JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

ELEANOR SHARPSTON

2 päivänä heinäkuuta 2009 [1]

1. Nyt esillä olevissa yhdistetyissä asioissa Bundesgerichtshof (Saksan liittotasavallan ylimmän oikeusasteen tuomioistuin) ja Handelsgericht Wien (Wienin markkinaoikeus, Itävalta) pyytävät yhteisöjen tuomioistuinta selventämään asetuksen (EY) N:o 261/2004 [2] (jäljempänä asetus) yhteydessä lennon ”viivästymisen” ja ”peruuttamisen” välistä eroa. Handelsgericht Wien tiedustelee lisäksi asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetun poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen merkitystä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Montrealin yleissopimus [3]

2. Montrealin yleissopimuksella, jonka sopimuspuoli yhteisö on, on ajanmukaistettu ja yhdistetty Varsovan yleissopimus. [4] Montrealin yleissopimuksen tavoitteena on muun muassa kuluttajien etujen suojelu kansainvälisissä ilmakuljetuksissa sekä täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset. [5]

1 – Alkuperäinen kieli: englanti.

2 – Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EUVL L 46, s. 1).

3 – Eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus, joka hyväksyttiin yhteisön osalta yleissopimuksen tekemisestä tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38). Yleissopimus tuli yhteisön osalta voimaan 28.6.2004.

4 – Varsovassa 12.10.1929 allekirjoitettu eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämistä koskeva yleissopimus, 137 League of Nations Treaty Series 11.

5 – Ks. johdanto-osan toinen ja kolmas perustelukappale.

3. Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa, jonka otsikkona on ”Viivästys”, määrätään seuraavaa:

”Rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa. Rahdinkuljettaja ei kuitenkaan ole vastuussa viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta, jos se näyttää toteen, että rahdinkuljettaja ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin.”

EY:n perustamissopimus

4. EY 3 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1. Edellä 2 artiklassa[6] mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi yhteisön toimintaan sisältyy tässä sopimuksessa määrätyin edellytyksin ja siinä määrätyssä aikataulussa:

– –

t) myötävaikuttaminen kuluttajansuojan lujittamiseen;

– –”

Asetus N:o 261/2004

5. Asetukseen sisältyvät seuraavat johdantoosan perustelukappaleet:

”– –

(2) Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja.

6 – ”Yhteisön päämääränä on yhteismarkkinoiden toteuttamisella ja talous- ja rahaliiton perustamisella sekä 3 ja 4 artiklassa tarkoitetun yhteisen politiikan tai yhteisen toiminnan toteuttamisella edistää [useita tavoitteita, mukaan lukien taloudellisen toiminnan sopusointuista, tasapainoista ja kestävää kehitystä koko yhteisössä].”

– –

(12) Lentojen peruuttamisesta matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja olisi myös vähennettävä. Tämä olisi toteutettava rohkaisemalla lentoyhtiöitä tiedottamaan matkustajille peruutuksista ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sekä tarjoamalla heille kohtuullinen uudelleenreititys, jotta matkustajat voivat järjestää matkansa toisin. Jolleivät lentoyhtiöt menettele tällä tavoin, niiden olisi korvattava menetys matkustajille, paitsi jos peruuttaminen tapahtuu poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

– –

(17) Matkustajista, joiden lento viivästyy tietyn ajan, olisi huolehdittava asianmukaisesti ja heillä olisi oltava mahdollisuus peruuttaa matkansa ja saada lippujen hinta takaisin tai jatkaa matkaa tyydyttävissä olosuhteissa.

– –”

6. Asetuksen 2 artiklan l alakohdassa määritellään, että asetuksessa tarkoitetaan ”peruuttamisella” ”sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu”. Viivästymiselle ei esitetä vastaavaa määritelmää.

7. Asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikkona on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 8 artiklan[7] mukaisesti; ja

b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan[8] mukaisesti sekä uudelleenreitityksen osalta, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään peruutetulle lennolle aikataulun mukaista lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan

7 – Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 10 kohta.
8 – Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 11 kohta.

c alakohdassa määritettyä apua;

c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos

i) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, tai

ii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään seitsemän päivää ja enintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan kaksi tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle neljä tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, tai

iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

2. Kun matkustajalle ilmoitetaan peruutuksesta, hänelle on selvitettävä mahdolliset vaihtoehtoiset kuljetusvaihtoehdot.

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

4. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle.”

8. Asetuksen 6 artiklassa, jonka otsikkona on ”Viivästyminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan

a) vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, tai

b) vähintään kolme tuntia yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, tai

c) vähintään neljä tuntia kaikkien lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa,

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa[9] määriteltyä apua, ja

ii) kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä apua, ja

iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa[10] määriteltyä apua.

2. Apua on joka tapauksessa tarjottava yllä matkan pituuden mukaisesti vahvistetun ajan kuluessa.”

9. Asetuksen 7 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä;

b) 400 euroa yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä;

9 – Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 11 kohta.

10 – Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 10 kohta.

c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

a) enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai

b) yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, kolmea tuntia, tai

c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

_ _”

10. Asetuksen 8 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista:

a) – lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa – – kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:

– paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;

b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai

c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

– –”

11. Asetuksen 9 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus huolenpitoon”, luetellaan huolenpitotyypit, joihin matkustaja on oikeutettu. Siinä säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on tarjottava ilmaiseksi:

a) aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan;

b) hotellimajoitus,

– jos ylimääräinen majoittautuminen yhdeksi tai useammaksi yöksi on välttämätöntä, tai

– jos matkustajan aikomaa pitempi oleskelu osoittautuu välttämättömäksi;

c) lentoaseman ja majoituspaikan (hotelli tai muu) välinen kuljetus.

2. Lisäksi matkustajille on tarjottava ilmaiseksi kaksi puhelua, teleksiä tai telekopioviestiä tai sähköpostiviestiä.

3. – –”

Pääasian oikeudenkäynti ja ennakkoratkaisukysymykset

Asia C-402/07, Sturgeon

12. Christopher Sturgeon ja hänen vaimonsa varasivat itselleen ja molemmille lapsilleen Condor Flugdienst GmbH -yhtiöltä (jäljempänä Condor) lennon Frankfurtista Torontoon ja takaisin. Koko perheestä käytetään jäljempänä nimitystä Sturgeonit.

13. Sturgeonien oli tarkoitus palata Torontosta 9.7.2005 klo 16.20 lähtevällä lennolla, joka kuitenkin lennettiin vasta seuraavana päivänä. He saapuivat Frankfurtiin näin ollen 11.7.2005 klo 7.00 tai 7.15 eli noin 25 tuntia suunniteltua myöhemmin.

14. Sturgeonit väittävät, että lentokapteeni oli ilmoittanut 9.7.2005 noin klo 23.30, että lento peruutettaisiin (cancelled), ja sama tieto ilmoitettiin myös lähtevien lentojen ilmoitustaululla. Ruumassa kuljetettaviksi jätetyt matkatavarat palautettiin matkustajille, ja heidät kuljetettiin yöksi hotelliin, jonne he saapuivat noin klo 2.30. Seuraavana päivänä matkustajien täytyi suorittaa lähtöselvitys uudelleen toisen lentoyhtiön tiskillä. He saivat eri istumapaikat kuin edellisenä päivänä, ja heidän täytyi kulkea uudelleen turvatarkastuksesta. Päivää myöhemmin toteutuneen paluulennon lentonumero oli kuitenkin sama kuin varauksessa.

15. Sturgeonit katsovat, että näissä olosuhteissa, erityisesti 25 tuntia kestäneen viivästymisen vuoksi, kyseessä ei ollut viivästyminen vaan peruuttaminen, joten heille kuuluu peruuttamisen yhteydessä maksettava 600 euron korvaus henkilöä kohden. [11]

16. Condor väittää, että kyseessä oli ainoastaan lennon viivästyminen.

17. Amtsgericht Rüsselsheim katsoi, että kyseessä oli viivästyminen eikä peruuttaminen, ja hylkäsi näin ollen Sturgeonien korvausvaatimukset.

18. Landgericht Darmstadt hylkäsi Sturgeonien valituksen. Se kuitenkin antoi luvan valittaa muutoksenhakumenettelyssä (Revision) Bundesgerichtshofiin, koska peruutta-

11 – Tämän lisäksi he vaativat vahingonkorvausta ansionmenetyksestä, hyödyttömistä istumapaikkavarauksista ja käyttämättä jääneistä junalipuista. Toissijaisesti he vaativat kanteessaan lentohinnan alentamista 30 prosentilla. Mikään näistä seikoista ei ole kuitenkaan merkityksellinen esitettyjen ennakkoratkaisukysymysten kannalta.

misen ja viivästymisen välinen ero on epäselvä, ja sillä on perustava merkitys.

19. Bundesgerichtshof katsoi, että valituksen menestyminen riippuu asetuksen 2 artiklan l alakohdan ja mahdollisesti 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan tulkinnasta. Se päätti näin ollen lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko tulkittaessa ’peruuttamisen’ käsitettä ratkaisevaa se, luovutaanko alkuperäisestä lentosuunnitelmasta, jolloin viivästys ei siitä huolimatta, miten kauan se kestää, merkitse peruuttamista, jos lentoyhtiö ei luovu alkuperäistä lentoa koskevasta suunnitelmasta?

2) Mikäli ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi: Millä edellytyksillä aikataulun mukaisen lennon viivästymistä ei pidä käsitellä enää viivästymisenä vaan peruuttamisena? Riippuuko tähän kysymykseen annettava vastaus viivästymisen kestosta?”

Asia C-432/07, Böck ja Lepuschitz

20. Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz varasivat Air France SA -yhtiöltä (jäljempänä Air France) lennon Wienistä Mexicoon. Heidän matkansa koostui seuraavista osuuksista: 18.2.2005 Wien–Pariisi ja Pariisi–México, 7.3.2005 Cancún–México ja México–Pariisi sekä 8.3.2005 Pariisi–Wien.

21. Böckille ja Lepuschitzille ilmoitettiin Mexicosta 7.3.2005 klo 21.30 lähtevän lennon AF439 suunnitellun lähtöselvityksen yhteydessä – ennen kuin lähtöselvitystä oli tosiasiallisesti suoritettu –, että kyseinen lento oli peruutettu (cancelled) teknisen vian vuoksi. Heidän tiedusteltuaan vaihtoehtoista lentoa heille tarjottiin Continental Airlinesin (jäljempänä Continental) lentoa, jonka lentonumero oli CO1725Y ja joka lähti Mexicosta 8.3.2005 klo 12.20.

22. Böck ja Lepuschitz hyväksyivät tarjouksen. Lipun lunastamista varten heidän oli kuitenkin hankittava ensin Air Francen Mexicon toimistosta vahvistus, jota vastaan he saivat liput Continentalin tiskiltä. Air France järjesti heille hotellin ja huolehti heidän aterioinnistaan sekä kuljetuksesta hotelliin ja hotellista lentokentälle. Böck ja Lepuschitz saapuivat Wieniin lopulta 21 tuntia suunniteltua myöhemmin.

23. Loput matkustajat, jotka olisi pitänyt kuljettaa 7.3.2005 lennolla AF439 ja joille ei ollut tehty uutta varausta Continentalin lennolle, kuljetettiin 8.3.2005 Méxicosta Pariisiin lentokoneella, joka oli rekisteröity tunnuksella FGSPV. Tämä lento, jonka numeroon oli tehty pieni muutos (AF439A), lähti Méxicosta klo 19.35 ja saapui Pariisiin 9.3.2005 klo 13.09. Tämä lento lennettiin samanaikaisesti Air Francen 8.3. lennetyn aikataulun mukaisen reittilennon kanssa.

24. Böck ja Lepuschitz vaativat asetuksen 5 artiklan nojalla, luettuna yhdessä 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan kanssa, että Air France velvoitetaan maksamaan kummallekin heistä 600 euroa korvauksena lennon peruuttamisesta.

25. Asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt Bezirksgericht für Handelssachen Wien hylkäsi kanteen, koska se katsoi, että lento, joka oli tarkoitus lentää aikataulun mukaan 7.3.2005, oli viivästynyt, mutta kyseessä ei ollut asetuksessa tarkoitettu peruuttaminen. Se totesi, ettei pelkän viivästymisen yhteydessä ole oikeutta korvaukseen.

26. Böck ja Lepuschitz valittivat Handelsgericht Wieniin, joka päätti esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko – – asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklaa, kun sitä luetaan yhdessä 2 artiklan l alakohdan ja 6 artiklan kanssa, tulkittava siten, että lennon lähdön lykkääntyminen 22 tunnilla katsotaan 6 artiklassa tarkoitetuksi ’viivästymiseksi’?

2) Onko asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan l alakohtaa tulkittava siten, että tapaukset, joissa matkustajat kuljetetaan huomattavasti myöhäisempänä ajankohtana (22 tuntia) lennolla, jonka lentonumeroa on täydennetty (lisäämällä alkuperäiseen lentonumeroon ’A’) ja jolla kuljetetaan vain osa – joskin suurin osa – kyseisen lennon alun perin varanneista matkustajista mutta jolla on mukana lisäksi muita matkustajia, jotka eivät olleet varanneet alun perin kyseistä lentoa, katsottava ’viivästymisen’ sijasta ’peruuttamiseksi’?

Mikäli toiseen kysymykseen annetaan myöntävä vastaus:

3) Onko asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että

lentokoneen tekninen vika ja siitä johtuvat aikataulun muutokset on katsottava poikkeuksellisiksi olosuhteiksi (joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu)?"

27. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Sturgeonit, Böck ja Lepuschitz, Condor, Air France, Itävallan, Ranskan, Kreikan, Italian, Puolan, Ruotsin ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset sekä komissio.

28. Suullisessa käsittelyssä esitettiin suullisia huomautuksia Sturgeonien, Böckin ja Lepuschitzin, Condorin, Kreikan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitusten sekä komission puolesta.

Viivästymisen ja peruuttamisen välinen ero

29. Asiassa Sturgeon ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kahdessa kysymyksessään, edellyttääkö "peruuttaminen" alkuperäisestä lentosuunnitelmasta luopumista, ja ellei edellytä, voiko viivästyminen muuttua peruuttamiseksi tietyn ajan kuluttua. Asiassa Böck ja Lepuschitz esitetyissä kahdessa ensimmäisessä kysymyksessä yhteisöjen tuomioistuimelta tiedustellaan, katsotaanko lykkääntyminen 22 tunnilla edelleen asetuksen 6 artiklassa tarkoitetuksi viivästymiseksi vai katsotaanko tällainen viivästyminen peruuttamiseksi tapauksessa, jossa matkustajat kuljetetaan lennolla, jonka lentonumero on muuttunut ja jolla ei kuljeteta kaikkia kyseisen lennon alun perin varanneita matkustajia.

30. Näin ollen molemmat ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet tiedustelevat lähinnä, miten asetuksen 2 artiklan l alakohdassa tarkoitetut "viivästyminen" ja "peruuttaminen" erotetaan toisistaan ja voidaanko viivästyminen katsoa asetuksen perusteella peruuttamiseksi tietyn ajan kuluttua.

Alustavat huomautukset – asetuksen lainsäädäntöhistoria

31. Komissio totesi alkuperäisen asetusehdotuksensa [12] perustelujen 20 kohdassa seuraavaa: "– – silloin, kun liikenteenharjoittaja peruuttaa lennon, se kieltäytyy tarjoamasta palvelua, josta se on tehnyt sopimuksen. Tämä ei koske poikkeuksellisia olosuhteita, joista liikenteenharjoittaja ei voi olla vastuussa, kuten poliittisesti epävakaata tilannetta, vaikeita sääolosuhteita, riittämätöntä turvallisuutta ja odottamattomia turvallisuuskatkoksia. Matkustajalle lennon peruuttaminen normaaliolosuhteissa kaupallisista syistä aiheuttaa vaivaa ja ajanhukkaa erityisesti silloin, kun asiasta ei varoiteta etukäteen.

12 – Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lennollepääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lentomatkustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä, KOM(2001) 784 lopullinen (komission alkuperäisen ehdotuksen perustelut).

Tämä ei ole hyväksyttävissä.” Komissio totesi perustelujen 23 kohdassa seuraavaa: ”Vaikka lennon viivästyminen aiheuttaa matkustajille samanlaista vaivaa ja turhautumista kuin lennollepääsyn epääminen tai lennon peruuttaminen, se eroaa niistä siten, että liikenteenharjoittaja on vastuussa viimeksi mainituista (paitsi jos epääminen tai peruuttaminen johtuu syistä, joista liikenteenharjoittaja ei voi olla vastuussa) mutta ei aina lennon viivästymisestä. Muita yleisiä syitä viivästymisiin ovat ilmaliikenteen hallintajärjestelmät ja lentoaseman kapasiteettirajoitukset. Kuten komissio toteaa tiedonannossaan lentomatkustajien suojasta Euroopan unionissa, sen mielestä liikenteenharjoittajia ei tulisi nykyisessä tilanteessa velvoittaa antamaan korvausta viivästyneille matkustajille.”

32. Ei ole helppoa ymmärtää logiikkaa, jonka perusteella komissio teki tämän eron. Perusteluissa todetaan ensin, että lentoyhtiöt ovat aina vastuussa lennon peruuttamisesta, paitsi poikkeuksellisissa olosuhteissa, jolloin ne vapautetaan vastuusta (tätä periaatetta noudatetaan myöhemmin myös asetuksen 5 artiklassa, jossa käsitellään poikkeuksellisia olosuhteita).[13] Asetusehdotuksen perusteluissa lueteltiin joitakin tilanteita, joissa lentoyhtiöt eivät ole (objektiivisesti tarkasteltuna) vastuussa viivästymisestä. Ne – kuten aiemmin peruuttamisen yhteydessä mainitut poikkeukselliset olosuhteet – ovat tilanteita, joista lentoyhtiö ei ole (objektiivisesti tarkasteltuna) vastuussa. Olisi loogista, että perusteluissa pyrittäisiin (sekä peruutettujen että viivästyneiden lentojen yhteydessä) siihen, etteivät lentoyhtiöt ole velvollisia maksamaan korvausta, jos viivästyminen tai peruuttaminen ei objektiivisesti tarkasteltuna johtunut niiden tuottamuksesta. Komissio toteaa perusteluissa sen sijaan ainoastaan, että ”sen mielestä liikenteenharjoittajia ei tulisi nykyisessä tilanteessa velvoittaa antamaan korvausta viivästyneille matkustajille”.

33. Komission ehdotuksessa ehdotettiin peruuttamistapauksessa samaa korvausta kuin lennollepääsyn epäämisen tapauksessa, jossa korvauksen on perustelujen 11 kohdan mukaan oltava niin suuri, että sillä on ”varoittava vaikutus liikenteenharjoittajiin”. Perustelujen 14 kohdassa määrää tarkennetaan seuraavasti: ”Jotta liikenteenharjoittajat pidättäytyisivät epäämästä lennollepääsyn matkustajilta kaikissa tapauksissa matkustusluokasta riippumatta, komissio ehdottaa, että korvauksen kiinteä määrä asetetaan kaksinkertaiseksi useimpien ensimmäisen luokan lippujen hintoihin nähden – –.”

13 – Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 98–101 kohta.

34. Ero, jonka komissio teki ehdotuksessaan käsitteiden ”peruuttaminen” ja ”viivästyminen” välillä, ei kenties perustunut matkustajiin kohdistuviin vaikutuksiin vaan liikenteenharjoittajan vastuun määrään – siihen, että toisistaan erotettiin tarkoituksellinen päätös peruuttaa lento kaupallisista syistä (”peruuttaminen”), jota on pyrittävä estämään velvoittamalla liikenteenharjoittajat maksamaan niin suuria korvauksia, että niillä on varoittava vaikutus, ja tosiasiallinen pyrkimys kuljettaa matkustajat määräpaikkaansa kuinka myöhään tahansa ulkoisten ongelmien tapauksessa (”viivästyminen”), jossa liikenteenharjoittajat on velvoitettava ainoastaan tarjoamaan tiettyä apua. Jos tämä pitää paikkansa, käsitteiden ”syy” (cause) ja ”tuottamus” (fault) välillä näyttää olevan hieman sekaannusta. Tosiasiallinen pyrkimys kuljettaa matkustajat määräpaikkaansa mahdollisimman nopeasti voi hyvinkin tarkoittaa aikataulun mukaisen lennon peruuttamista (koska on selvää, ettei se voi lähteä ajallaan) ja sen varmistamista, että matkustajat voidaan kuljettaa toisella lennolla. [14] Lähinnä kaupallisista syistä saatetaan vastaavasti pitkittää sellaisen lennon viivästymistä, jolla on vähän matkustajia, koska lentoyhtiö on käyttänyt ensimmäisen saatavilla olleen korvaavan koneen eri lentoon, jolla oli enemmän matkustajia. [15] Jos komission ehdotuksessa oli tarkoitus noudattaa periaatetta, jonka mukaan lentoyhtiöt ovat velvollisia maksamaan korvausta vain, jos ne ovat toimineet tuottamuksellisesti, komission olisi luullut laativan säännöksiä, joissa määritellään kaupallisista päätöksistä johtuvat viivästykset (ja säädetään niihin sovellettavista seuraamuksista).

35. Lainsäädäntöprosessissa ei ole kuitenkaan ilmeisesti kiinnitetty erityistä huomiota tähän eroon, etenkään kun korvausten määrää oli pienennetty. Lopullisesta hyväksytystä tekstistä on vaikea päätellä, millä perusteilla ”peruuttaminen” ja ”viivästyminen” erotetaan toisistaan.

Miksi viivästymisen ja peruuntumisen välinen ero on tärkeä?

36. Asetuksen 2 artiklan l alakohdassa ”peruuttamisella” tarkoitetaan ”sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu”. Asetuksessa ei ole vastaavaa määritelmää termille ”viivästyminen”. Viivästymistä ei määritellä myöskään Varsovan tai Montrealin yleissopimuksissa. Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa määrätään ainoastaan melko yleisluonteisesti, että rahdinkuljettaja on vastuussa vahingosta, joka on aiheutunut ”viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa”. Tämä virke näyttää kattavan monia – ellei kaikkia – ”lennon peruuttamiseksi” katsottavia tapauksia ja olevan huomattavasti laajempi kuin asetuksessa tarkoitettu ”lennon viivästyminen”.

37. Viivästymisen ja peruuttamisen välinen ero on kuitenkin merkityksellinen asetuksessa. Asetuksen 5 artiklassa myönnetään matkustajille, joiden lento on peruutettu,

14 – Koska matkustaja on asetuksen 7 artiklan nojalla oikeutettu korvaukseen lennon peruuntuessa, tässä esimerkissä päädytään sellaiseen (vääristyneeseen) lopputulokseen, että ”pelkkä” lennon viivästyminen on ”parempi” vaihtoehto lentoyhtiölle (mutta ei matkustajille).

15 – Ks. asiassa C-396/06, Kramme, esittämässäni ratkaisuehdotuksessa (saatavilla yhteisöjen tuomioistuimen internetsivustolla) mainitut tosiseikat, joiden vuoksi ennakkoratkaisupyyntö esitettiin kyseisessä asiassa. Ennakkoratkaisupyyntö peruutettiin ennen tuomiota.

oikeus tiettyyn korvaukseen. Asetuksen 6 artiklassa ei säädetä vastaavanlaisesta korvauksesta viivästymisen yhteydessä.

38. Asetuksen huomattavana ansiona on, että siinä myönnetään automaattinen korvaus matkustajille, joiden lento on peruutettu. Kuten Puolan hallitus toteaa kirjallisissa huomautuksissaan, asetuksessa peruuttamisen ja viivästymisen välillä tehty ero voi kuitenkin johtaa siihen, että objektiivisesti tarkasteltuna samanlaisessa tilanteessa olevia matkustajia kohdellaan eri tavoin.

39. Näin ollen herää väistämättä (perustava) kysymys siitä, loukataanko asetuksessa yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

Yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vaikutus

40. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun tai syrjintäkiellon periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tapauksia ei kohdella eri tavoin eikä erilaisia tapauksia kohdella samalla tavoin, ellei tällainen kohtelu ole objektiivisesti perusteltua. [16]

41. Asiassa IATA ja ELFAA riitautettiin asetuksen 5, 6 ja 7 artiklan pätevyys yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kannalta, mutta pikemminkin lentoyhtiöiden kuin matkustajien näkökulmasta.

42. Edellä mainitussa asiassa ELFAA väitti, että sen edustamat halpalentoyhtiöt kärsivät syrjivästä kohtelusta, koska mainituissa artikloissa säädetyillä toimenpiteillä asetetaan samat velvollisuudet kaikille lentoliikenteen harjoittajille tekemättä eroa niiden hintapolitiikkojen ja niiden tarjoamien palvelujen perusteella. ELFAA totesi lisäksi, ettei yhteisön oikeudessa aseteta samoja velvollisuuksia muille liikennemuodoille. Se katsoi näin ollen implisiittisesti, että lentoliikennealaa syrjitään tällaisella erilaisella kohtelulla.

43. Yhteisöjen tuomioistuin katsoi, että eri liikennemuotoja koskevilla toimialoilla toimivien yritysten tilanne ei ole vertailukelpoinen ja että matkustajat, joihin lennon peruuntuminen tai pitkäkestoinen viivästyminen kohdistuu, ovat objektiivisesti erilaisessa tilanteessa kuin muiden liikennevälineiden matkustajat samantapaisten tapahtumien

16 – Ks. esim. asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006 (Kok., s. I-403, 95 kohta) ja asia C-173/07, Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008 (Kok., s. I-5237, 39 kohta).

yhteydessä. Lisäksi lentoliikenteen harjoittajien matkustajille lentojen peruuntumisen tai pitkäkestoisen viivästyksen yhteydessä aiheutuneet vahingot ovat samankaltaisia riippumatta yhtiöstä, jonka kanssa he ovat tehneet sopimuksen, eikä vahingoilla ole yhteyttä yhtiöiden harjoittamiin hintapolitiikkoihin. [17] Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että ”yhteisön lainsäätäjän oli kohdeltava kaikkia lentoyhtiöitä samalla tavalla sen asetuksella N:o 261/2004 tavoitellun päämäärän kannalta, joka on lentoliikenteen harjoittajien kaikkien matkustajien suojelun lisääminen, tai muuten se olisi loukannut yhdenvertaisen kohtelun periaatetta”. [18]

44. Asiassa IATA ja ELFAA antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin nimenomaisesti vahvisti, että asetuksen ensisijaisena tavoitteena on lisätä kaikkien lentomatkustajien suojelua. Yhteisöjen tuomioistuimen toteuttama ELFAA:n väitteiden tarkastelu ja hylkääminen perustuvat itse asiassa edellä esitettyyn toteamukseen. ELFAA väitti, että lentoliikenne ja muut liikennemuodot voidaan rinnastaa toisiinsa. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, ettei niitä voida rinnastaa toisiinsa matkustajien kannalta lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä. ELFAA väitti, ettei reittilentoyhtiöitä ja halpalentoyhtiöitä voida rinnastaa toisiinsa. Yhteisöjen tuomioistuin totesi, että ne voidaan rinnastaa toisiinsa matkustajien kannalta lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä. Lyhyesti sanoen ELFAA kehotti yhteisöjen tuomioistuinta tarkastelemaan asetusta lentoyhtiöiden näkökulmasta. Yhteisöjen tuomioistuin hylkäsi tämän lähestymistavan ja tarkasteli ELFAA:n väitettä (ja asetusta) *matkustajien näkökulmasta*.

45. Lisäksi on syytä mainita, että yhteisöjen tuomioistuin katsoi koko tarkastelunsa ajan, että peruutetun lennon matkustajat ja lennon pitkäkestoisen viivästyksen kohteeksi joutuneet matkustajat kuuluvat *samaan ryhmään*.

46. Yhteisöjen tuomioistuin totesi asiassa Arcelor Atlantique ja Lorraine ym., että ”yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaaminen erilaisen kohtelun vuoksi edellyttää, että kyseessä olevat tapaukset ovat toisiinsa rinnastettavissa, kun tarkastellaan näille tapauksille ominaisia seikkoja”. Nämä seikat ja siis tapauksien rinnastettavuus ”on muun muassa määritettävä ja niitä on arvioitava *yhteisön sen toimen kohteen ja päämäärän valossa*, jolla kyseinen erottelu otetaan käyttöön. On myös otettava huomioon sen alan periaatteet ja tavoitteet, johon kyseinen toimi kuuluu – –”. [19]

17 – Yhteisöjen tuomioistuin totesi näiden vahinkojen luonteesta tuomion 43 kohdassa, että viivästys matkustajien ilmakuljetuksesta voi – erityisesti mikäli se on pitkäkestoinen – aiheuttaa yleensä kahden tyyppisiä vahinkoja. Yhtäältä liian pitkäkestoinen viivästys aiheuttaa kaikille matkustajille lähes samanlaisia vahinkoja, joiden korjaaminen voi tapahtua vakiomuotoisen ja välittömän avun tai huolenpidon muodossa (tarjoamalla kaikille asianomaisille esimerkiksi virvokkeita, aterioita, majoituksia ja puhelinsoittoja). Toisaalta matkustajille voi aiheutua yksilöllisiä vahinkoja, jotka liittyvät heidän matkustamisensa syihin ja joiden korjaaminen vaatii tapauskohtaista aiheutuneiden vahinkojen laajuuden arviointia. Tällaiset vahingot voidaan näin ollen korvata ainoastaan jälkikäteen ja yksilöllisesti.

18 – Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 94–98 kohta; ks. myös edellä alaviitteessä 16 mainittu asia Emirates Airlines, tuomion 35 kohta.

19 – Asia C-127/07, Arcelor Atlantique ja Lorraine ym., tuomio 16.12.2008 (Kok., s. I-9895, 25 ja 26 kohta) (kursivointi tässä), jossa viitataan asiaan 6/71, Rheinmühlen Düsseldorf, tuomio 27.10.1971 (Kok., s. 823, 14 kohta); yhdistettyihin asioihin 117/76 ja 16/77, Ruckdeschel ym., tuomio 19.10.1977 (Kok., s. 1753, Kok. Ep. III, s. 449, 8 kohta); asiaan C-280/93, Saksa v. neuvosto, tuomio 5.10.1994 (Kok., s. I-4973, Kok. Ep. XVI, s. I-173, 74 kohta) ja yhdistettyihin asioihin C-364/95 ja C-365/95, T. Port, tuomio 10.3.1998 (Kok., s. I-1023, 83 kohta).

47. Asiassa IATA ja ELFAA antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin toteaa yksiselitteisesti, että asetuksen 5 artiklan (peruuttaminen) ja 6 artiklan (viivästyminen) tavoite ilmenee johdanto-osan ensimmäisestä ja toisesta perustelukappaleesta, joiden mukaan lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso ja siinä olisi otettava huomioon kuluttajansuojan yleiset vaatimukset, koska lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia haittoja. [20]

48. Asiassa IATA ja ELFAA yhteisöjen tuomioistuin siis totesi selkeästi, että matkustajien suojelu on ”välitön päämäärä” tai ”yhteisön lainsäätäjän nimenomaisesti esittämä suora päämäärä”. Se totesi kuitenkin, että asetuksella voi olla epäsuorasti muita, toissijaisia tavoitteita (kuten lentojen peruutusten ja pitkäkestoisten viivästysten määrän vähentäminen). [21]

49. Tällaista lähestymistapaa tukee se – kuten yhteisöjen tuomioistuin totesi –, että yhteisön lainsäätäjän valitsemien eri toimenpiteiden ulottuvuus vaihtelee ”matkustajien kärsimien vahinkojen suuruuden perusteella, jota arvioidaan joko viivästyksen keston ja seuraavan lennon odotusajan tai sen ajan perusteella, joka on kulunut ennen kuin lennon peruuttamisesta on tiedotettu asianosaisille”. [22] Vaikka ajan laskennassa käytetään eri perusteita, sekä peruuttamisessa että pitkäaikaisessa viivästymisessä vahingon suuruutta arvioidaan kuluneen ajan perusteella.

50. Kuluttajansuojan lujittaminen on myös yksi EY 3 artiklan 1 kohdan t alakohdassa nimenomaisesti mainittu toimi, jota yhteisön on toteutettava EY 2 artiklassa määrättyjen yhteisön yleisten tavoitteiden saavuttamiseksi. [23]

51. Aiheutuneiden haittojen vakavuudesta riippumatta asetuksessa kuitenkin säädetään, että lennon peruuntuessa matkustajalla on aina oikeus korvaukseen (7 artiklan nojalla), mutta ei viivästymisen tapauksessa. Kuten asiassa Sturgeon esitetyssä ennakkoratkaisupyynnössä katsotaan ja kuten komissio totesi suullisessa käsittelyssä, asetus näyttää näin ollen perustuvan oletukseen, jonka mukaan peruuttamisesta aiheutuu väistämättä enemmän haittaa matkustajille, minkä vuoksi sen yhteydessä tarvitaan tehok-

20 – Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 69 kohta ja asia C-549/07, Wallentin-Hermann, tuomio 22.12.2008 (Kok., s. I-11061, 18 kohta). Asetuksen johdanto-osan toisessa perustelukappaleessa mainitaan samassa virkkeessä ”lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen” tekemättä eroa niiden välillä.

21 – Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 82 ja 83 kohta sekä julkisasiamies Geelhoedin ratkaisuehdotuksen 121 ja 122 kohta.

22 – Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 85 kohta.

23 – Ks. myös julkisasiamies Geelhoedin esittämä ratkaisuehdotus em. asiassa IATA ja ELFAA, 117–119 kohta. Julkisasiamies viittaa EY 153 artiklan 2 kohtaan (jossa edellytetään, että yhteisön lainsäätäjä ottaa kuluttajansuojaa koskevat vaatimukset huomioon muilla politiikan aloilla) ja EY 95 artiklan 3 kohtaan (jossa edellytetään kuluttajansuojan korkeaa tasoa) sekä toteaa, että kuluttajien suojelu on epäilemättä oikeutettu tavoite, josta määrätään nimenomaisesti EY:n perustamissopimuksessa.

kaampaa suojelua kuin ”pelkän” viivästymisen tapauksessa. [24]

52. Minusta on täysin epäselvää, miksi pitäisi olla näin. Komissio itse asiassa myöntää kirjallisissa huomautuksissaan, ettei peruuttamisesta aina aiheudu tosiasiallisesti suurempaa haittaa kuin viivästymisestä.

53. Mainitsen esimerkkinä seuraavan tilanteen: Matkustaja A ja matkustaja B ovat varanneet lennon Brysselistä New Yorkiin eri lentoliikenteen harjoittajilta, ja molempien lentojen lähtöaika on 8.30. Kun matkustaja A saapuu lentokentälle, hänelle ilmoitetaan, että hänen lentonsa on peruutettu. Hänelle tarjotaan paikkaa toiselta lennolta, joka lähtee New Yorkiin seuraavana päivänä klo 8.30. Matkustajan B saavuttua lentokentälle hänelle ilmoitetaan, että hänen lentonsa viivästyy. Lento lähtee lopulta samaan aikaan kuin matkustajan A uusi lento eli vuorokauden kuluttua aikataulun mukaisesta lähtöajasta. Matkustajat A ja B saapuvat New Yorkiin samaan aikaan. He ovat tosiasiallisesti samassa tilanteessa, mutta ainoastaan matkustajalle A myönnetään asetuksen nojalla oikeus automaattiseen korvaukseen.

54. Asetuksessa peruuttamisen ja viivästymisen välillä tehty ero näyttää näin ollen olevan ristiriidassa asetuksen tarkoituksen kanssa.

55. Tämä on vielä selvempää, kun otetaan huomioon, että asetus voi johtaa sellaiseen (vääristyneeseen) lopputulokseen, että matkustajilta, joille on aiheutunut enemmän haittaa, evätään automaattinen korvaus, mutta pienemmästä haitasta kärsineet matkustajat saavat tällaisen korvauksen. Kuvitellaanpa edelleen seuraavanlainen tilanne: Edellä mainitut matkustajat A ja B (selvästi lentoyhtiön kanta-asiakkaita) ovat varanneet lennon Brysselistä New Yorkiin eri lentoliikenteen harjoittajilta, ja molempien lentojen lähtöaika on 10.30. Saavuttuaan lentokentälle matkustaja A saa tietää, että hänen lentonsa on peruutettu. Lentoliikenteen harjoittaja kuitenkin ehdottaa saman tien vaihtoehtoista toisen lentoliikenteen harjoittajan lentoa, joka lähtee klo 11.00. Kun matkustaja B saapuu lentokentälle, hänelle ilmoitetaan, että hänen lentonsa viivästyy. Lento lähtee lopulta klo 22.30 eli 12 tuntia aikataulun mukaista lähtöaikaa myöhemmin. On itsestään selvää, että matkustajalle B on aiheutunut enemmän haittaa.

56. Matkustaja A (johon ei kohdistunut juuri minkäänlaisia vaikutuksia) voi hakea korvausta asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan nojalla. Matkustaja B on voinut ainoastaan vaatia tuntien odotuksen aikana aterioita ja virvokkeita, [25]

24 – Vrt. asetuksen johdanto-osan 12 perustelukappale (peruuttaminen) ja 17 perustelukappale (viivästyminen). Niissä esitetyt erilaiset ratkaisut ovat suoraan ristiriidassa toisen perustelukappaleen kanssa, jossa myönnetään, että ”lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen” aiheuttavat ”matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja”.

25 – Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohta, jossa viitataan 9 artiklan 1 kohdan a alakohtaan. Koska esimerkissäni oleva lento on Atlantin ylittävä lento, matkustajan B on odotettava neljä tuntia, ennen kuin hänellä on 9 artiklan nojalla ”oikeus huolenpitoon”.

kaksi ilmaista puhelua (tai teleksiä, telekopioviestiä tai sähköpostiviestiä) [26] ja myöhemmin (viiden tunnin kuluttua) oikeuden valita korvaustavan, jos hänen ei enää kannata odottaa lentoa. [27] Oikeus huolenpitoon on varmasti hyödyllinen, mutta se tuskin vastaa matkustajan A saamaa korvausta.

57. Ottaen huomioon, että asetuksella on tarkoitus tehostaa kuluttajansuojaa, komissio toteaa asetusehdotuksensa perusteluissa peruuttamisen ja viivästymisen välisestä erosta seuraavaa: ”Vaikka lennon viivästyminen aiheuttaa matkustajille samanlaista vaivaa ja turhautumista kuin lennollepääsyn epääminen tai lennon peruuttaminen, se eroaa niistä siten, että liikenteenharjoittaja on vastuussa viimeksi mainituista (paitsi jos epääminen tai peruuttaminen johtuu syistä, joista liikenteenharjoittaja ei voi olla vastuussa) mutta ei aina lennon viivästymisestä.” [28]

58. Tämä selitys ei kestä lähempää tarkastelua.

59. Komissio nimenomaisesti myöntää, että lennon pitkäaikainen viivästyminen ja peruuttaminen aiheuttavat matkustajille samanlaista vaivaa. Jos tämä pitää paikkansa (kuten näyttää pitävän), voitaisiin olettaa, että matkustajia kohdeltaisiin molemmissa tilanteissa samalla tavoin, koska he tarvitsevat ja ansaitsevat kummassakin tapauksessa suojelua (mutta heitä ei kohdella samalla tavoin). Komissio toteaa edelleen, että peruuttamisen ja viivästymisen välinen ero (ja ainakin implisiittisesti näin ollen myös erilaisen kohtelun peruste) on se, että liikenteenharjoittaja on aina vastuussa peruuttamisesta (paitsi silloin, kun se ei ole vastuussa), mutta se ei ole aina vastuussa viivästymisestä (paitsi oletettavasti silloin, kun se on vastuussa). Tässä on tehty erottelu, vaikka ei ole kyse erosta.

60. Vaikuttaa siltä, että taustalla on täytynyt (jälleen tehostettua kuluttajansuojaa ajatellen) olla se ajattelutapa, että kun liikenteenharjoittaja *ei ole vastuussa* (peruuttamisesta tai pitkäaikaisesta viivästymisestä johtuneesta) haitasta, sen ei tarvitse maksaa korvausta, ja että kun se vastaavasti *on vastuussa*, sen on maksettava korvausta. Toisin sanoen korvausperusteena ei ole se, onko liikenteenharjoittaja aiheuttanut haitan, vaan liikenteenharjoittajan tuottamus (laajasti määriteltynä).

26 – Idem, jossa viitataan 9 artiklan 2 kohtaan.

27 – Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii kohta, jossa viitataan 8 artiklan 1 kohdan a alakohtaan.

28 – Edellä alaviitteessä 12 mainitun komission alkuperäisen ehdotuksen perustelut, 23 kohta.

61. Tämä ei kuitenkaan vielä selitä sitä, miksi peruuttamisesta aiheutuneesta haitasta kärsiviä matkustajia ja pitkäaikaisesta viivästymisestä aiheutuneesta haitasta kärsiviä matkustajia kohdellaan eri tavoin. On mahdollista, että sekä pitkäaikainen viivästyminen että peruuttaminen johtuvat (tai eivät johdu) liikenteenharjoittajasta. Asetukseen perustuva erilainen kohtelu ei kuitenkaan riipu siitä, onko liikenteenharjoittaja toiminut tuottamuksellisesti, vaan ainoastaan siitä, luokitellaanko tapaus viivästymiseksi vai peruuttamiseksi. Myöskään valmisteluasiakirjoissa ei ole mitään muuta objektiivista selitystä erilaiselle kohtelulle.

62. Erilainen kohtelu näyttää näin ollen olevan ristiriidassa yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa.

63. Edellä esitettyä päätelmää tukee se, että asiassa IATA ja ELFAA antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin totesi selkeästi ja yksiselitteisesti, että kuluttajien suojelu on asetuksen ensisijainen tavoite. Matkustajien näkökulmasta tarkasteltuna toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa olevia henkilöitä kohdellaan eri tavoin toisen ryhmän (matkustajien, joiden lento on peruutettu) eduksi ja toisen ryhmän (matkustajien, joiden lento on viivästynyt pitkäaikaisesti) haitaksi.

64. Ainakin ensi näkemältä vaikuttaa lisäksi siltä, että asetuksen ensisijainen tavoite (tehostettu kuluttajansuoja) voitaisiin saavuttaa yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisilla toimilla. On tietenkin yhteisön lainsäätäjän asiana tarkastella tällaisia toimia ja päättää niistä. [29]

65. Nyt esillä olevassa asiassa yhteisöjen tuomioistuimen tietoon ei ole Puolan hallituksen lyhyttä huomautusta lukuun ottamatta tullut väitteitä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mahdollisesta vaikutuksesta esitettyihin ennakkoratkaisukysymyksiin. Näin ollen ei ole käsitelty riittävästi sitä mahdollisuutta, että viivästymisen ja peruuttamisen välistä eroa tarkasteltaessa todetaan, että asetuksessa kohdellaan näitä kahta käsitettä tämän EY:n lainsäädännön perusperiaatteen vastaisesti. Tiedän, että voi olla olemassa vastaväitteitä, joita en ole onnistunut yksilöimään. Sekä toimielimillä että jäsenvaltioilla olisi oltava mahdollisuus kommentoida analyysiäni ja esittää objektiivisia perusteluja koskevia väitteitä.

29 – Ainoastaan esimerkkinä todettakoon, että säännöksissä voitaisiin rajoittaa automaattinen korvaus peruuttamistapauksiin, joissa ei tarjota uudelleenreititystä tietyn ajanjakson (esim. kahden tunnin) kuluessa, ja myöntää automaattinen korvaus tapauksissa, joissa viivästyminen on samaa tiettyä ajanjaksoa pitempi. Peruuttamistapauksissa lentoliikenteen harjoittajan ei (tällä hetkellä) tarvitse maksaa korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että viivästyminen tai peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu. Tarvittaisiin vastaavanlainen säännös, jota sovelletaan viivästymisiin, joiden tapauksessa lentoyhtiö voi osoittaa, ettei viivästyminen johdu siitä. Tietty ajanjakso voisi vaihdella lennon pituuden mukaan (kuten voimassa olevan asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa ja 7 artiklan 2 kohdassa). Tällainen järjestely täyttäisi nähdäkseni myös suhteellisuusperiaatteen vaatimukset (joita käsitellään nimenomaisesti em. asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion 79 kohdassa).

66. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin aloittaa suullisen käsittelyn uudelleen ja kehottaa jäsenvaltioita, komissiota, Euroopan parlamenttia ja neuvostoa esittämään huomautuksia tästä asiasta.

67. Siltä varalta, ettei yhteisöjen tuomioistuin hyväksy ehdottamaani lähestymistapaa, esitän seuraavat huomautukset siitä, voidaanko asetusta tulkita yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti. [30]

Viitteet lennon peruuttamisesta

68. Yhteisöjen tuomioistuimessa, kansallisessa oikeuskäytännössä ja oikeuskirjallisuudessa [31] mainittuja tekijöitä, jotka antavat mahdollisia viitteitä lennon peruuttamisesta, ovat lentoliikenteen harjoittajan vaihtuminen, miehistön vaihtuminen, lennon numeron vaihtuminen, lähtökentän vaihtuminen, matkatavaroiden palauttaminen matkustajille, matkustajien uusi lähtöselvitys, uusien paikkojen osoittaminen, kaikkien matkustajien siirtäminen yhteen tai useampaan toiseen lentokoneeseen, uusien tarkastuskorttien antaminen ja se, että koneen ohjaaja (tai muu lentoliikenteen harjoittajan henkilöstöön kuuluva henkilö) ilmoittaa lennon peruutetuksi (cancelled) tai tämä tieto ilmoitetaan lähtevien lentojen ilmoitustaululla.

69. Jo terveellä järjellä voidaan päätellä, että kaikki nämä tekijät voivat olla viitteitä siitä, että kyseessä on lennon peruuntuminen eikä pelkästään viivästyminen. Mitä enemmän edellä mainittuja tekijöitä esiintyy yhdessä, sitä todennäköisempää on, että lento on tosiasiallisesti peruutettu. Lisäksi katson, ettei mikään yksittäinen tekijä voi olla ratkaiseva.

70. Lentokoneen poistaminen käytöstä ei esimerkiksi automaattisesti johda sen lennon peruuttamiseen, jolle kyseinen lentokone oli varattu. Lento voidaan edelleen suorittaa, jos käytetään korvaavaa lentokonetta. [32] Nähdäkseni on merkityksetöntä, siirretäänkö matkustajat yhteen vai useaan korvaavaan lentokoneeseen. [33]

71. Samanlaista tarkastelua voidaan soveltaa useimpiin muihin esitettyihin tekijöihin. Ne

30 – Johdettua yhteisön oikeutta pitää tulkita niin pitkälti kuin mahdollista siten, että sen sisältö on sopusoinnussa EY:n perustamissopimuksen määräysten ja yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden kanssa. Ks. esim. asia C-413/06 P, Bertelsmann ja Sony Corporation of America v. Impala, tuomio 10.7.2008 (Kok., s. I-4951, 174 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

31 – Ks. esim. Schmid, R., "Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004" *NJW*, nro 26, 2006, s. 1843; Gaedtke, E., "Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004", *Verbraucher und Recht*, 2007, s. 203 ja 204 ja Wagner, B., "Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004", *VuR*, 2006, s. 338 ja 339, sekä edellä mainituissa artikkeleissa olevat oikeuskäytäntöviittaukset.

32 – Ks. edellä alaviitteessä 15 mainitussa asiassa Kramme esittämäni ratkaisuehdotus, 39 kohta.

33 – Asiassa Böck ja Lepuschitz esitetyssä ennakkoratkaisupyynnössä mainittu tekijä.

kuuluvat erottamattomasti lentoliikenteeseen ja voivat esiintyä muilta osin normaalin (ei välttämättä edes viivästyneen) lennon yhteydessä.

72. Komissio toteaa kirjallisissa huomautuksissaan, että lennon numeron muuttuminen [34] on vahva osoitus lennon peruuntumisesta, ja tätä väitettä tukivat suullisessa käsittelyssä Böckin ja Lepuschitzin, Condorin ja Kreikan hallituksen edustajat. [35] Yhdyn tähän toteamukseen.

73. Uusi lennon numero ei kuitenkaan ole ehdottoman varma tekijä, jonka perustella viivästyneet lennot voidaan erottaa peruutetuista lennoista. Lennon numero saatetaan joutua muuttamaan pelkästään teknisistä syistä, joihin lentoliikenteen harjoittaja ei voi vaikuttaa, vaikka kaikki muut lennon parametrit säilyvät ennallaan. [36] Tällaisessa tilanteessa lennon numeron muuttuminen ei voi olla ratkaiseva todiste peruuntumisesta. Vastaavasti lennon alkuperäisen numeron säilyminen ei välttämättä tarkoita, ettei lentoa ole peruutettu.

74. Sama pätee lentoliikenteen harjoittajan henkilöstön tai lentoaseman muun henkilöstön ilmoituksiin lennon peruuntumisesta. Kansallisessa tuomioistuimessa kiisteltäisiin varmasti loputtomiin siitä, oliko rasittunut henkilöstön jäsen, joka ilmoitti lennon peruuntumisesta ruuhkaisella tiskillä palvelua odottavassa tungeksivassa joukossa olevalle matkustajalle, toimivaltainen ilmoittamaan tällaisen tiedon (tai oliko henkilöstön jäsenellä ja matkustajalla tosiasiassa yhteinen kieli siten, että toteamuksella oli varmasti yksiselitteinen merkitys). Lennon ohjaajan antamalla ilmoituksella tai lähtevien lentojen virallisella ilmoitustaululla olevalla tiedolla olisi enemmän arvovaltaa mutta ei välttämättä ratkaisevaa merkitystä.

75. Koska mikään mainituista tekijöistä ei voi olla yksin ratkaiseva, kansallisten tuomioistuinten on kussakin yksittäisessä tapauksessa arvioitava kunkin tekijän merkityksellisyyttä, kun ne esiintyvät yhdessä. Tämä voi aiheuttaa huomattavia oikeusvarmuuteen liittyviä ongelmia. [37]

76. Lisäksi on selvää, että lentoliikenteen harjoittajat voivat itse vaikuttaa merkittävästi joihinkin tekijöihin, joiden perusteella viiväs-

34 – Myös tämä tekijä mainitaan asiassa Böck ja Lepuschitz esitetyssä ennakkoratkaisupyynnössä.

35 – Asetusta koskevassa tiedotusasiakirjassaan komissio toteaa lisäksi, että sen mielestä lento voidaan katsoa yleensä peruutetuksi, kun lennon numero muuttuu reitillä, johon matkustajalla on sopimus tiettynä päivänä ja ajankohtana: Information Document of the Directorate-General for Energy and Transport: Answers to Questions on the application of Regulation No 261/2004, s. 3, saatavilla internetosoitteessa http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 – On esimerkiksi varsin todennäköistä, että maanantain ja tiistain lennolla on sama numero reitillä, jolla reittilentoliikenteen harjoittaja liikennöi päivittäin. Jos lennoilla on sama numero ja jos maanantain lento viivästyy 24 tuntia, sen numero on muutettava, jotta voidaan välttää mahdolliset sekaannukset lennonjohdon ohjeissa, koska maanantain lennon ohjaaja ja tiistain lennon ohjaaja valmistautuisivat lähtöön ja pyytäisivät lähtöaikaa ja rullauslupaa (jne.) samanaikaisesti tai lähes samanaikaisesti.

37 – Ks. jäljempänä tämän ratkaisuehdotuksen 89 ja 90 kohta.

tyminen voidaan erottaa peruuttamisesta. Niiden kannattaa taloudellisista syistä toteuttaa toimia sen varmistamiseksi, että tapaus luokitellaan peruuttamisen sijaan viivästymiseksi, olipa se kuinka pitkäaikainen hyvänsä, sekä kiistää (mikäli mahdollista) matkustajien väitteet siitä, että lento oli tosiasiallisesti peruutettu. [38]

78. Sturgeonit, Böck ja Lepuschitz, Itävallan, Ranskan, Kreikan, Italian, Puolan ja Ruotsin hallitukset sekä komissio katsovat, että tietyn ajan kuluttua viivästyminen voidaan luokitella peruuttamiseksi. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus kuitenkin katsoo, että ainoastaan yhteisön lainsäätäjä voi asianmukaisesti erottaa nämä kaksi tapausta toisistaan kuluneen ajan perusteella. Condor väittää, että matkustajilla on Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan nojalla oikeus saada vahingonkorvausta, jos heidän lentonsa on viivästynyt. Matkustajien suojelua koskevat näkökohdat eivät näin ollen edellytä, että pitkäaikainen viivästyminen katsotaan asetuksen 5 artiklassa tarkoitetuksi peruuttamiseksi.

Aika peruuttamisen määrittävänä tekijänä

77. Toisin kuin edellä lueteltuja tekijöitä aikaa ei voida manipuloida. [39] Voiko ”kohtuuttoman pitkäaikainen” viivästyminen muuttua tosiasiallisesti peruuttamiseksi, jolloin matkustajalla on oikeus korvaukseen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla?

79. Käsittelen lyhyesti viimeksi esitettyä väitettä. Pitää paikkansa, että yhteisössä sovelletaan Montrealin yleissopimusta, jossa määrätään vahingonkorvauksesta. Tällainen korvaus voi olla tietyssä tapauksessa matkustajalle edullisempi kuin asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa säädetty lennon peruuttamisesta maksettava automaattinen kiinteämääräinen korvaus, jonka yhteydessä tosiasiallista vahinkoa ei näytetä toteen. Asetuksessa säädetty järjestely eroaa Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan mukaisesta järjestelmästä ja täydentää sitä. [40] Matkustajat, joiden lento on peruutettu, saavat korvauksen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan nojalla ”ilman, että matkustajien olisi kärsittävä hankaluuk-

38 – Asetuksen käytännön vaikutuksia koskevassa kertomuksessaan komissio totesi olevan epäilyjä siitä, että lentoyhtiöt saattavat määritellä peruutuksia pitkäaikaisiksi viivästymisiksi välttyäkseen korvaushakemuksilta, mutta sillä ei ollut tilastotietoihin perustuvaa selkeää näyttöä tällaisesta menettelystä (peruuttamistapausten vähentyminen ja viivästymistapausten lisääntyminen vastaavasti): ks. asetuksen (EY) N:o 261/2004 17 artiklan mukainen komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle lennollepääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lentomatkustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun kyseisen asetuksen toimivuudesta ja tuloksista, KOM(2007) 168 lopullinen, 4.1.2 kohta. Nyt esillä olevat ennakkoratkaisupyynnöt ovat osoitus tästä mahdollisesta ongelmasta.

39 – Vrt. Poran (engl. Screwtape) (vanhempi paholainen, joka opastaa veljenpoikaansa kiusausten maailmassa) terävä havainto, jonka mukaan ihmiset aina väittävät omistavansa ”oman” aikansa: ”Ihmiset ovat jatkuvasti esittämässä omistajuuden vaateita, jotka kuulostavat yhtä lailla hupaisilta niin taivaassa kuin helvetissäkin – –.” (Lewis, C. S., *Paholaisen kirjeopisto* (The Screwtape Letters, 1942), suom. Taneli Junttila, 2007, s. 120).

40 – Asetuksen 12 artiklan 1 kohdasta käy selvästi ilmi, ettei 7 artiklan 1 kohdassa säädetyllä kiinteämääräisellä korvauksella ole tarkoitus korvata Montrealin yleissopimuksessa tarkoitettua korvausta.

sista, jotka liittyvät vahingonkorvauskanteiden nostamiseen tuomioistuimissa”. [41] Jos pitkäaikaisesta viivästymisestä ja peruuttamisesta aiheutuu samanlaista haittaa matkustajille, matkustajien suojelu edellyttää, että heidän on molemmissa tapauksissa hyödyttävä samalla tavoin automaattiseen kiinteämääräiseen korvaukseen perustuvasta järjestelmästä. Tämä riittää ratkaisemaan Condorin väitteen.

80. Entä keskeinen väite, jonka mukaan viivästyminen muuttuu tietyn ajan kuluttua tosiasiallisesti peruuttamiseksi?

81. Ajalla on selvästikin merkitystä määritettäessä, onko lento peruutettu. Joidenkin edellä lueteltujen tekijöiden esiintyminen yhdessä ja/tai lennon kohtuuttoman pitkäaikainen viivästyminen on erittäin voimakas osoitus siitä, että lento on tosiasiallisesti peruutettu.

82. Kuten komissio lisäksi totesi suullisessa käsittelyssä, on niin, että kun matkustaja varaa lennon, hän tekee lentoliikenteen harjoittajan kanssa implisiittisen sopimuksen siitä, että hänet kuljetetaan tiettynä ajankohtana paikasta toiseen. Jos lennon lähtö viivästyy kohtuuttomasti, on vaikea väittää, että lento on edelleen ”aikataulun mukainen lento”. [42] Jos esimerkiksi reittilento lähtee päivittäin samaan aikaan, se, että kyseessä oleva lento ei ole lähtenyt ennen seuraavan päivän lentoa, on normaaleissa olosuhteissa näin ollen vahva osoitus lennon peruuttamisesta. [43]

83. Määritelmän puuttuessa termiä ”viivästyminen” on tulkittava asetuksen kaikkien säännösten sekä sen tavoitteiden valossa. [44] Asetuksen tavoitteena oleva matkustajien suojelun lisääminen selvästikin tehostuisi, jos ajan kulumista pidettäisiin tärkeänä tekijänä peruuttamista määritettäessä. Tässä lähestymistavassa on kuitenkin kaksi ongelmaa. Mitä ensinnäkin tarkoitetaan ”kohtuuttomalla viivästymisellä”? Voidaanko asetusta toiseksi tulkita siten, että kohtuuton viivästyminen katsotaan tosiasiallisesti peruuttamiseksi?

41 – Ks. em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 45 kohta, jossa yhteisöjen tuomioistuin selvitti, miten Montrealin yleissopimuksen mukainen järjestelmä eroaa asetuksen 6 artiklaan perustuvasta automaattisesta oikeudesta saada apua lennon viivästyessä.

42 – Ks. asetuksen 2 artiklan l alakohdassa esitetty ”peruuttamisen” määritelmä.

43 – En tarkoita, että kerran viikossa lähtevien lentojen tapauksessa peruuttamisesta voidaan tämän esimerkin mukaisesti vaatia korvausta vasta, kun seuraavan viikon lento on lähtenyt.

44 – Ks. vastaavasti em. asia Emirates Airlines, tuomion 27 ja 28 kohta.

Milloin viivästyminen on ”kohtuuton”?

84. Komissio toteaa perustellusti, ettei asetuksessa ole perustaa, jonka nojalla voitaisiin määrittää jokin tietty ajankohta, jonka jälkeen viivästyminen voidaan katsoa peruuttamiseksi. Asetuksesta käy selvästi ilmi, että viivästyminen voi kestää yli viisi tuntia (6 artiklan 1 kohdan iii alakohta) ja että se voi jatkua ainakin seuraavaan päivään ja mahdollisesti pitempäänkin (6 artiklan 1 kohdan ii alakohta, luettuna yhdessä 9 artiklan 1 kohdan b alakohdan ensimmäisen luetelmakohdan kanssa).

85. Ranskan hallitus toteaa, että asetuksessa on joitakin kohtia, joista voidaan saada viitteitä asiasta. Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan nojalla ajanjakso, jonka kuluttua lentoliikenteen harjoittaja on velvollinen tarjoamaan tietynmuotoista apua, riippuu lennon pituudesta. Se on vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, [45] vähintään kolme tuntia yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, [46] ja vähintään neljä tuntia kaikkien muiden lentojen osalta. [47] Yhteisön lainsäätäjä on näin ollen säätänyt, että oikeus huolenpitoon riippuu lennon pituudesta – kauemmas matkustavien on odotettava pitempään, ennen kuin heillä on oikeus huolenpitoon. [48]

86. Kyseessä olevissa säännöksissä mainitut eri ajanjaksot voitaisiin ottaa huomioon arvioitaessa, milloin viivästyminen katsotaan ”kohtuuttomaksi” ja voidaan näin ollen luokitella peruuttamiseksi. Jotta viivästyminen voisi olla ”kohtuuton”, sen olisi kuitenkin oltava huomattavasti pitempi kuin säännöksissä mainitut ajat. Tällöin herää kysymys: kuinka paljon pitempi?

87. Mielestäni on mahdotonta määrittää riittävän tarkasti, miten pitkän ajan kuluttua viivästymistä voidaan pitää ”kohtuuttomana”.

88. Kansallisen tuomioistuimen asiana on näin ollen kussakin yksittäisessä tapauksessa arvioida tosiasiat ja muodostaa näkemys – pikemminkin kansallisen oikeusperinteen, terveen järjen ja vaiston kuin jonkin täsmällisen yhteisön oikeussäännön perusteella – siitä, oliko viivästyminen ollut nimenomaisessa tapauksessa ”kohtuuton” ja onko se näin ollen katsottava tosiasiallisesti peruuttamiseksi. Tähänastisen oikeuskäytännön perus-

45 – Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan a alakohta.
46 – Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan b alakohta.
47 – Asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohta.

48 – Ks. samoin asetuksen 7 artiklan 2 kohta ja vastaavasti 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii ja iii alakohta. Asetuksen johdantoosan perustelukappaleissa ei selvitetä porrastettua oikeutta huolenpitoon. Se voi perustua pikemminkin käytännönläheiseen arvioon siitä, millainen taloudellinen rasite lentoliikenteen harjoittajille on hyväksyttävää määrätä (kun tiedetään lyhyiden, keskipitkien ja pitkien lentojen viivästymismallit), kuin syvällisempään logiikkaan matkustajien tarpeista.

teella kansallisissa tuomioistuimissa on suuria eroja siinä, ottavatko ne huomioon ajan päättäessään, onko lento peruutettu, ja jos ottavat, niin missä määrin. [49] Yhteisöjen tuomioistuin voi ainoastaan vahvistaa, että aika voi olla tärkeä tekijä peruuttamista määritettäessä ja että lennon suunniteltu pituus on otettava huomioon arvioitaessa viivästyksen kohtuuttomuutta, mutta se ei voi antaa kansallisille tuomioistuimille juurikaan muita erityisiä, hyödyllisiä ohjeita.

89. Tästä johtuva tulosten vaihtelevuus on todennäköisesti ristiriidassa oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

90. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan oikeusvarmuuden periaate – joka on yhteisön oikeuden yleisiä oikeusperiaatteita – edellyttää muun muassa, että oikeussäännöt ovat selviä ja täsmällisiä ja että niiden seuraukset ovat ennakoitavissa varsinkin silloin, kun niillä voi yksilöiden ja yritysten kannalta olla epäedullisia seurauksia. [50] Luottamuksensuojan ja oikeusvarmuuden periaatteet ovat osa yhteisön oikeusjärjestystä, minkä vuoksi yhteisön toimielinten tulee noudattaa niitä. [51] On selvästikin tärkeää, että sekä matkustajat että lentoliikenteen harjoittajat tietävät oikeutensa ja vastuunsa. Jos jäsenvaltioiden kansalliset tuomioistuimet voivat päättää, milloin viivästyminen on ”kohtuuton”, kummallakaan osapuolella ei ole selkeää ja tarkkaa kuvaa lopputuloksesta eikä mahdollisuutta ennustaa sitä.

Voidaanko viivästymistä pitää tosiasiallisesti peruuttamisena?

91. Jos voitaisiin määrittää tarkka ajanjakso, jonka kuluttua viivästymistä pidetään kohtuuttomana, tai laatia arviointiperusteita, jotka olisivat tehokas apu kansalliselle tuomioistuimelle, edellä esitettyyn kysymykseen olisi vastattava joko kuluttajansuojaa koskevan erittäin teleologisen lähestymistavan tai pelkästään asetuksen sanamuodon perusteella.

92. Nyt esillä olevassa asiassa valinta on nähdäkseni helpompaa.

49 – Ks. esim. edellä alaviitteessä 31 mainituissa artikkeleissa olevat oikeuskäytäntöviittaukset.

50 – Ks. asia C-337/07, Altun, tuomio 18.12.2008 (Kok., s. I-10323, 60 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kyseisestä periaatteesta ja luottamuksensuojan periaatteesta yleisesti ks. esim. Schønberg, S., *Legitimate Expectations in Administrative Law*, 2000.

51 – Asia C-256/07, Mitsui & Co. Deutschland, tuomio 19.3.2009 (Kok., s. I-1951, 31 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

93. Kun oikeuden myöntäminen perustuu numeroin määritettyyn kynnysarvoon, muodostuu kaksi ryhmää – onnekkaat ja epäonnekkaat – ja tätä kynnysarvoa määrittäessään lainsäätäjän on varottava loukkaamasta yhdenvertaisen kohtelun periaatetta. Lainsäätäjällä on oikeus valita luku ja puolustaa sitä objektiivisesti perusteltuna, mikäli sen valinnan väitetään loukkaavan edellä mainittua periaatetta. Ratkaisevan luvun tosiasiallinen valinta kuuluu lainsäädäntövaltaan. Siltä osin kuin *kaikki* luvut ovat jossain määrin mielivaltaisia, lainsäädäntövalta (lainsäätäjän harkintavalta) kattaa tämän mielivaltaisuuden.

Viivästymiseen ja peruuttamiseen liittyviä kysymyksiä koskeva päätelmä

94. Yhteisön lainsäätäjä voi näin ollen valita tietyn aikarajan (esim. 23,5 tuntia, 24 tuntia, 25 tuntia tai 48 tuntia), jonka kuluttua matkustajalla on oikeus korvaukseen. Yhteisöjen tuomioistuin ei voi tehdä näin. Minkä tahansa luvun valitseminen tarkoittaisi, että asetuksen katsotaan sisältävän jotain, mitä siinä ei selvästikään ole, ja tarkoittaisi sitä, että lainkäyttöelin kaappaisi lainsäädäntövallan.

95. *Valittiinpa mikä luku tahansa*, voimassa olevan asetuksen mukaan kaikilla peruutettujen lentojen matkustajilla olisi edelleen automaattinen oikeus korvaukseen, mutta viivästyneiden lentojen matkustajilla olisi tällainen oikeus vain, jos lento on viivästynyt kohtuuttomasti (määrittelipä yhteisöjen tuomioistuin tämän käsitteen miten tahansa). Joitakin objektiivisesti tarkasteltuna samanlaisessa tilanteessa olevia matkustajia kohdeltaisiin edelleen eri tavoin. Jotkut matkustajat, joille oli aiheutunut ainoastaan vähäistä haittaa, saisivat edelleen automaattisesti korvausta, mutta toiset huomattavasti suuremmasta haitasta kärsineet matkustajat jäisivät ilman korvausta. [52]

96. Minusta vaikuttaa siltä, että jos yrittää välttää Skyllan (sellaisten matkustajien ilmeinen syrjintä, joiden lento on viivästynyt kohtuuttomasti, verrattuna matkustajiin, jotka saavat automaattisen korvauksen lennon peruuttamisesta), joutuu saman tien Kharybdiksen pyörteisiin (oikeudellinen epävarmuus). Aiemmin yhdenvertaisen kohtelun periaatteen yhteydessä toteamiani taustalla olevia ongelmia ei sitä paitsi valitettavasti ratkaista soveltamalla teleologista lähestymistapaa ”kohtuuttomaan viivästymiseen”. Katson niiden kuuluvan luonnollisena osana voimassa olevan asetuksen rakenteeseen.

52 – Ks. edellä tämän ratkaisuehdotuksen 53, 55 ja 56 kohdassa mainitut esimerkit.

97. Koska taustalla olevaa ongelmaa ei nähdäkseni voida ”korjata” edes rakentavalla tulkinnalla, ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin aloittaa suullisen käsittelyn uudelleen yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 61 artiklan nojalla sekä kehottaa jäsenvaltioita, komissiota, Euroopan parlamenttia ja neuvostoa esittämään huomautuksia siitä, ovatko asetuksen 5 ja 7 artikla sekä 6 artikla ja erityisesti niissä tehty peruuttamisen ja viivästymisen välinen ero pätemättömiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kannalta arvioituna.

Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite

98. Asiassa Böck ja Lepuschitz esitetyssä kolmannessa ennakkoratkaisukysymyksessä kysytään, sisältyvätkö lentokoneen tekniset ongelmat ja siitä johtuvat aikataulun muutokset poikkeuksellisten olosuhteiden määritelmään.

99. Käsittelin tätä kysymystä yksityiskohtaisesti asiassa Kramme esittämässäni ratkaisuehdotuksessa,[53] mutta ennakkoratkaisupyyntö peruutettiin ennen yhteisöjen tuomioistuimen tuomiota. Samanlainen ennakkoratkaisupyyntö esitettiin myöhemmin asiassa Wallentin-Hermann.[54]

100. Yhteisöjen tuomioistuin totesi tuomiossaan, että asetuksen 5 artiklan 3 kohtaa ”on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa”.[55]

101. Asiassa Böck ja Lepuschitz esitettyyn kolmanteen kysymykseen on luonnollisesti vastattava samalla tavalla.

53 – Mainittu edellä alaviitteessä 15.

54 – Mainittu edellä alaviitteessä 20.

55 – Edellä alaviitteessä 20 mainittu asia Wallentin-Hermann, tuomion 34 kohta.

Ratkaisuehdotus

102. Edellä esitetyn perusteella ehdotan seuraavaa:

1) Ennen Bundesgerichtshofin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin sekä Handelsgericht Wienin esittämään ensimmäiseen ja toiseen ennakkoratkaisukysymykseen vastaamista yhteisöjen tuomioistuimen on aloitettava suullinen käsittely uudelleen työjärjestyksen 61 artiklan nojalla sekä kehotettava jäsenvaltioita, komissiota, Euroopan parlamenttia ja neuvostoa esittämään huomautuksia siitä, ovatko matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 ja 7 artikla sekä 6 artikla, siltä osin kuin niissä tehdään ero peruuttamisen ja viivästymisen välillä (lennon pituudesta riippumatta), pätemättömiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kannalta arvioituna.

2) Tuomiossa on vastattava Handelsgericht Wienin esittämään kolmanteen ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lentokoneessa ilmennyt tekninen vika, josta seuraa lennon peruuttaminen, ei kuulu tässä säännöksessä tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan, jollei tämä vika johdu tapahtumista, jotka eivät luonteensa tai alkuperänsä perusteella liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen ja jotka eivät ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa.