Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (stora avdelningen)

den 23 oktober 2012 *

”Luftfart — Förordning (EG) nr 261/2004 — Artiklarna 5–7 — Montrealkonventionen — Artiklarna 19 och 29 — Rätt till kompensation vid försenade flygningar — Förenlighet”

I de förenade målen C-581/10 och C-629/10,

angående två beslut att begära förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, från Amtsgericht Köln (Tyskland) och High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Förenade kungariket), av den 3 november respektive den 10 augusti 2010, som inkom till domstolen den 13 respektive den 24 december 2010, i målen

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

mot

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

och

The Queen, på ansökan av

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

mot

Civil Aviation Authority (C-629/10),

meddelar

* Rättegångsspråk: tyska och engelska.

DOMSTOLEN (stora avdelningen)

sammansatt av ordföranden V. Skouris, vice ordföranden K. Lenaerts, avdelningsordförandena A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (referent) och M. Berger samt domarna E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby och A. Prechal,

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: handläggaren A. Impellizzeri,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 20 mars 2012,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Deutsche Lufthansa AG, genom Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,

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

— Civil Aviation Authority, genom A. Shah, QC,

— Tysklands regering, genom T. Henze och J. Kemper, båda i egenskap av ombud,

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

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

— Polens regering, genom M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza och M. Kamejsza, samtliga i egenskap av ombud,

— Europaparlamentet, genom L.G. Knudsen och A. Troupiotis, båda i egenskap av ombud,

— Europeiska unionens råd, genom E. Karlsson och A. De Elera, båda i egenskap av ombud,

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

och efter att den 15 maj 2012 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Besluten att begära förhandsavgörande avser tolkningen och giltigheten av artiklarna 5–7 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 i mål C-581/10 har framställts i ett nationellt mål mellan Emeka Nelson och hans familj (nedan gemensamt kallade familjen Nelson), å ena sidan, och lufttrafikföretaget Deutsche Lufthansa AG (nedan kallat Lufthansa), å andra sidan, angående Lufthansas beslut att inte kompensera dessa passagerare, vilka ankom till flygplatsen på bestämmelseorten med 24 timmars försening i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden.

3 Begäran i mål C-629/10 har framställts i ett nationellt mål mellan lufttrafikföretagen TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd och branschorganisationen International Air Transport Association (nedan gemensamt kallade TUI Travel m.fl.), å ena sidan, och den civila luftfartsmyndigheten Civil Aviation Authority, å andra sidan, angående myndighetens beslut att inte garantera lufttrafikföretagen att den inte skulle tolka förordning nr 261/2004 så, att lufttrafikföretag har en skyldighet att kompensera passagerare vid försenade flygningar.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

4 Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 (nedan kallad 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).

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

6 I artikel 19 i Montrealkonventionen, 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.”

7 Enligt artikel 22.1 i Montrealkonventionen är transportörens skadeståndsansvar på grund av försening vid transport av passagerare begränsat till 4 150 särskilda dragningsrätter för varje passagerare. I artikel 22.5 föreskrivs huvudsakligen att denna begränsning inte gäller om transportören eller dennes anställda eller uppdragstagare genom en handling eller underlåtenhet under utövande av tjänsten eller uppdraget orsakat skadan i avsikt att skada eller av grov oaktsamhet och med vetskap om att en skada troligen skulle bli följden.

8 Artikel 29 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Grund för ersättningskrav”, har följande lydelse:

”I fråga om transporter av passagerare, bagage eller gods får en talan om skadestånd, oavsett hur den grundats – med stöd av konventionen, inomkontraktuellt, utomkontraktuellt eller på annan grund – föras endast på de villkor och inom de gränser som fastställs i denna konvention, oavsett vem eller vilka som har rätt att föra talan och vilken rätt som tillkommer dem. Vid en sådan talan är bestraffande, avskräckande eller andra icke-kompensatoriska skadeposter inte ersättningsgilla.”

Unionsrätt

9 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 [EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, volym 7, område 4, s. 7] 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 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.”

10 I artikel 2 i denna förordning, som har rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

…

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

11 I artikel 5 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Inställd flygning”, anges följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

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

…

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

…

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.

…”

12 Artikel 6 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Försening”, har följande lydelse:

”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.”

13 I artikel 7 i förordningen, 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 [eller] 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.

…”

14 Artikel 8.1 i förordningen har följande lydelse:

”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 snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

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

Målen vid de nationella domstolarna och de hänskjutna frågorna

Mål C-581/10

15 Familjen Nelson bokade en flygning med Lufthansa från Frankfurt am Main (Tyskland) till Lagos (Nigeria), som skulle äga rum den 27 juli 2007, och returflygningen LH 565 från Lagos till Frankfurt am Main, som skulle äga rum den 27 mars 2008. Tidtabellsenlig avgångstid för returflygningen var klockan 22.50. Familjen Nelson infann sig i rätt tid på flygplatsen i Lagos. Returflygningen ägde emellertid inte rum enligt tidtabellen och familjen inkvarterades på ett hotell. Klockan 16.00 den 28 mars 2008 transporterades familjen till flygplatsen. Flygningen LH 565 startade slutligen klockan 01.00 den 29 mars 2008 under samma flygnummer och med i stort sett samma passagerare, men med ett annat plan som Lufthansa hade flugit dit från Frankfurt am Main. Flygplanet anlände till Frankfurt am Main klockan 07.10, det vill säga med mer än 24 timmars försening i förhållande till tidtabellsenlig ankomsttid.

16 Efter denna flygning väckte familjen Nelson talan vid den nationella domstolen. Familjemedlemmarna yrkade att Lufthansa på grund av förseningen skulle förpliktas att erlägga 600 euro, jämte ränta, till var och en av dem, i enlighet med artiklarna 5.1 c och 7 i förordning nr 261/2004.

17 I detta hänseende gjorde Lufthansa gällande att det, eftersom flygningen genomfördes, inte kunde röra sig om en inställd flygning i den mening som avses i förordning nr 261/2004, utan att det i stället var frågan om en försenad flygning, för vilken någon rätt till kompensation inte föreskrivs i förordning nr 261/2004.

18 Den nationella domstolen vilandeförklarade målet i avvaktan på ett avgörande från EG-domstolen i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon m.fl., i vilka dom sedermera meddelades den 19 november 2009 (REG 2009, s. I-10923). Handläggningen i målet vid den nationella domstolen återupptogs efter meddelandet av nämnda dom.

19 Med hänsyn till nämnda dom hävdade Lufthansa att rätten till kompensation, som domstolen slog fast till förmån för passagerare på inställda flygningar, inte är förenlig med de bestämmelser om ersättning som finns i Montrealkonventionen. Lufthansa gjorde dessutom gällande att domstolen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. överskred sin behörighet.

20 Mot denna bakgrund beslutade Amtsgericht Köln att vilandeförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:

”1) Utgör den rätt till kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordning nr 261/2004 en icke-kompensatorisk skadepost i den mening som avses i artikel 29 andra meningen i [Montrealkonventionen]?

2) I vilket förhållande står den rätt till kompensation som passagerare som anländer till sin bestämmelseort med en försening på tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden har rätt till, i enlighet med domstolens dom i [de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.] och som följer av artikel 7 i förordning nr 261/2004, till den rätt till ersättning vid försening som föreskrivs i artikel 19 i Montrealkonventionen, med beaktande av undantagen i artikel 29 andra meningen i samma konvention, vilka innebär att annan ersättning än icke-kompensatorisk ersättning är utesluten?

3) På vilket sätt är domstolens tolkning i domen i [de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.], enligt vilken rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 får utvidgas till att omfatta även försening, förenlig med domstolens tolkning av samma förordning i dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA (REG 2006, s. I-403)?”

Mål C-629/10

21 TUI Travel plc är en internationell fritidsresekoncern som äger sju lufttrafikföretag, däribland Thomson Airways, som är baserat i Förenade kungariket. British Airways plc och easyJet Airlines Company Ltd är lufttrafikföretag som genomför reguljära internationella flygningar med passagerare.

22 International Air Transport Association är en internationell branschorganisation i vilken cirka 230 lufttrafikföretag ingår som medlemmar. Dessa svarar för 93 procent av den reguljära internationella lufttrafiken.

23 Civil Aviation Authority är Förenade kungarikets oberoende luftfartsmyndighet. Myndighetens verksamhet består i ekonomisk reglering, reglering av användningen av luftrummet, säkerhetsföreskrifter och konsumentskydd. Myndigheten ansvarar för tillsynen av luftfartsbestämmelserna i Förenade kungariket.

24 TUI Travel m.fl. begärde att få det bekräftat av Civil Aviation Authority att myndigheten inte skulle tolka förordning nr 261/2004 så, att lufttrafikföretagen är skyldiga att kompensera sina passagerare vid försenade flygningar. Civil Aviation Authority efterkom inte begäran, utan angav att den var bunden av rättsverkningarna av domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl.

25 TUI Travel m.fl. väckte följaktligen talan vid den nationella domstolen genom vilken de ifrågasatte Civil Aviation Authoritys ståndpunkt.

26 Mot bakgrund av att High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), inte ansåg att de argument som hade framställts av TUI Travel m.fl. saknade grund, beslutade den att vilandeförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:

”1) Ska artiklarna 5–7 i förordning … nr 261/2004 tolkas så, att den kompensation som föreskrivs i artikel 7 [i den förordningen] ska betalas till passagerare, vars flygning är försenad i den mening som avses i artikel 6 [i samma förordning], och i så fall, under vilka omständigheter ska denna kompensation betalas?

2) Om fråga 1 besvaras nekande, är artiklarna 5–7 i förordning … nr 261/2004 helt eller delvis ogiltiga på grund av att de strider mot principen om likabehandling?

3) Om fråga 1 besvaras jakande, är artiklarna 5–7 i förordning … nr 261/2004 helt eller delvis ogiltiga på grund av att de

a) är oförenliga med Montrealkonventionen,

b) strider mot proportionalitetsprincipen och/eller

c) strider mot rättssäkerhetsprincipen?

4) Om fråga 1 besvaras jakande och fråga 3 besvaras nekande, vilka, om några, begränsningar i tiden ska rättsverkningarna av domstolens dom i förevarande mål underkastas?

5) Om fråga 1 besvaras nekande, vilka, om några, rättsverkningar ska domen i de [ovannämnda] förenade målen Sturgeon m.fl. tillerkännas för tiden mellan den 19 november 2009, den dag då den domen avkunnades, och den dag då domstolens dom avkunnas i förevarande mål?”

27 Domstolens ordförande har genom beslut av den 30 november 2011 förenat målen C-581/10 och C-629/10 vad gäller det muntliga förfarandet och domen.

Prövning av de hänskjutna frågorna

Fråga 1 i mål C-629/10: Huruvida det föreligger en rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004 vid försenade flygningar och under vilka omständigheter denna kompensation ska betalas

28 Den nationella domstolen har ställt fråga 1 i mål C-629/10 för att få klarhet i huruvida och, vid jakande svar, under vilka omständigheter passagerare på försenade flygningar har rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004.

29 Det ska i detta hänseende påpekas att det varken i artikel 7 i förordningen eller i någon annan bestämmelse däri uttryckligen föreskrivs att en sådan rätt föreligger.

30 I det sammanhanget framgår det dock av artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 att, enligt de villkor som anges i bestämmelsen, rätten till schablonmässig kompensation tillkommer de passagerare vars flygning har ställts in utan att de har underrättats om det på förhand eller som underrättas om den inställda flygningen mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden, om transportören inte är i stånd att erbjuda ombokning på en flygning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 57).

31 I artikel 5.1 c iii i förordningen ges lufttrafikföretaget således ett visst handlingsutrymme för att erbjuda ombokning åt en passagerare på en flygning som har ställts in i sista stund, utan att behöva kompensera passageraren. Transportören har enligt denna bestämmelse möjlighet att erbjuda passageraren en ombokning till en annan resa som varar längre än den inställda flygningen. Även om transportören fullt ut använder sig av båda de möjligheter som denne ges i bestämmelsen, det vill säga att tidigarelägga passagerarens avresa med en timme och senarelägga passagerarens ankomst med mindre än två timmar, får den totala restiden enligt den ombokning som erbjudits emellertid inte i något fall överskrida den planerade restiden för den flygning som inställts med tre timmar eller mer. Om denna gräns överskrids måste den berörda passageraren kompenseras.

32 Det finns däremot ingen bestämmelse i förordningen enligt vilken rätt till schablonmässig kompensation uttryckligen tillkommer passagerare som i sista stund före sin flygning, eller till och med under denna, får veta att flygningen kommer att bli kraftigt försenad och att de kommer att nå sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

33 Det ska i detta hänseende erinras om att principen om likabehandling kräver att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling (domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 48 och där angiven rättspraxis).

34 Det måste anses att passagerare på försenade flygningar och passagerare vid inställda flygningar befinner sig i situationer som är lika när det gäller kompensationen enligt förordning nr 261/2004. Dessa passagerare drabbas nämligen av en liknande olägenhet, det vill säga en tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 54).

35 Passagerare som hör till endera kategorin har i praktiken dessutom förlorat möjligheten att fritt planera om sin resa, eftersom de ställs inför antingen en allvarlig incident vid genomförandet av sin flygning, som är nära förestående eller redan pågår, eller inför situationen att en sådan flygning ställs in, vilket i förekommande fall medför ett erbjudande om ombokning. Om passagerarna av någon anledning är absolut tvungna att nå sin slutliga bestämmelseort en bestämd tidpunkt, kan de således inte undgå den tidsspillan som är en naturlig följd av den nya situationen, eftersom de inte har något handlingsutrymme i detta avseende.

36 Dessa överväganden vinner för övrigt stöd av slutet av skäl 3 i förordning nr 261/2004, i vilket det – med hänvisning till bland annat det alltför höga antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar – underförstått framhålls att de olägenheter som dessa båda kategorier av passagerare drabbas av är likvärdiga.

37 Under dessa omständigheter, och med hänsyn till att syftet med förordning nr 261/2004 är att stärka skyddet för alla flygpassagerare, kan inte passagerare på flygningar som försenats med tre timmar eller mer behandlas annorlunda än passagerare som får kompensation enligt artikel 5.1 c iii i förordningen. Mot bakgrund av de syften som eftersträvas med förordningen kan det nämligen inte anses att det finns skäl som motiverar en sådan skillnad i behandling mellan dessa båda kategorier av passagerare (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkterna 59 och 60).

38 För att väga upp denna skillnad i behandling ska förordning nr 261/2004 tolkas så, att passagerare på flygningar som är kraftigt försenade kan omfattas av samma rätt till kompensation som passagerare på inställda flygningar, det vill säga den som föreskrivs i artikel 5.1 c iii i förordningen (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 61).

39 Det ska i det sammanhanget tilläggas att lagstiftaren, genom att anta förordning nr 261/2004 avsåg att göra en avvägning mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen. Samtidigt som passagerarna tillerkänns vissa rättigheter slås, i skäl 15 och i artikel 5.3 i förordningen, således fast att lufttrafikföretagen inte ska vara 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 (domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 67).

40 Mot bakgrund av det anförda ska fråga 1 i mål C-629/10 besvaras enligt följande. Artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att passagerare på försenade flygningar har rätt till kompensation enligt denna förordning när de, på grund av sådana flygningar, drabbas av en tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga när de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen planerats av lufttrafikföretaget. En sådan försening ger emellertid inte rätt till kompensation för passagerarna, om lufttrafikföretaget kan visa att 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.

Frågorna 1 och 2 i mål C-581/10 samt fråga 3 a i mål C-629/10: Huruvida artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 är giltiga mot bakgrund av Montrealkonventionen

41 De nationella domstolarna har ställt frågorna 1 och 2 i mål C-581/10 respektive fråga 3 a i mål C-629/10 för att få klarhet i huruvida artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 är giltiga, mot bakgrund av artikel 29 andra meningen i Montrealkonventionen, om de tolkas på så sätt att passagerare på försenade flygningar, som når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen planerats av lufttrafikföretaget, har rätt till kompensation enligt denna förordning.

42 Lufthansa, TUI Travel m.fl. samt den tyska regeringen och Förenade kungarikets regering har hävdat att det skulle strida mot själva lydelsen i artikel 29 andra meningen i Montrealkonventionen, om passagerare gavs rätt till kompensation vid försenade flygningar enligt nämnda förordning. I nämnda bestämmelse i Montrealkonventionen föreskrivs att skadeståndstalan får föras, bland annat vid skada till följd av försening vid lufttransporter, och det slås där fast precisa villkor och begränsningar för principen att passagerare har rätt till ersättning, som de relevanta bestämmelserna i förordning nr 261/2004 inte uppfyller.

43 Lufthansa, TUI Travel m.fl. och ovannämnda regeringar har emellertid inte bestritt att rätten till kompensation enligt förordning nr 261/2004 är förenlig med artikel 29 andra meningen i Montrealkonventionen, såvitt avser passagerare på inställda flygningar och passagerare som nekats ombordstigning.

44 I detta avseende framgår det emellertid vid en jämförelse av bestämmelserna i förordning nr 261/2004, särskilt av artiklarna 8.1 b och 7.2, att en nekad ombordstigning med ombokning eller en inställd flygning med ombokning kan medföra dels att passagerarna försenas, dels att passagerare som berörs av en sådan försening ska få kompensation.

45 Lufthansa, TUI Travel m.fl. och nämnda regeringar har genom sin argumentering således indirekt ifrågasatt själva rätten till kompensation, såsom den föreskrivs i förordning nr 261/2004, och, i slutändan, att artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 är förenliga med Montrealkonventionen.

46 Domstolen har, i punkt 45 i domen i målet IATA och ELFAA, slagit fast att det varken följer av artiklarna 19, 22 eller 29 i Montrealkonventionen eller av någon annan bestämmelse i denna att konventionens upphovsmän hade för avsikt att befria lufttrafikföretagen från att vidta alla andra möjliga åtgärder än dem som föreskrivs i dessa bestämmelser, bland annat sådana åtgärder som myndigheterna skulle kunna föreskriva för att skador som består i olägenheter till följd av förseningar vid lufttransport av passagerare på ett standardiserat sätt omedelbart ska ersättas utan att passagerarna behöver drabbas av de negativa konsekvenser som naturligt följer av en skadeståndstalan vid domstol.

47 Även om föremålet för de frågor som hade ställts om förenligheten med Montrealkonventionen endast gällde de standardiserade och omedelbara assistans- och serviceåtgärder som avses i artikel 6 i förordning nr 261/2004, uteslöt domstolen inte att även andra åtgärder, såsom kompensation enligt artikel 7 i förordningen, kan falla utanför Montrealkonventionens tillämpningsområde.

48 Sistnämnda kompensation prövades särskilt i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., i vilken domstolen för det första slog fast att tidsspillan är en olägenhet som omfattas av förordning nr 261/2004, vilken – i likhet med övriga andra olägenheter – de åtgärder som föreskrivs i förordningen avser att komma till rätta med. Domstolen konstaterade för det andra att man ska komma till rätta med denna olägenhet genom att de passagerare som berörs får kompensation enligt förordningen (se, för ett liknande resonemang, domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkterna 52 och 61).

49 Det ska i detta hänseende preciseras att tidsspillan, i likhet med de olägenheter som det var fråga om i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, inte kan kvalificeras som ”skada till följd av försening” i den mening som avses i artikel 19 i Montrealkonventionen, och den omfattas därför inte av tillämpningsområdet för artikel 29 i konventionen.

50 Artikel 19 i Montrealkonventionen innebär nämligen särskilt att skadan ska ha uppkommit till följd av försening, att det finns ett orsakssamband mellan förseningen och skadan och att skadan har individualiserats beroende på vilka förluster som passagerarna har lidit.

51 Först och främst är tidsspillan inte en skada som har uppkommit till följd av försening utan den utgör en olägenhet, i likhet med andra olägenheter som följer av nekad ombordstigning, inställd flygning eller kraftig försening och som har samband med sådana situationer, såsom minskad bekvämlighet eller tillfällig avsaknad av normala kommunikationsmedel.

52 Vidare drabbar tidsspillan samtliga passagerare på försenade flygningar på samma sätt. Det är följaktligen möjligt att komma till rätta med denna olägenhet genom en standardiserad åtgärd, utan att det behöver göras någon som helst bedömning av den individuella situation som varje berörd passagerare befinner sig i. En sådan åtgärd kan således vidtas omedelbart.

53 Slutligen finns det inte nödvändigtvis något orsakssamband mellan den faktiska förseningen, å ena sidan, och den tidsspillan som anses vara relevant för rätten till kompensation enligt förordning nr 261/2004 eller för beräkningen av kompensationens belopp, å andra sidan.

54 Den särskilda skyldigheten enligt förordning nr 261/2004 att lämna kompensation inträder nämligen inte vid varje faktisk försening, utan inträder endast vid sådana förseningar som medför en tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer i förhållande till tidtabellsenlig ankomsttid. Medan förseningens omfattning normalt är en faktor som ökar sannolikheten för större skador, förblir den

schablonmässiga kompensationen enligt förordningen dessutom oförändrad. Den del av den faktiska förseningen som överstiger tre timmar beaktas nämligen inte vid beräkningen av det kompensationsbelopp som ska betalas enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.

55 Den tidsspillan som följer av en försenad flygning, som utgör en olägenhet i den mening som avses i förordning nr 261/2004 och som inte kan kvalificeras som ”skada till följd av försening” i den mening som avses i artikel 19 i Montrealkonventionen, kan under dessa omständigheter inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 29 i konventionen.

56 Skyldigheten enligt förordning nr 261/2004 att kompensera passagerare på flygningar som är kraftigt försenade är således förenlig med artikel 29 i Montrealkonventionen.

57 Domstolen konstaterar dessutom att kompensationsskyldigheten enligt förordning nr 261/2004 kompletterar artikel 29 i Montrealkonventionen, i den mån den föregår de i konventionen föreskrivna åtgärderna (se, för ett liknande resonemang, domen i målet IATA och ELFAA, punkt 46).

58 Av detta följer att kompensationsskyldigheten inte i sig utgör något hinder för att berörda passagerare, om samma försening dessutom åsamkar dem individuell skada som ger rätt till ersättning, också kan väcka talan om skadestånd, i form av individuell ersättning enligt de villkor som föreskrivs i Montrealkonventionen (se, för ett liknande resonemang, domen i målet IATA och ELFAA, punkterna 44 och 47).

59 I detta hänseende har domstolen, vid tolkningen av artikel 12 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Ytterligare kompensation”, konstaterat att denna artikel syftar till att komplettera de åtgärder som föreskrivs i denna förordning, så att passagerarna erhåller ersättning för hela den skada de lidit på grund av lufttrafikföretagets underlåtenhet att iaktta sina avtalsenliga skyldigheter. Denna bestämmelse gör det således möjligt för nationella domstolar att förplikta lufttrafikföretaget att ersätta skada som uppstått för passagerarna på grund av bristande uppfyllelse av avtalet om lufttransport på en annan rättslig grund än förordning nr 261/2004, det vill säga bland annat enligt de villkor som föreskrivs i Montrealkonventionen eller i nationell rätt (dom av den 13 oktober 2011 i mål C-83/10, Sousa Rodríguez m.fl., REU 2011, s. I-9469, punkt 38).

60 Mot bakgrund av det anförda konstaterar domstolen att det vid prövningen av frågorna 1 och 2 i mål C-581/10 samt fråga 3 a i mål C-629/10 inte har framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004.

Fråga 3 i mål C-581/10 och fråga 3 c i mål C-629/10: Huruvida artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 är giltiga mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen

61 De nationella domstolarna har ställt fråga 3 i mål C-581/10 och fråga 3 c i mål C-629/10 för att få klarhet i huruvida artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004, såsom de har tolkats i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., är giltiga mot bakgrund av rättssäkerhetsprincipen.

62 TUI Travel m.fl. och Förenade kungarikets regering har hävdat att det skulle strida mot nämnda princip om förordning nr 261/2004 tolkades så, att den medför en skyldighet att kompensera passagerare på försenade flygningar. En sådan tolkning strider, enligt TUI Travel m.fl. och Förenade kungarikets regering, för det första mot domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, av vilken det framgår att det inte föreligger någon skyldighet att betala kompensation i sådana fall. En sådan tolkning strider för det andra mot unionslagstiftarens avsikt samt mot förordningens klara ordalydelse, av vilken det framgår att kompensation bara får betalas i fall av nekad ombordstigning och inställda flygningar.

63 Mot bakgrund av vad som konstaterats ovan i förevarande dom ska denna argumentering tillbakavisas.

64 Vad först avser förhållandet mellan domarna i de ovannämnda målen IATA och ELFAA samt Sturgeon m.fl. framgår särskilt av punkterna 46–48 i förevarande dom att det inte finns någon motsägelse mellan de båda domarna, eftersom den senare domen innebär tillämpning av de principer som har utvecklats genom den förra domen.

65 Det framgår dessutom av punkterna 30–39 i förevarande dom att det inte strider mot unionslagstiftarens avsikt att tolka förordning nr 261/2004 så, att det föreligger en kompensationsskyldighet vid kraftigt försenade flygningar.

66 Vad slutligen avser klarheten av de skyldigheter som lufttrafikföretag åläggs, ska det erinras om att rättssäkerhetsprincipen ställer krav på att enskilda på ett otvetydigt sätt ska kunna få kännedom om sina rättigheter och skyldigheter och vidta åtgärder i enlighet därmed (se dom av den 9 juli 1981 i mål 169/80, Gondrand och Garancini, REG 1981, s. 1931, punkt 17, av den 13 februari 1996 i mål C-143/93, Van Es Douane Agenten, REG 1996, s. I-431, punkt 27, och av den 14 april 2005 i mål C-110/03, Belgien mot kommissionen, REG 2005, s. I-2801, punkt 30).

67 Mot bakgrund av de krav som följer av principen om likabehandling kan lufttrafikföretagen inte med framgång åberopa rättssäkerhetsprincipen till stöd för ett påstående om att skyldigheten, enligt förordning nr 261/2004, att kompensera passagerare vid försenade flygningar med de belopp som däri föreskrivs utgör ett åsidosättande av sistnämnda princip.

68 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 46 i sitt förslag till avgörande har de passagerare vars flygningar försenats och lufttrafikföretagen, sedan avkunnandet av domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., på ett otvetydigt sätt kunnat känna till från och med vilken tidpunkt passagerarna kan göra anspråk på kompensation respektive lufttrafikföretagen är skyldiga att betala denna kompensation. Genom att en klar tidsgräns införs går det också att undvika att nationella domstolar bedömer begreppet kraftig försening på olika sätt, vilket i förekommande fall skulle medföra rättsosäkerhet.

69 Domstolen konstaterar följaktligen att det vid prövningen av fråga 3 i mål C-581/10 och fråga 3 c i mål C-629/10 inte har framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004.

Fråga 3 b i mål C-629/10: Proportionalitetsprincipen

70 Den nationella domstolen har ställt fråga 3 b i mål C-629/10 för att få klarhet i huruvida artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 är giltiga mot bakgrund av proportionalitetsprincipen, om de tolkas på så sätt att passagerare vars flygning är försenad har rätt till kompensation enligt denna förordning.

71 Proportionalitetsprincipen, vilken ingår bland de allmänna principerna i unionsrätten, innebär att Europeiska unionens institutioner i sitt handlande inte får gå utöver vad som är ändamålsenligt och nödvändigt för att uppnå de legitima mål som eftersträvas med bestämmelserna i fråga. När det finns flera ändamålsenliga åtgärder att välja mellan ska den åtgärd väljas som är minst ingripande, och de vållade olägenheterna får inte vara orimliga i förhållande till de eftersträvade målen (dom av den 12 mars 2002 i de förenade målen C-27/00 och C-122/00, Omega Air m.fl., REG 2002, s. I-2569, punkt 62, och av den 12 januari 2006 i mål C-504/04, Agrarproduktion Staebelow, REG 2006, s. I-679, punkt 35).

72 Det ska i förevarande fall erinras om att syftet med förordning nr 261/2004 är att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, oavsett om de drabbas av nekad ombordstigning eller inställda eller kraftigt försenade flygningar, eftersom de allvarliga problem och olägenheter som detta skapar för dem alla är av liknande art och hänför sig till lufttrafik (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 44).

73 TUI Travel m.fl. och Förenade kungarikets regering har hävdat att det i förhållande till de mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004 skulle vara orimligt om förordningen tolkades så, att det däri föreskrivs att passagerare ska kompenseras vid försenade flygningar. Det skulle nämligen resultera i alltför stora ekonomiska kostnader för lufttrafikföretagen. Det skulle också leda till oproportionerliga verkningar för passagerarna, eftersom lufttrafikföretag då riskerar såväl att övervältra den ekonomiska kostnad som denna skyldighet medför på sina priser som att minska antalet kort- och långdistansflygningar.

74 I detta hänseende ska det emellertid genast erinras om att den schablonmässiga kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordning nr 261/2004 gör det möjligt att komma till rätta med den olägenhet i form av tidsspillan som passagerarna drabbats av, utan att de behöver visa att de har lidit en individuell skada. Denna åtgärd gör det således möjligt att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, vilket är det mål som eftersträvas med förordningen.

75 Eftersom tidsspillan är oåterkallelig, objektiv och lätt att uppskatta (se, bland annat, domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 52), framstår åtgärden, genom vilken samtliga passagerare som berörs av denna olägenhet ges en omedelbar och schablonmässig ekonomisk ersättning, som särskilt lämpad.

76 Det är visserligen riktigt att denna kompensation får vissa ekonomiska följder för lufttrafikföretagen. Dessa följder kan emellertid inte anses vara orimliga i förhållande till målet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna.

77 Först och främst avser kompensationsskyldigheten enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 nämligen inte alla förseningar, utan endast kraftiga förseningar.

78 Kompensationsbeloppet, som fastställts till 250, 400 eller 600 euro, beroende på den aktuella flygningens längd, får dessutom 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).

79 Lufttrafikföretagen är inte heller skyldiga att betala nämnda 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 (se domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 67).

80 Det ska även påpekas att det i artikel 13 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att lufttrafikföretagens fullgörande av sina skyldigheter enligt förordningen inte begränsar deras rätt att begära kompensation från någon som har orsakat förseningen, däribland tredje man. Sådan kompensation kan således minska eller till och med undanröja de ekonomiska kostnader som lufttrafikföretagen åsamkats till följd av nämnda skyldigheter. Med förbehåll för den ovannämnda rätten att begära kompensation framstår det inte heller som orimligt att fullgörandet av dessa skyldigheter i första hand åligger lufttrafikföretagen, med vilka de berörda passagerarna har slutit ett transportavtal som ger passagerarna rätt till en flygning som varken borde ställas in eller försenas (domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 90, och domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl., punkt 68).

81 Av rättspraxis framgår för övrigt att det viktiga målet att skydda konsumenterna, däribland således även flygpassagerare, kan rättfärdiga negativa ekonomiska följder, till och med betydande sådana för vissa ekonomiska aktörer (se, för ett liknande resonemang, dom av den 8 juni 2010 i mål C-58/08, Vodafone m.fl., REU 2010, s. I-4999, punkterna 53 och 69).

82 Det ska tilläggas att, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 60 i förslaget till avgörande, enligt uppgifter som har lämnats till domstolen om frekvensen av kraftiga förseningar och de kostnader som kompensationen innebär för lufttrafikföretagen uppgår andelen försenade flygningar som ger rätt till kompensation enligt förordning nr 261/2004 till mindre än 0,15 procent.

83 Det har slutligen inte lagts fram någon konkret omständighet av vilken framgår att den omständigheten att kompensation betalas ut vid kraftiga förseningar skulle medföra prishöjningar eller minskningar av antalet kort- och långdistansflygningar.

84 Domstolen konstaterar följaktligen att det vid prövningen av fråga 3 b i mål C-629/10 inte har framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004.

Frågorna 2 och 5 i mål C-629/10

85 Eftersom dessa frågor har ställts för det fall fråga 1 i mål C-629/10 besvaras nekande, behöver de inte besvaras.

Domens rättsverkningar i tiden (fråga 4 i mål C-629/10)

86 Den nationella domstolen har ställt fråga 4 i mål C-629/10 för att få klarhet i vilka rättsverkningar i tiden som förevarande dom har i fråga om rätten till kompensation för passagerare vars flygning försenats med tre timmar eller mer i förhållande till tidtabellsenlig ankomsttid.

87 TUI Travel m.fl. har hävdat att domstolen, om den besvarar fråga 1 jakande och fråga 3 nekande, måste begränsa förevarande doms rättsverkningar i tiden på så sätt att artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004 inte kan åberopas till stöd för anspråk på kompensation för passagerare vid flygningar för vilka förseningen inträffat före dagen för förevarande dom, med undantag för passagerare som dagen för förevarande dom redan väckt talan vid domstol i syfte att utverka sådan kompensation. Trots domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. kunde lufttrafikföretagen och övriga berörda aktörer rimligen dra slutsatsen att artikel 7 i förordning nr 261/2004 i dagsläget inte ska tillämpas på passagerare vars flygningar är försenade, eftersom den domen strider mot förordningens klara ordalydelse samt mot domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA.

88 Domstolen erinrar i detta hänseende om att det av fast rättspraxis framgår att den tolkning av en unionsbestämmelse som domstolen gör, vid utövandet av sin behörighet enligt artikel artikel 267 FEUF, innebär att den aktuella bestämmelsens innebörd och tillämpningsområde klargörs och förtydligas, såsom den ska tolkas eller skulle ha tolkats och tillämpats från och med sitt ikraftträdande. Av detta följer att en sålunda tolkad bestämmelse kan och ska tillämpas av domstolarna även beträffande rättsförhållanden som har uppkommit före meddelandet av den dom i vilken begäran om tolkning prövas, om villkoren för att väcka talan vid behörig domstol om tillämpningen av nämnda bestämmelse är uppfyllda i övrigt (se, bland annat, dom av den 3 oktober 2002 i mål C-347/00, Barreira Pérez, REG 2002, s. I-8191, punkt 44, och av den 17 februari 2005 i de förenade målen C-453/02 och C-462/02, Linneweber och Akritidis, REG 2005, s. I-1131, punkt 41).

89 Det är således endast i undantagsfall som domstolen, med tillämpning av den allmänna rättssäkerhetsprincip som ingår i unionens rättsordning, kan se sig föranledd att begränsa berörda personers möjlighet att åberopa en av domstolen tolkad bestämmelse i syfte att ifrågasätta rättsförhållanden som tillkommit i god tro (se, bland annat, dom av den 23 maj 2000 i mål C-104/98, Buchner m.fl., REG 2000, s. I-3625, punkt 39, och domen i de ovannämnda förenade målen Linneweber och Akritidis, punkt 42).

90 I det sammanhanget ankommer det emellertid på domstolen att fastställa en bestämd tidpunkt från och med vilken den tolkning som den har gjort av en unionsbestämmelse ska ha rättsverkan.

91 I detta hänseende har domstolen tidigare slagit fast att en begränsning i tiden av en sådan tolknings rättsverkningar endast kan tillåtas i den dom varigenom den begärda tolkningen meddelas. Genom denna princip säkerställs att medlemsstaterna och de enskilda behandlas lika i förhållande till unionsrätten, och därigenom uppfylls de krav som följer av rättssäkerhetsprincipen (dom av den 6 mars 2007 i mål C-292/04, Meilicke m.fl., REG 2007, s. I-1835, punkt 37).

92 Den tolkning som har begärts av High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) i mål C-629/10 avser rätten till kompensation enligt förordning nr 261/2004 som ska betalas till flygpassagerare när de, på grund av att deras flygning försenats, drabbas av en tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga när de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen planerats av lufttrafikföretaget. I detta hänseende framgår det redan av punkt 61 i domen i de ovannämnda förenade målen Sturgeon m.fl. att flygpassagerarna har en sådan rätt.

93 I sistnämnda dom har domstolen inte förordnat om att rättsverkningarna av tolkningen av förordning nr 261/2004 angående den rätt till kompensation som det hänvisas till i föregående punkt ska begränsas i tiden.

94 Det saknas följaktligen anledning att begränsa förevarande doms rättsverkningar i tiden.

Rättegångskostnader

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

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (stora avdelningen) följande:

1) Artiklarna 5–7 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 passagerare på försenade flygningar har rätt till kompensation enligt denna förordning när de, på grund av sådana flygningar, drabbas av en tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga när de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen planerats av lufttrafikföretaget. En sådan försening ger emellertid inte rätt till kompensation för passagerarna, om lufttrafikföretaget kan visa att 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.

2) Det har vid prövningen av de hänskjutna frågorna inte framkommit någon omständighet som kan påverka giltigheten av artiklarna 5–7 i förordning nr 261/2004.

Underskrifter