forvejen har fået meddelelse om aflysningen, eller når de får meddelelsen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt, og det transporterende luftfartsselskab ikke er i stand til at tilbyde en omlægning af rejsen med et fly, der afgår højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt (jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 57).

31 Således giver den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), luftfartsselskabet et vist manøvrerum for at tilbyde passagerer på en meget sent aflyst flyafgang en omlægning af rejsen uden at skulle betale kompensation. I overensstemmelse med denne bestemmelse har luftfartsselskabet mulighed for at tilbyde en omlægning af rejsen, hvis varighed vil være længere end den aflyste flyafgangs. Selv om luftfartsselskabet imidlertid fuldt ud anvender de to muligheder, som den nævnte bestemmelse giver, dvs. muligheden for at fremskynde passagerens afrejsetidspunkt med en time og ændre hans ankomst med mindre end to timer, bør den samlede varighed af den tilbudte omlægning

under alle omstændigheder ikke være lig med eller mere end tre timer længere end den planlagte varighed af den aflyste flyafgang. Såfremt denne begrænsning overskrides, er den berørte passager nødvendigvis berettiget til kompensation.

32 Derimod giver ingen bestemmelse i denne forordning udtrykkeligt en fast kompensation til passagerer, der meget sent før deres flyafgang eller endog under flyvningen får meddelelse om, at flyet vil blive væsentligt forsinket, og at de vil nå deres endelige rejsemål senere end tre timer eller mere efter det planlagte ankomsttidspunkt.

33 I denne henseende bemærkes, at ligebehandlingsprincippet kræver, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan forskellig behandling er objektivt begrundet (dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 48 og den deri nævnte retspraksis).

34 Passagerer på henholdsvis forsinkede og aflyste flyafgange skal anses for at være i sammenlignelige situationer med henblik på kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, idet disse passagerer er udsat for samme gener, dvs. tab af tid på tre timer eller mere i forhold til den oprindeligt planlagte flyafgang (jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 54).

35 Ydermere er passagererne i den ene eller den anden gruppe praktisk talt frataget muligheden for frit at reorganisere deres transport, idet de er konfronteret enten med en alvorlig hændelse i afviklingen af deres nært forestående eller allerede iværksatte flyafgang eller med en aflysning af en sådan flyafgang, der i givet fald afstedkommer et tilbud om omlægning af rejsen. Hvis de således af den ene eller den anden grund er nødsaget til at nå frem til deres endelige rejsemål på et bestemt tidspunkt, kan de på ingen måde undgå det tab af tid, som den nye situation medfører, i forhold til hvilken de ikke har noget manøvrerum.

36 Disse overvejelser underbygges endvidere af tredje betragtning in fine til forordning nr. 261/2004, der – idet den bl.a. nævner de alt for mange passagerer, der berøres af aflysninger uden forudgående varsel og lange forsinkelser – indirekte fremhæver ligheden mellem de gener, som de to grupper passagerer udsættes for.

37 På det grundlag og under hensyn til den omstændighed, at formålet med forordning nr. 261/2004 er at øge beskyttelsen af alle luftfartspassagerer, skal passagerer på flyafgange, der er forsinket tre timer eller mere, ikke behandles anderledes end dem, der er omfattet af kompensation i henhold til denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), idet en sådan ulige behandling af de to grupper ikke er begrundet, henset til de formål, som forordningen forfølger (jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 59 og 60).

38 For at mindske denne ulighed skal forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at passagerer på flyafgange med lange forsinkelser kan være berettigede til den samme kompensation som passagerer på aflyste flyafgange, dvs. den, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii) (jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 61).

39 Det skal derfor tilføjes, at lovgiver med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 også ønskede at afveje passagerernes interesser over for luftfartsselskabernes interesser. Lovgiver har samtidig med indførelsen af visse rettigheder for disse passagerer i 15. betragtning til forordningen og i dens artikel 5, stk. 3, fastsat, at luftfartselskaberne ikke har pligt til at udbetale en kompensation, hvis de kan godtgøre, at aflysningen eller den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 67).

40 Under hensyn til ovenstående skal det første spørgsmål i sag C-629/10 besvares med, at artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange har ret til kompensation i henhold til denne forordning, når de på grund af disse flyafgange udsættes for et tab af tid svarende til tre timer eller længere, dvs. når de når deres endelige bestemmelsessted senere end tre timer efter det af luftfartselskabet oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. Imidlertid giver en sådan forsinkelse ikke passagererne ret til kompensation, hvis luftfartselskabet kan godtgøre, at den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Det første og det andet spørgsmål i sag C-581/10 samt det tredje spørgsmål, litra a), i sag C-629/10, dvs. gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 i forhold til Montrealkonventionen

41 Med det første og det andet spørgsmål i sag C-581/10 samt det tredje spørgsmål, litra a), i sag C-629/10 ønsker de forelæggende retter nærmere bestemt oplyst, om artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 er gyldige, henset til Montrealkonventionens artikel 29, andet punktum, når disse fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange, dvs. såfremt de når deres endelige bestemmelsessted senere end tre timer efter det af luftfartselskabet oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt, har en kompensationsret i henhold til denne forordning.

42 Lufthansa, TUI Travel m.fl., den tyske regering og Det Forenede Kongeriges regering har gjort gældende, at såfremt den nævnte forordning yder passagerer på forsinkede flyafgange en kompensationsret, vil dette være i strid med ordlyden af Montrealkonventionens artikel 29, andet punktum, der omhandler et erstatningssøgsmål bl.a. i tilfælde af skader på grund af forsinkelse hos det transporterende luftfartsselskab og fastsætter præcise betingelser og begrænsninger for princippet om kompensation til disse passagerer, som de relevante bestemmelser i forordning nr. 261/2004 ikke opfylder.

43 Derimod har Lufthansa, TUI Travel m.fl. og de nævnte regeringer ikke bestridt, at kompensationsretten i henhold til forordning nr. 261/2004 er forenelig med Montrealkonventionens artikel 29, andet punktum, for så vidt angår passagerer til aflyste flyafgange og passagerer, der er blevet nægtet boarding.

44 Imidlertid fremgår det i denne henseende af en samlet læsning af bl.a. artikel 8, stk. 1, litra b), og artikel 7, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, at en boardingafvisning med en omlægning af rejsen eller en aflysning af flyafgangen med en omlægning af rejsen dels kan medføre en forsinkelse i passagerers luftbefordring, dels en kompensation til de passagerer, der berøres af denne forsinkelse.

45 Således har Lufthansa, TUI Travel m.fl. og de nævnte regeringer med deres argumentation indirekte rejst tvivl om selve kompensationsretten som fastsat i forordning nr. 261/2004 og endelig om foreneligheden af denne forordnings artikel 5-7 med Montrealkonventionen.

46 I præmis 45 i dommen i sagen IATA og ELFAA udtalte Domstolen, at det hverken fremgår af Montrealkonventionens artikel 19, 22 og 29 eller af nogen anden af denne konventions bestemmelser, at konventionens ophavsmænd ønskede at friholde luftfartsselskaberne for andre former for indgriben end dem, disse bestemmelser fastsætter, navnlig sådanne, som de offentlige myndigheder kunne påtænke for på en standardiseret og umiddelbar måde at afhjælpe de skader, som de gener, der skyldes forsinkelser i luftbefordringen af passagerer, er udtryk for, uden at disse skal bære ulemperne ved anlæggelse af erstatningssager ved domstolene.

47 Selv om genstanden for de præjudicielle spørgsmål om foreneligheden med Montrealkonventionen er begrænset til de standardiserede og umiddelbare foranstaltninger vedrørende bistand og afholdelse af udgifterne, der er fastsat i artikel 6 i forordning nr. 261/2004, har Domstolen ikke udelukket, at andre foranstaltninger såsom kompensationsforanstaltningen, der er fastsat i den nævnte forordnings artikel 7, kan ligge uden for Montrealkonventionens anvendelsesområde.

48 Denne sidste foranstaltning blev konkret undersøgt i dommen i sagen Sturgeon m.fl., hvori Domstolen præciserede, dels at tabet af tid udgør en gene, der er omfattet af forordning nr. 261/2004, på lige fod med de øvrige gener, som skal afhjælpes af de foranstaltninger, der er fastsat i forordningen. Dels fastslog Domstolen, at denne gene i henhold til forordningen skal afhjælpes ved hjælp af en kompensation til de berørte passagerer (jf. i denne retning dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 52 og 61).

49 I denne henseende skal det præciseres, at i lighed med de gener, der blev gjort gældende i dommen i sagen IATA og ELFAA, kan et tab af tid ikke kvalificeres som en »skade, som skyldes forsinkelse«, i henhold til Montrealkonventionens artikel 19, og den ligger derfor uden for rækkevidden af Montrealkonventionens artikel 29.

50 Denne konventions artikel 19 indebærer således især, at skaden opstår som følge af en forsinkelse, at der er årsagssammenhæng mellem forsinkelsen og skaden, og at skaden er individualiseret i form af forskellige skader hos de forskellige passagerer.

51 For det første er et tab af tid imidlertid ikke en skade, der opstår som følge af en forsinkelse, men en gene i lighed med andre gener, der er knyttet til situationer med boardingafvisning, aflysning af flyafgange og lange forsinkelser, og som følger af disse situationer, herunder manglende bekvemmelighed eller den omstændighed at være midlertidigt frataget kommunikationsmidler, der normalt er til rådighed.

52 Desuden lider alle passagererne det samme tab af tid ved forsinkede flyafgange, og følgelig kan dette afhjælpes ved en standardiseret foranstaltning, uden at det er nødvendigt at foretage en vurdering af den individuelle situation for hver enkelt berørt passager. En sådan foranstaltning kan derfor bringes i anvendelse umiddelbart.

53 Endelig er der ikke nødvendigvis nogen årsagssammenhæng mellem den faktiske forsinkelse på den ene side og det tab af tid, der anses for relevant for at kunne fastslå, at der foreligger en kompensationsret i henhold til forordning nr. 261/2004, eller beregningen af kompensationens størrelse på den anden side.

54 Den særlige forpligtelse til at yde kompensation, som er indført ved forordning nr. 261/2004, følger nemlig ikke af enhver faktisk forsinkelse, men kun af den forsinkelse, der medfører et tab af tid svarende til tre timer eller længere i forhold til den oprindeligt planlagte ankomsttid. Mens omfanget af forsinkelsen normalt udgør en faktor, der forstærker muligheden for større skader, forbliver den faste kompensation, der ydes i henhold til den nævnte forordning, i denne henseende desuden uændret, idet varigheden af den faktiske forsinkelse ud over tre timer ikke tages i betragtning ved beregningen af det kompensationsbeløb, der skal betales i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

55 På den baggrund falder en flyforsinkelses underliggende tab af tid, der er en gene som omhandlet i forordning nr. 261/2004, og som ikke kan kvalificeres som en »skade, som skyldes en forsinkelse« som omhandlet i Montrealkonventionens artikel 19, ikke inden for anvendelsesområdet for nævnte konventions artikel 29.

56 Følgelig er den forpligtelse, der fremgår af forordning nr. 261/2004, og som har til formål at kompensere passagerer på flyafgange med lang forsinkelse, forenelig med Montrealkonventionens artikel 29.

57 I øvrigt må det fastslås, at den forpligtelse til kompensation, der fremgår af forordning nr. 261/2004, er et supplement til Montrealkonventionens artikel 29, for så vidt som den virker på et tidligere trin end det system, der er fastsat ved denne artikel (jf. i denne retning dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 46).

58 Følgelig er denne forpligtelse til kompensation ikke i sig selv til hinder for, at de berørte passagerer – i tilfælde af, at samme forsinkelse i øvrigt har givet anledning til individuelle skader, som giver ret til erstatning – kan anlægge erstatningssag med påstand om individuel erstatning efter betingelserne i Montrealkonventionen (jf. i denne retning dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 44 og 47).

59 I denne henseende fastslog Domstolen i forbindelse med fortolkningen af artikel 12 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Yderligere kompensation«, at denne artikel kan supplere anvendelsen af foranstaltninger fastsat i forordningen, således at passagererne kan få erstatning for den samlede skade, som følger af luftfartsselskabets misligholdelse af sine aftalemæssige forpligtelser. Bestemmelsen gør det således muligt for den nationale domstol at pålægge luftfartsselskabet at betale erstatning til passagerer for misligholdelse af en aftale om lufttransport på et andet retsgrundlag end forordning nr. 261/2004, dvs. navnlig på de betingelser, der er fastsat i Montrealkonventionen eller national ret (dom af 13.10.2011, sag C-83/10, Sousa Rodríquez m.fl., Sml. I, s. 9469, præmis 38).

60 Under hensyn til ovenstående må det fastslås, at gennemgangen af det første og det andet spørgsmål i sag C-581/10 samt af det tredje spørgsmål, litra a), i sag C-629/10 intet har frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 216/2004.

Det tredje spørgsmål i sag C-581/10 og det tredje spørgsmål, litra c), i sag C-629/10, dvs. gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004, henset til retssikkerhedsprincippet

61 Med det tredje spørgsmål i sag C-581/10 og det tredje spørgsmål, litra c), i sag C-629/10 ønsker de forelæggende retter nærmere bestemt oplyst, om artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004, som fortolket i dommen i sagen Sturgeon m.fl., er gyldige, henset til retssikkerhedsprincippet.

62 TUI Travel m.fl. og Det Forenede Kongeriges regering har anført, at det strider mod retssikkerhedsprincippet at fortolke forordning nr. 261/2004 således, at den pålægger en forpligtelse til at kompensere passagerer på forsinkede flyafgange. En sådan fortolkning er dels ikke forenelig med dommen i sagen IATA og ELFAA, hvoraf det følger, at der ikke er nogen forpligtelse til at betale kompensation i sådanne tilfælde. Dels tilsidesætter denne fortolkning EU-lovgivers hensigt og forordningens klare ordlyd, hvoraf det fremgår, at der alene skal betales kompensation i tilfælde af boardingafvisning og aflysning af flyafgange.

63 Denne argumentation kan ikke tiltrædes under hensyntagen til de konstateringer, der er anført ovenfor i denne dom.

64 Hvad for det første især angår forholdet mellem dommen i sagen IATA og ELFAA og dommen i sagen Sturgeon m.fl. fremgår det af denne doms præmis 46-48, at der ikke er nogen form for spænding mellem de to domme, idet den anden iværksætter de principper, som den første tilvejebragte.

65 Desuden følger det af denne doms præmis 30-39, at en fortolkning af forordning nr. 261/2004, hvorefter der foreligger en forpligtelse til at kompensere for lange forsinkelser af flyafgange, ikke tilsidesætter EU-lovgivers vilje.

66 Hvad angår klarheden af de forpligtelser, der er pålagt luftfartsselskaberne, bemærkes, at retssikkerhedsprincippet kræver, at borgerne ikke skal være i tvivl om deres rettigheder og pligter, således at de kan handle derefter (jf. dom af 9.7.1981, sag 169/80, Gondrand og Garancini, Sml. s. 1931, præmis 17, af 13.2.1996, sag C-143/93, Van Es Douane Agenten, Sml. I, s. 431, præmis 27, og af 14.4.2005, sag C-110/03, Belgien mod Kommissionen, Sml. I, s. 2801, præmis 30).

67 Under hensyntagen til de krav, der følger af ligebehandlingsprincippet, kan luftfarsselskaberne ikke med udgangspunkt i retssikkerhedsprincippet hævde, at en forpligtelse, der pålægges dem ved forordning nr. 261/2004, til i tilfælde af forsinkelse af en flyafgang at kompensere passagerer med de i forordningen fastsatte beløb tilsidesætter sidstnævnte princip.

68 Som generaladvokaten har anført i punkt 46 i forslaget til afgørelse, kan flypassagerer, hvis flyafgang er blevet forsinket, og luftfartsselskaberne fra afsigelsen af dommen i sagen Sturgeon m.fl. desuden entydigt vide, fra hvilket tidspunkt henholdsvis de førstnævnte kan kræve en kompensation udbetalt og de sidstnævnte er forpligtet til at yde denne kompensation, idet indførelsen af en klar tidsmæssig grænse ligeledes gør det muligt at undgå, at de nationale retter udlægger begrebet lang forsinkelse forskelligt, hvilket i givet fald ville medføre retsusikkerhed.

69 Følgelig skal det fastslås, at gennemgangen af det tredje spørgsmål i sag C-581/10 og det tredje spørgsmål, litra c), i sag C-629/10 intet har frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004.

Det tredje spørgsmål, litra b), i sag C-629/10, dvs. proportionalitetsprincippet

70 Med det tredje spørgsmål, litra b), i sag C-629/10 ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 er gyldige, henset til proportionalitetsprincippet, når de fortolkes således, at passagerer, hvis flyafgang er forsinket, har en kompensationsret i henhold til forordningen.

71 Proportionalitetsprincippet, der hører til EU-rettens almindelige grundsætninger, indebærer, at Den Europæiske Unions institutioners retsakter ikke må gå videre end nødvendigt og passende for gennemførelsen af det med de pågældende retsforskrifter lovligt tilsigtede formål, hvorved det forudsættes, at såfremt det er muligt at vælge mellem flere egnede foranstaltninger, skal den mindst bebyrdende foranstaltning vælges, og byrderne må herved ikke være uforholdsmæssige i forhold til de tilsigtede mål (dom af 12.3.2002, forenede sager C-27/00 og C-122/00, Omega Air m.fl., Sml. I, s. 2569, præmis 62, og af 12.1.2006, sag C-504/04, Agrarproduktion Staebelow, Sml. I, s. 679, præmis 35).

72 I det foreliggende tilfælde bemærkes, at forordning nr. 261/2004 tilsigter at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, uanset om de måtte være udsat for boardingafvisning, aflysning af flyafgangen eller lange flyforsinkelser, da de alle er ofre for de samme alvorlige problemer og gener, der er forbundet med luftfart (jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 44).

73 TUI Travel m.fl. og Det Forenede Kongeriges regering har gjort gældende, at hvis forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at den fastsætter udbetaling af en kompensation til passagerer, hvis flyafgang er forsinket, ville en sådan fortolkning være mere vidtgående end nødvendigt i forhold til forordningens formål, for den ville medføre en overdrevent stor økonomisk byrde for luftfartsselskaberne. Endvidere ville den ligeledes have en urimelig virkning for passagererne, idet flyselskaberne kunne foranlediges til at overvælte de økonomiske omkostninger ved denne forpligtelse på billetpriserne og nedsætte antallet af flyafgange til nærliggende bestemmelsessteder og beflyvningen af afsides beliggende destinationer.

74 Det skal imidlertid for det første bemærkes, at en fast kompensation som omhandlet i artikel 7 i forordning nr. 261/2004 gør det muligt at afhjælpe et tab af tid, som passagererne har lidt, uden at disse skal bevise, at de har lidt en individuel skade. Denne foranstaltning gør det således muligt at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer som tilsigtet med forordningen.

75 Henset til et tidstabs uigenkaldelige, objektive og let målbare karakter (jf. bl.a. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 52) synes en foranstaltning, der består i at tildele alle de passagerer, der er berørt af denne gene, en umiddelbar og fast økonomisk kompensation, særligt velegnet.

76 Det er ganske vist korrekt, at denne kompensation har visse økonomiske konsekvenser for luftfartsselskaberne. Disse kan imidlertid ikke anses for at være urimelige set i forhold til formålet om en større beskyttelse af luftfartspassagererne.

77 For det første vedrører forpligtelsen til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 ikke alle forsinkelser, men kun de lange forsinkelser.

78 Dernæst kan kompensationsbeløbet, der fastsat til 250, 400 og 600 EUR afhængigt af distancen for de omhandlede flyafgange, nedsættes med 50% i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, litra c), i forordning nr. 261/2004, når forsinkelsen for en flyafgang, der ikke henhører under denne forordnings artikel 7, stk. 2, litra a) og b), forbliver mindre end fire timer (dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 63).

79 Endvidere har luftfartsselskaberne ikke pligt til at udbetale den nævnte kompensation, hvis de kan godtgøre, at aflysningen eller den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (jf. dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 67).

80 Det bemærkes desuden, at de forpligtelser, der følger af forordning nr. 261/2004, ikke begrænser luftfartsselskabernes ret til at søge erstatning hos enhver person, som har forårsaget forsinkelsen, herunder tredjemand, således som det følger af forordningens artikel 13. En sådan erstatning kan således lette eller fjerne den økonomiske byrde for luftfartsselskaberne som følge af de pågældende forpligtelser. Det findes endvidere ikke urimeligt, at udgifterne under forbehold for den ovennævnte erstatningsmulighed umiddelbart afholdes af de luftfartsselskaber, som de pågældende passagerer er bundet til ved en befordringskontrakt, hvorefter de har ret til en flyafgang, der ikke bør blive hverken aflyst eller forsinket (dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 90, og dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 68).

81 Endvidere følger det af fast retspraksis, at vigtigheden af formålet med beskyttelse af forbrugerne, herunder også luftfartspassagerer, kan begrunde de endog betydelige negative økonomiske konsekvenser for visse erhvervsdrivende (jf. i denne retning dom af 8.6.2010, sag C-58/08, Vodafone m.fl., sml. I, s. 4999, præmis 53 og 69).

82 Det skal tilføjes, som generaladvokaten har anført i punkt 60 i forslaget til afgørelse, at ifølge de oplysninger, der er fremlagt for Domstolen om hyppigheden af lange forsinkelser og omkostningerne til den nævnte kompensation for luftfartsselskaberne, er andelen af de flyafgange, der giver ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, mindre end 0,15%.

83 Endelig er der ikke for Domstolen oplyst noget konkret forhold, hvorefter det kan konstateres, at udbetaling af kompensation i tilfælde af lange forsinkelser vil medføre en stigning i billetpriserne eller en nedsættelse af antallet af flyafgange til nærliggende bestemmelsessteder og af beflyvningen af afsides beliggende destinationer.

84 Følgelig må det fastslås, at gennemgangen af det tredje spørgsmål, litra b), i sag C-629/10 intet har frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004.

Det andet og det femte spørgsmål i sag C-629/10

85 Da disse spørgsmål er stillet for det tilfælde, at det første spørgsmål i sag C-629/10 besvares benægtende, er det ufornødent at besvare dem.

Det fjerde spørgsmål i sag C-629/10 vedrørende den tidsmæssige virkning af denne dom

86 Med det fjerde spørgsmål i sag C-629/10 ønsker den forelæggende ret oplyst, hvilke tidsmæssige virkninger denne dom har for så vidt angår retten til kompensation for passagerer, hvis flyafgang er forsinket med tre timer eller mere i forhold til det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.

87 TUI Travel m.fl. har gjort gældende, at hvis Domstolen svarer bekræftende på det første spørgsmål og benægtende på det tredje spørgsmål, bør den begrænse den tidsmæssige virkning af denne dom, således at artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004 ikke kan påberåbes som grundlag for påstande om kompensation til passagerer på flyafgange, der har været genstand for forsinkelse før datoen for denne dom, bortset fra de passagerer, der allerede inden datoen for denne dom har anlagt et søgsmål med henblik på en sådan kompensation. Til trods for dommen i sagen Sturgeon m.fl. kan luftfartsselskaberne og de øvrige berørte aktører nemlig på nuværende tidspunkt med rimelighed konkludere, at artikel 7 i forordning nr. 261/2004 ikke finder anvendelse på passagerer, hvis flyafgang er forsinket, idet den nævnte dom er i strid med forordningens klare ordlyd og dommen i sagen IATA og ELFAA.

88 I denne forbindelse bemærkes, at ifølge fast retspraksis skal den fortolkning, som Domstolen foretager af en EU-retlig regel under udøvelse af sin kompetence i henhold til artikel 267 TEUF, belyse og præcisere betydningen og rækkevidden af den pågældende regel, således som den skal forstås og anvendes, henholdsvis burde have været forstået og anvendt fra sin ikrafttræden. Heraf følger, at den således fortolkede regel kan og skal anvendes af retten endog i forbindelse med retsforhold, der er stiftet og består, før der afsiges dom vedrørende fortolkningsanmodningen, såfremt betingelserne for at forelægge de kompetente domstole en tvist om anvendelsen af den nævnte regel i øvrigt er opfyldt (jf. bl.a. dom af 3.10.2002, sag C-347/00, Barreira Pérez, Sml. I, s. 8191, præmis 44, og af 17.2.2005, forenede sager C-453/02 og C-462/02, Linneweber og Akritidis, Sml. I, s. 1131, præmis 41).

89 Domstolen vil kun undtagelsesvis i henhold til et almindeligt retssikkerhedsprincip, der er sikret i Den Europæiske Unions retsorden, finde anledning til at begrænse borgernes mulighed for at påberåbe sig den således fortolkede bestemmelse med henblik på anfægtelse af retsforhold, der er stiftet i god tro (jf. bl.a. dom af 23.5.2000, sag C-104/98, Buchner m.fl., Sml. I, s. 3625, præmis 39, og dommen i sagen Linneweber og Akritidis, præmis 42).

90 I denne forbindelse tilkommer det imidlertid Domstolen at fastsætte et bestemt tidspunkt, fra hvilket den fortolkning, som den har givet af en EU-retlig bestemmelse, skal have virkning.

91 I denne henseende har Domstolen allerede fastslået, at en begrænsning af den tidsmæssige virkning af en sådan fortolkning kun antages at bestå på grundlag af selve den dom, der afgør fortolkningsspørgsmålet. Dette princip sikrer ligebehandling af medlemsstaterne og de øvrige retssubjekter i forhold til retten og opfylder derved endog de krav, der følger af retssikkerhedsprincippet (dom af 6.3.2007, sag C-292/04, Meilicke m.fl., Sml. I, s. 1835, præmis 37).

92 Den af High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), ønskede fortolkning i sag C-629/10 vedrører den ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004, som luftfartpassagerer er berettiget til, når de på grund af forsinkelse af deres flyafgang

er udsat for et tab af tid svarende til tre timer eller længere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted mindst tre timer senere end det af luftfartsselskabet oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. I denne henseende fremgår det allerede af præmis 61 i dommen i sagen Sturgeon m.fl., at luftfartspassagerer har en sådan ret.

93 Det må derfor konstateres, at Domstolen i sidstnævnte dom ikke begrænsede den tidsmæssige virkning af fortolkningen af forordning nr. 261/2004 vedrørende den kompensationsret, der er nævnt i den foregående præmis.

94 Følgelig er der ikke grundlag for at begrænse de tidsmæssige virkninger af denne dom.

Sagsomkostninger

95 Da sagens behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, der verserer for de forelæggende retter, tilkommer det disse at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Store Afdeling) for ret:

1) **Artikel 5-7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange har ret til kompensation i henhold til denne forordning, når de på grund af disse flyafgange udsættes for et tab af tid svarende til tre timer eller længere, dvs. når de når deres endelige bestemmelsessted senere end tre timer efter det af luftfartselskabet oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. Imidlertid giver en sådan forsinkelse ikke passagererne ret til kompensation, hvis luftfartselskabet kan godtgøre, at den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.**

2) **Gennemgangen af de præjudicielle spørgsmål har intet frembragt, der kan rejse tvivl om gyldigheden af artikel 5-7 i forordning nr. 261/2004.**

Underskrifter