YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

10 päivänä tammikuuta 2006 *

Asiassa C-344/04,

jossa on kyse EY 234 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Yhdistynyt kuningaskunta) on esittänyt 14.7.2004 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 12.8.2004, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

The Queen, ex parte:

International Air Transport Association ja

European Low Fares Airline Association

vastaan

Department for Transport,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti V. Skouris, jaostojen puheenjohtajat P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann ja J. Malenovský (esittelevä tuomari) sekä tuomarit C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis ja A. Borg Barthet,

julkisasiamies: L. A. Geelhoed,
kirjaaja: johtava hallintovirkamies L. Hewlett,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.6.2005 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— International Air Transport Association, edustajinaan M. Brealey, QC, ja barrister M. Demetriou, solicitor J. Balfourin valtuuttamina,

— European Low Fares Airline Association, edustajinaan Rechtsanwalt G. Berrisch ja abogado C. Garcia Molyneux,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään M. Bethell, avustajanaan barrister C. Lewis,

— Euroopan parlamentti, asiamiehinään K. Bradley ja M. Gómez Leal,

— Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään E. Karlsson, K. Michoel ja R. Szostak,

— Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään F. Benyon ja M. Huttunen,

kuultuaan julkisasiamiehen 8.9.2005 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee yhtäältä 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 päivänä helmikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1) 5, 6 ja 7 artiklan pätevyyttä. Toisaalta se koskee EY 234 artiklan toisen kohdan tulkintaa.

2 Tämä ennakkoratkaisupyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä International Air Transport Association (jäljempänä IATA) ja European Low Fares Airline Association (jäljempänä ELFAA) ja toisaalta Department for Transport (liikenneministeriö) ja joka koskee asetuksen N:o 261/2004 täytäntöönpanoa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen säännöstö

3 Yleissopimus eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä hyväksyttiin 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä (EYVL L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus).

4 Montrealin yleissopimuksen 17–37 artikla muodostavat sen III luvun, jonka otsikkona on "Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus".

5 Kyseisen 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."

6 Mainitun yleissopimuksen 22 artiklan 1 kappaleessa rajoitetaan viivästyksestä aiheutuva rahdinkuljettajan vastuu 4150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden. Saman artiklan 5 kappaleessa määrätään pääasiallisesti, että kyseistä rajoitusta ei sovelleta, jos vahinko on johtunut rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti aiheuttaa vahingon.

7 Saman yleissopimuksen 29 artiklassa, jonka otsikkona on "Korvausvaatimusten perusta", määrätään seuraavaa:

"Matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, tämän kuitenkaan vaikuttamatta siihen, kenellä on oikeus nostaa kanne ja mikä kunkin oikeuden sisältö on. Tällaisen kanteen perusteella ei voida tuomita rangaistusluonteisia, varoittavia tai muita aiheutuneen vahingon määrän ylittäviä korvauksia."

Yhteisön lainsäädäntö

Asetus (EY) N:o 2027/97

8 Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 2027/97 (EYVL L 285, s. 1) on muutettu 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, s. 2; jäljempänä asetus N:o 2027/97).

9 Asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

"Matkustajia ja heidän matkatavaroitaan koskevaan yhteisön lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen sovelletaan kaikkia tällaista korvausvastuuta koskevia Montrealin yleissopimuksen määräyksiä."

10 Asetuksen N:o 2027/97 liitteeseen sisältyvät otsikon "Matkustajalle viivästyksestä aiheutuvat vahingot" alla muun muassa seuraavat säännökset:

"Matkustajan viivästyessä lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa, paitsi jos tämä on ryhtynyt kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimiin viivästymisen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Matkustajan viivästymisen aiheuttamien vahinkojen osalta korvausvastuu rajoitetaan 4150 erityiseen nosto-oikeuteen (likimääräinen summa paikallisena valuuttana)."

Asetus N:o 261/2004

11 Asetuksen N:o 261/2004 ensimmäisessä ja toisessa perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

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

12 Mainitun asetuksen 12 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"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."

13 Saman asetuksen 14 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa."

14 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa, jonka otsikkona on "Peruuttaminen", säädetään seuraavaa:

"1. Jos lento peruutetaan:

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

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

15 Asetuksen N:o 261/2004 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 1500 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 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 määriteltyä apua.

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

16 Asetuksen N:o 261/2004 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 1500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3500 kilometriä;

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.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettava käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, pankkisiirtona, sekillä tai, matkustajan allekirjoitetulla suostumuksella, matkakuponkeina ja/tai muina palveluina.

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa mainitut etäisyydet mitataan isoympyräratamenetelmällä."

17 Asetuksen N:o 261/2004 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 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla 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.

2. Edellä 1 kohdan a alakohtaa sovelletaan myös matkustajaan, jonka lento on osa valmismatkaa, lukuun ottamatta oikeutta saada lennon hinta palautetuksi, jos matkustajalla on tämä oikeus direktiivin 90/314/ETY nojalla.

3. Jos kaupunkia tai aluetta palvelevat useat lentoasemat ja lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle lentoa toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa."

18 Asetuksen N:o 261/2004 9 artiklassa, jonka otsikkona on "Oikeus huolenpitoon", 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. Tätä artiklaa soveltaessaan on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kiinnitettävä erityistä huomiota liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja mahdollisiin saattajiin sekä ilman saattajaa matkustavien lasten tarpeisiin."

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

19 IATA on yhdistys, johon on ryhmittynyt 270 lentoyhtiötä, jotka ovat jakaantuneet 130 maahan ja jotka kuljettavat 98 prosenttia säännöllisten kansainvälisten lentoreittien matkustajista. ELFAA on tammikuussa 2004 perustettu rekisteröimätön yhdistys, joka edustaa yhdeksään EU:n jäsenvaltioon sijoittautuneiden kymmenen eurooppalaisen halpalentoyhtiön etuja. Nämä kaksi yhdistystä nostivat High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Divisionissa (Administrative Court) liikenneministeriötä vastaan kaksi laillisuusvalvontaa koskevaa kumoamiskannetta (judicial review), jotka liittyvät asetuksen N:o 261/2004 soveltamiseen.

20 Koska High Court of Justice katsoi, että pääasian kantajien väitteet eivät olleet vailla perusteita, se päätti esittää yhteisöjen tuomioistuimelle ne seitsemän kysymystä, jotka nämä olivat esittäneet asetuksen N:o 261/2004 pätevyyden riitauttamiseksi. Koska liikenneministeriö epäili sitä, onko kuutta näistä kysymyksistä tarkoituksenmukaista esittää, sillä ne eivät sen mukaan nostaneet esiin vakavia epäilyksiä mainitun asetuksen pätevyydestä, High Court of Justice halusi selvittää, minkä edellytysten tai vähimmäisvaatimusten on täytyttävä, ennen kuin yhteisön säädöksen pätevyyttä koskeva kysymys on saatettava yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavaksi EY 234 artiklan toisen kohdan perusteella. Tässä tilanteessa High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko asetuksen N:o 261/2004 6 artikla pätemätön sillä perusteella, että se on ristiriidassa — — Montrealin yleissopimuksen ja erityisesti sen 19, 22 ja

29 artiklan kanssa, ja vaikuttaako tämä (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

2) Oliko asetuksen [N:o 261/2004] 5 artiklan muuttaminen sinä aikana, kun asetusluonnos oli vielä sovittelukomitean käsiteltävänä, EY 251 artiklassa vahvistettujen menettelyvaatimusten vastaista, ja jos oli, onko [kyseisen] asetuksen 5 artikla siis pätemätön, ja jos on, vaikuttaako tämä (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

3) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai jotkut niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, että ne ovat oikeusvarmuuden periaatteen vastaisia, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

4) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai jotkut niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, ettei niitä ole perusteltu lainkaan tai ettei niitä ole perusteltu riittävästi, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

5) Ovatko asetuksen N:o261/2004 5 ja 6 artikla (tai jotkut niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, että ne loukkaavat suhteellisuusperiaatetta, jota kaikissa [Euroopan] yhteisön toimenpiteissä on noudatettava, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

6) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai jotkut niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, että ne syrjivät etenkin jälkimmäisen kantajana olevan organisaation jäseniä tavalla, joka on mielivaltainen tai jota ei voida objektiivisesti perustella, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

7) Onko asetuksen 7 artikla (tai osa siitä) mitätön tai pätemätön sillä perusteella, että velvollisuus maksaa kiinteämääräinen korvaus lennon peruuttamisesta tapauksissa, joissa lentoliikenteen harjoittajalla ei ole mahdollisuutta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, on syrjivä tai ei täytä kaikilta yhteisön toimenpiteiltä edellytettyä suhteellisuusvaatimusta tai ei ole riittävän perusteltu, ja jos on, vaikuttaako sen pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

8) Jos kansallinen tuomioistuin on antanut luvan sellaisen kanteen nostamiseen, jossa esitetään yhteisön säädöksen pätevyyttä koskevia kysymyksiä, ja jos kyseinen tuomioistuin pitää kysymyksiä lähtökohtaisesti perusteltuina ja aiheellisina, onko olemassa yhteisön oikeuden periaatteita, joista kansallinen tuomioistuin voisi päätellä, mitä edellytyksiä tai vähimmäisvaatimuksia sen on sovellettava päättäessään, saatetaanko yhteisön säädöksen pätevyyttä koskeva kysymys EY 234 artiklan [toisen] kohdan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavaksi?"

21 Kansallisen tuomioistuimen pyyntö käsiteltävänä olevan asian käsittelemisestä yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 104 a artiklan ensimmäisessä alakohdassa määrätyssä nopeutetussa menettelyssä hylättiin yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 24.9.2004 antamalla määräyksellä.

Ennakkoratkaisukysymykset

Kahdeksas kysymys

22 Kahdeksannella kysymyksellään, joka on käsiteltävä ensimmäiseksi, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, onko EY 234 artiklan toista alakohtaa tulkittava siten, että kansallisella tuomioistuimella on velvollisuus esittää yhteisöjen tuomioistuimelle yhteisön säädöksen pätevyyden arviointia koskeva ennakkoratkaisukysymys ainoastaan tähän pätevyyteen kohdistuvan tietynasteisen epäilyksen ylittyessä.

Tutkittavaksi ottaminen

23 Euroopan parlamentti väittää, että kysymys on jätettävä tutkimatta, koska vastauksesta, jonka yhteisöjen tuomioistuin voisi siihen antaa, ei ole mitään hyötyä sen asian ratkaisemisen kannalta, joka on ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltävänä ja joka koskee asetuksen N:o 261/2004 pätevyyttä.

24 Tältä osin vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy ilmi, että kansallisen tuomioistuimen esittämä pyyntö voidaan jättää tutkimatta, jos on ilmeistä, että pyydetyllä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen taikka jos yhteisöjen tuomioistuimella ei ole tiedossaan niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka ovat tarpeen, jotta se voisi antaa hyödyllisen vastauksen sille esitettyihin kysymyksiin (ks. erityisesti asia C-415/93, Bosman, tuomio 15.12.1995, Kok. 1995, s. I-4921, 61 kohta; asia C-105/94, Celestini, tuomio 5.6.1997, Kok. 1997, s. I-2971, 22 kohta ja asia C-355/97, Beck ja Bergdorf, tuomio 7.9.1999, Kok. 1999, s. I-4977, 22 kohta). Yhteisöjen tuomioistuin on muissa tapauksissa lähtökohtaisesti velvollinen vastaamaan sille esitettyihin yhteisön oikeussääntöjen tulkintaa koskeviin ennakkoratkaisukysymyksiin (ks. em. asia Bosman, tuomion 59 kohta).

25 Koska pääasian kantajat ovat riitauttaneet asetuksen N:o 261/2004 pätevyyden ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa, sen on ratkaistava kysymys, voidaanko tällä mainitun asetuksen pätevyyden riitauttamisella perustella ennakkoratkaisupyynnön esittäminen yhteisöjen tuomioistuimelle EY 234 artiklassa määrättyjen edellytysten mukaisesti. Näin ollen mainitun artiklan tulkinnan, jota kyseinen tuomioistuin on pyytänyt nyt käsiteltävänä olevalla kysymyksellään, ei voida katsoa olevan vailla mitään yhteyttä pääasian kohteeseen. Se seikka, että mainittu tuomioistuin on samanaikaisesti esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle myös asetuksen N:o 261/2004 pätevyyttä koskevia kysymyksiä ja että pääasia voidaan ratkaista niihin annettavien vastausten avulla, ei voi asettaa kyseenalaiseksi sitä merkitystä, joka EY 234 artiklan tulkintaa koskevalla kysymyksellä itsessään on.

26 Näin ollen esitettyyn kysymykseen on vastattava.

Aineellinen kysymys

27 On muistettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansallisilla tuomioistuimilla ei ole toimivaltaa todeta yhteisöjen toimielinten toimia pätemättömiksi. Yhteisöjen tuomioistuimelle EY 234 artiklassa annetun toimivallan tarkoituksena on ensisijaisesti varmistaa, että kansalliset tuomioistuimet soveltavat yhteisön oikeutta yhtenäisesti. Tämä yhtenäisyysvaatimus on erityisen tärkeä silloin, kun on kyse yhteisön toimen pätevyydestä. Jäsenvaltioiden tuomioistuinten erilaiset käsitykset yhteisön toimien pätevyydestä saattaisivat vaarantaa itse yhteisön oikeusjärjestyksen yhtenäisyyden ja loukata oikeusvarmuuden perusperiaatetta (asia 314/85, Foto-Frost, tuomio 22.10.1987, Kok. 1987, s. 4199, Kok. Ep. VIII, s. 235, 15 kohta; asia C-27/95, Bakers of Nailsea, tuomio 15.4.1997, Kok. 1997, s. I-1847, 20 kohta ja asia C-461/03, Gaston Schul Douane-expediteur, tuomio 6.12.2005, Kok. 2005, s. I-10513 21 kohta). Näin ollen ainoastaan yhteisöjen tuomioistuimella on toimivalta todeta yhteisön toimen pätemättömyys (yhdistetyt asiat C-143/88 ja C-92/89, Zuckerfabrik Süderdithmarschen ja Zuckerfabrik Soest, tuomio 21.2.1991, Kok. 1991, s. I-415, Kok. Ep. XI, s. I-29, 17 kohta ja asia C-6/99, Greenpeace France ym., tuomio 21.3.2000, Kok. 2000, s. I-1651, 54 kohta).

28 Tältä osin on huomattava, että EY 234 artiklalla ei perusteta muutoksenhakukeinoa kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian asianosaisille eikä se, että joku asianosaisista väittää, että asiaan liittyy yhteisön oikeuden pätevyyttä koskeva kysymys, näin ollen riitä siihen, että kyseisen tuomioistuimen olisi katsottava kysymyksen tulleen esille EY 234 artiklan tarkoituksessa (ks. vastaavasti asia 283/81, Cilfit ym., tuomio 6.10.1982, Kok. 1982, s. 3415, Kok. Ep. VI, s. 537, 9 kohta). Tästä seuraa, että yhteisön toimen pätevyyden riitauttaminen kansallisessa tuomioistuimessa ei yksinään riitä perusteeksi ennakkoratkaisupyynnön esittämiseen yhteisöjen tuomioistuimelle.

29 Kun on kyse tuomioistuimista, joiden päätöksiin saa kansallisen lainsäädännön mukaan hakea muutosta, yhteisöjen tuomioistuin on todennut, että ne voivat tutkia yhteisön toimielimen toimen pätevyyden, ja jos ne katsovat, etteivät asianosaisten kansallisessa tuomioistuimessa esittämät pätemättömyysperusteet ole riittäviä, ne voivat hylätä kyseiset perusteet ja todeta, että kyseinen toimi on täysin pätevä. Näin toimiessaan ne eivät nimittäin aseta kyseenalaiseksi yhteisön toimien pätevyyttä (em. asia Foto-Frost, tuomion 14 kohta).

30 Kun tällaiset tuomioistuimet sitä vastoin katsovat, että yksi tai useampi asianosaisten esittämistä tai mahdollisesti viran puolesta tutkittavista pätemättömyysperusteista (ks. vastaavasti asia 126/80, Salonia, tuomio 16.6.1981, Kok. 1981, s. 1563, 7 kohta) on perusteltu, niiden on lykättävä asian käsittelyä ja pyydettävä yhteisöjen tuomioistuimelta pätevyyden arviointia ennakkoratkaisumenettelyssä.

31 Lisäksi se yhteistyön henki, jonka on vallittava ennakkoratkaisumenettelyn yhteydessä, edellyttää, että kansallinen tuomioistuin esittää ennakkoratkaisupyynnössään syyt, joiden takia se pitää tällaista pyyntöä tarpeellisena.

32 Näin ollen kahdeksanteen kysymykseen on vastattava, että silloin kun tuomioistuin, jonka päätöksiin saa kansallisen lainsäädännön mukaan hakea muutosta, katsoo, että

yksi tai useampi asianosaisten esittämistä tai mahdollisesti viran puolesta tutkittavista yhteisön toimen pätemättömyysperusteista on perusteltu, sen on lykättävä asian käsittelyä ja pyydettävä yhteisöjen tuomioistuimelta pätevyyden arviointia ennakkoratkaisumenettelyssä.

Muut ennakkoratkaisukysymykset

33 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee seitsemällä ensimmäisellä kysymyksellään pääasiallisesti, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla pätemättömiä ja voiko niiden mahdollisesta pätemättömyydestä olla seurauksena asetuksen pätemättömyys kokonaisuudessaan.

Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan yhteensopivuus Montrealin yleissopimuksen kanssa

34 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 6 artikla ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen 19, 22 ja 29 artiklan määräysten kanssa.

35 Aluksi on muistutettava, että EY 300 artiklan 7 kohdan mukaan "tässä artiklassa vahvistettujen edellytysten mukaisesti tehdyt sopimukset sitovat yhteisön toimielimiä ja jäsenvaltioita". Yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan nämä sopimukset ovat ensisijaisia yhteisön johdetun oikeuden säädöksiin nähden (asia C-61/94, komissio v. Saksa, tuomio 10.9.1996, Kok. 1996, s. I-3989, 52 kohta ja asia C-286/02, Bellio F.lli, tuomio 1.4.2004, Kok. 2004, s. I-3465, 33 kohta).

36 Montrealin yleissopimus, jonka yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 EY 300 artiklan 2 kohdan nojalla, hyväksyttiin 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä ja tuli yhteisön osalta voimaan 28.6.2004. Tästä seuraa, että viimeksi mainitusta päivästä lähtien tämän yleissopimuksen määräykset ovat vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä (asia 181/73, Haegeman, tuomio 30.4.1974, Kok. 1974, s. 449, Kok. Ep. II, s. 283, 5 kohta ja asia 12/86, Demirel, tuomio 30.9.1987, Kok. 1987, s. 3719, Kok. Ep. VIII, s. 177, 7 kohta). Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on vasta kyseisen päivän jälkeen 14.7.2004 tehnyt sen käsiteltäväksi saatettujen judicial review -hakemusten yhteydessä päätöksen nyt käsiteltävänä olevan ennakkoratkaisupyynnön esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle.

37 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa säädetään, että lentojen pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava kyseessä oleville matkustajille apua ja huolenpitoa. Siinä ei säädetä, että tämä liikenteenharjoittaja voisi vapautua tällaisista velvollisuuksista poikkeuksellisissa olosuhteissa, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

38 IATA ja ELFAA ovat väittäneet ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle tekemissään hakemuksissa ja yhteisöjen tuomioistuimessa, että kyseinen 6 artikla on näin ollen ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen määräysten kanssa. Tämän yleissopimuksen 19 artiklaan ja 22 artiklan 1 kohtaan sisältyy matkustajien kuljetuksen viivästyksestä aiheutuvasta lentoliikenteen harjoittajan vastuusta vapauttavia ja tätä vastuuta rajoittavia lausekkeita, ja sen 29 artiklassa määrätään, että korvauskanne voidaan perusteestaan riippumatta nostaa ainoastaan mainitussa yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja rajojen mukaisesti.

39 Tältä osin on todettava, että Montrealin yleissopimuksen 19, 22 ja 29 artikla kuuluvat niiden normien joukkoon, joiden kannalta yhteisöjen tuomioistuin valvoo yhteisön toimielinten toimien lainmukaisuutta, koska tämä ei yhtäältä ole mainitun yleissopimuksen luonteen eikä sen systematiikan vastaista ja koska näiden kolmen artiklan määräykset toisaalta ovat sisältönsä puolesta ehdottomia ja riittävän täsmällisiä.

40 Mainittujen artiklojen tulkinnan osalta on korostettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kansainvälistä sopimusta ei ole tulkittava ainoastaan sopimuksen sanamuodon perusteella, vaan ottaen huomioon myös sen tavoitteet. Valtiosopimusoikeutta koskevan 23.5.1969 tehdyn Wienin yleissopimuksen 31 artiklassa sekä valtioiden ja kansainvälisten järjestöjen välistä tai kansainvälisten järjestöjen välistä sopimusoikeutta koskevan 21.3.1986 tehdyn yleissopimuksen 31 artiklassa, joissa on vastaava yleisen kansainvälisen tapaoikeuden ilmaus, täsmennetään tältä osin, että valtiosopimusta on tulkittava vilpittömässä mielessä ja antamalla valtiosopimuksessa käytetyille sanonnoille niille kuuluvassa yhteydessä niiden tavallinen merkitys, sekä valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän valossa (ks. vastaavasti asia C-268/99, Jany ym., tuomio 20.11.2001, Kok. 2001, s. I-8615, 35 kohta).

41 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osasta käy ilmi, että sopimusvaltiot olivat tietoisia "siitä, että kuluttajien etujen suojelun varmistaminen on tärkeää kansainvälisissä ilmakuljetuksissa ja että täyden korvauksen periaatteeseen perustuvat oikeudenmukaiset korvaukset ovat tarpeen". Näin ollen sitä ulottuvuutta, jonka mainitun yleissopimuksen laatijat ovat halunneet antaa 19, 22 ja 29 artiklan määräyksille, on arvioitava tämän tavoitteen kannalta.

42 Montrealin yleissopimuksen mainituista määräyksistä, jotka sisältyvät sen III lukuun, jonka otsikkona on "Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus", käy ilmi, että niissä vahvistetaan edellytykset, joilla matkustajat, jotka vetoavat viivästyksen johdosta aiheutuneeseen vahinkoon, voivat vaatia vahingonkorvausta rahdinkuljettajilta. Niissä rajoitetaan rahdinkuljettajan vastuu 4150 erityiseen nosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

43 On todettava, 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 ja voi näin ollen tapahtua ainoastaan jälkikäteen ja yksilöllisesti.

44 Montrealin yleissopimuksen 19, 22 ja 29 artiklan määräyksistä käy kuitenkin selvästi ilmi, että niissä rajoitutaan sääntelemään edellytyksiä, joiden täyttyessä kyseessä olevat matkustajat voivat lennon viivästymisen jälkeen esittää vaatimuksia, joiden tarkoituksena on saada yksilöllisenä hyvityksenä vahingonkorvausta kyseisestä viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta vastuussa olevilta liikenteenharjoittajilta.

45 Näistä määräyksistä tai mistään muustakaan Montrealin yleissopimuksen määräyksestä ei käy ilmi, että yleissopimuksen laatijoilla olisi ollut tarkoituksena suojata mainittuja liikenteenharjoittajia kaikilta muuntyyppisiltä toimenpiteiltä ja erityisesti niiltä, joita viranomaiset voivat toteuttaa matkustajien ilmakuljetusten viivästymisestä aiheutuvien haittojen muodostamien vahinkojen korvaamiseksi vakiomuotoisesti ja välittömästi ilman, että matkustajien olisi kärsittävä hankaluuksista, jotka liittyvät vahingonkorvauskanteiden nostamiseen tuomioistuimissa.

46 Montrealin yleissopimus ei näin ollen voi olla esteenä yhteisön lainsäätäjän toimelle, jolla se on yhteisölle liikenteen ja kuluttajien suojelun alalla myönnetyn toimivallan yhteydessä vahvistanut edellytykset, joiden täyttyessä edellä mainittuihin haittoihin liittyvät vahingot on korvattava. Koska asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa tarkoitettu apu ja huolenpito lennon pitkäaikaisen viivästyksen yhteydessä ovat tällaisia vakiomuotoisia ja välittömiä korjaavia toimenpiteitä, ne eivät kuulu niihin toimenpiteisiin, joiden käyttämistä koskevat edellytykset vahvistetaan Montrealin yleissopimuksessa. Mainitun 6 artiklan säännöksellä siis yksinkertaisesti säädetään aikaisemman vaiheen toimenpiteistä kuin Montrealin yleissopimuksella.

47 Vakiomuotoiset ja välittömät auttamis- ja huolenpitotoimenpiteet eivät sinänsä ole esteenä sille, että kyseessä olevat matkustajat — siinä tapauksessa, että sama viivästys aiheuttaa heille lisäksi korvaukseen oikeuttavia vahinkoja — voisivat vaatia myös mainittujen vahinkojen korvaamista Montrealin yleissopimuksessa määrätyillä edellytyksillä.

48 Näiden toimenpiteiden, jotka parantavat kuluttajien etujen suojelua ja edellytyksiä, joilla heihin sovelletaan täyden korvauksen periaatetta, ei näin ollen voida katsoa olevan ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen kanssa.

Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan pätevyys EY 251 artiklan kannalta

49 Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, onko EY 251 artiklan mukainen sovittelukomitea noudattanut tähän määräykseen sisältyviä menettelyvaatimuksia, kun se on muuttanut asetuksen N:o 261/2004 perustana oleva ehdotuksen, sellaisena kuin se kävi ilmi 18.3.2003 vahvistetusta yhteisestä kannasta (EY) N:o 27/2003 (EYVL C 125 E, s. 63; jäljempänä asetusehdotus), 5 artiklaa.

50 Aluksi on muistettava se asiayhteys, jossa mainittu sovittelukomitea on osallistunut asetuksen N:o 261/2004 antamismenettelyyn, erityisesti niiden yhteisön lainsäätäjän huolenaiheiden kannalta, jotka liittyvät siihen, otetaanko huomioon niitä seikkoja, jotka mahdollistavat lentoliikenteen harjoittajille vapautumisen velvollisuuksista, jotka koskevat matkustajien huolenpitoa ja avustamista lennon peruutuksen tai pitkäkestoisen viivästymisen johdosta.

51 Neuvosto päätti yhteisessä kannassaan N:o 27/2003, että lentoliikenteen harjoittajat voisivat vapautua asetusehdotuksen 5 artiklan mukaisista korvaus- ja huolenpitovelvollisuuksistaan lentojen peruuttamisen yhteydessä ja saman ehdotuksen 6 artiklan mukaisista huolenpitovelvollisuuksistaan pitkäkestoisen viivästyksen yhteydessä, mikäli ne pystyisivät osoittamaan, että peruutus tai viivästys johtui poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

52 Kun tätä yhteistä kantaa tutkittiin 3.7.2003 toisessa käsittelyssä, parlamentti ei ehdottanut mitään muutoksia asetusehdotuksen 5 artiklaan. Sitä vastoin se hyväksyi muun muassa saman asetusehdotuksen 6 artiklaa koskevan muutoksen nro 11, jolla se erityisesti poisti kaikki viittaukset poikkeuksellisia olosuhteita koskevaan vastuuvapauslausekkeeseen (jäljempänä poikkeuksellisia olosuhteita koskeva vapautumisperuste).

53 Neuvosto ilmoitti 22.9.2003 päivätyllä kirjeellään, ettei se voinut hyväksyä kaikkia parlamentin muutoksia, ja neuvoston puheenjohtaja kutsui yhteisymmärryksessä parlamentin puhemiehen kanssa koolle sovittelukomitean kokouksen.

54 Sovittelukomitea pääsi 14.10.2003 pidetyn kokouksensa aikana sopimukseen yhteisestä tekstistä, joka hyväksyttiin 1.12.2003 ja jonka mukaisesti muun muassa asetusehdotuksen 5 artiklasta poistettiin viittaukset poikkeuksellisia olosuhteita koskevaan vapautumisperusteeseen, joka olisi mahdollistanut lentoliikenteen harjoittajille vapautumisen huolenpitovelvollisuuksistaan lentojen peruuttamisen yhteydessä. Asetus hyväksyttiin tämän sovittelukomitean yhteisen tekstin mukaisesti parlamentin kolmannessa käsittelyssä 18.12.2003 ja neuvostossa 26.1.2004.

55 Pääasian kantajat korostavat, että sovittelukomitea on ylittänyt sille EY 251 artiklassa annetun toimivallan, kun se on muuttanut asetusehdotuksen 5 artiklaa, vaikka parlamentti ei ollut tehnyt siihen mitään muutoksia toisessa käsittelyssä.

56 Tältä osin on muistutettava, että sovittelukomitea kutsutaan yhteispäätösmenettelyssä koolle siinä tapauksessa, että neuvosto ei hyväksy parlamentin toisessa käsittelyssä ehdottamia tarkistuksia. On selvää, että asetuksen N:o 261/2004 antamismenettelyssä on ilmennyt tällainen ristiriita, joten mainitun komitean koollekutsuminen oli perusteltua.

57 Toisin kuin IATA väittää, koolle kutsutun sovittelukomitean tehtävänä ei ole päästä yhteisymmärrykseen parlamentin ehdottamista tarkistuksista, vaan sen tehtävänä on EY 251 artiklan sanamuodostakin ilmenevällä tavalla "päästä sopimukseen yhteisestä tekstistä" käsittelemällä neuvoston hyväksymää yhteistä kantaa parlamentin ehdottamien tarkistusten perusteella. Näin ollen itse EY 251 artiklan sanamuotoon ei sisälly mitään rajoitusta niiden toimenpiteiden sisällön osalta, jotka valitaan sen mahdollistamiseksi, että päästään sopimukseen yhteisestä tekstistä.

58 Perustamissopimuksen laatijat ovat "sovittelu"-termiä käyttäessään pyrkineet antamaan valitulle menettelylle tehokkaan vaikutuksen ja sovittelukomitealle laajan harkintavallan. He ovat tällaisen ristiriitojen ratkaisutavan valitessaan pyrkineet nimenomaisesti siihen, että parlamentin ja neuvoston näkemysten lähentäminen tapahtuu tämän ristiriidan kaikkien näkökohtien tarkastelun perusteella Euroopan yhteisöjen komission, jonka on tehtävä "tarpeelliset aloitteet edistääkseen — — parlamentin ja neuvoston kantojen lähenemistä", osallistuessa aktiivisesti työhön sovittelukomiteassa.

59 Tästä näkökulmasta — otettaessa huomioon komissiolle näin annettu välitystoimivalta ja parlamentilla ja neuvostolla lopulta oleva vapaus sovittelukomitean hyväksymän yhteisen tekstin hyväksymiseen tai sen hyväksymättä jättämiseen — EY 251 artiklaa ei voida tulkita niin, että siinä periaatteellisesti rajoitettaisiin mainitun komitean toimivaltaa. Pelkästään se seikka, että nyt käsiteltävänä olevassa asiassa parlamentti ei ole tehnyt tarkistuksia asetusehdotuksen 5 artiklaan toisessa käsittelyssä, ei ole omiaan osoittamaan, että mainittu komitea olisi jättänyt huomiotta sille EY 251 artiklassa annetun toimivallan ulottuvuuden.

60 Lisäksi pääasian kantajat väittävät, että sillä, että sovittelukomitean kokoukset eivät ole julkisia, loukataan edustuksellisen demokratian periaatteita.

61 Parlamentin todellinen osallistuminen yhteisön lainsäädäntömenettelyyn perustamissopimuksessa määrättyjen menettelyjen mukaisesti on tosin olennainen osa tässä perustamissopimuksessa tavoiteltua toimielinten välistä tasapainoa. On kuitenkin selvää, että parlamentti on itse edustettuna sovittelukomiteassa ja että tämä edustus on sitä paitsi järjestetty parlamentin kunkin poliittisen ryhmän suhteellisen suuruuden mukaisesti. Lisäksi sovittelukomitean hyväksymä yhteinen teksti on EY 251 artiklan 5 kohdan mukaisesti vielä saatettava parlamentin itsensä käsiteltäväksi hyväksymistä varten. Tällä käsittelyllä, joka suoritetaan välttämättä tämän kansanedustuslaitoksen työskentelyn avoimuutta koskevien tavallisten edellytysten mukaisesti, varmistetaan siten joka tapauksessa parlamentin todellinen osallistuminen yhteisön lainsäädäntömenettelyyn edustuksellisen demokratian periaatteita noudattaen.

62 On korostettava, että asiakirja-aineiston perusteella tässä tapauksessa sovittelukomitean ratkaistavaksi saatettu erimielisyys koski erityisesti kysymystä, voivatko lentoliikenteen harjoittajat vedota poikkeuksellisia olosuhteita koskevaan vapautumisperusteeseen vapautuakseen asetusehdotuksen 6 artiklan mukaisista velvollisuuksistaan tarjota matkustajille apua ja huolenpitoa lennon pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä. Sovittelukomitea on koskevaan vapautumisperusteeseen

poistettiin tämän ehdotuksen 6 artiklasta, jotta matkustajille taataan välitön huolenpito ja avunanto riippumatta lennon viivästymisen syystä. Tämän jälkeen komitea on yhtenäisen ja symmetrisen lähestymistavan taatakseen sopinut myös siitä, että mainitun hankkeen 5 artiklasta poistetaan tämä sama viittaus huolenpitovelvollisuuksien osalta siinä tapauksessa, että lento peruutetaan.

63 Näin ollen sovittelukomitea ei ole ylittänyt toimivaltansa rajoja muuttaessaan asetusehdotuksen 5 artiklaa.

Perusteluvelvollisuus ja oikeusvarmuuden periaatteen noudattaminen

64 Kolmannella ja neljännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, ovatko asetuksen 5 ja 6 artikla pätemättömiä, koska ne eivät ole oikeusvarmuuden periaatteen mukaisia tai koska niiden osalta ei ole noudatettu perusteluvelvollisuutta. Seitsemännellä kysymyksellään se haluaa selvittää, onko kyseistä velvollisuutta noudatettu myös mainitun asetuksen 7 artiklan osalta.

65 Pääasian kantajat väittävät, että riidanalaisessa asetuksessa on epäjohdonmukaisuuksia, puutteita tai ristiriitaisuuksia, jotka vaikuttavat sen laillisuuteen sekä perusteluvelvollisuuden että oikeusvarmuuden periaatteen noudattamisen kannalta.

66 On muistettava, että vaikka EY 253 artiklassa edellytetyistä perusteluista on selkeästi ja yksiselitteisesti ilmettävä riidanalaisen toimenpiteen tehneen yhteisön toimielimen päättely siten, että niille, joita toimenpide koskee, selviävät sen syyt ja että yhteisöjen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden, perusteluissa ei

kuitenkaan tarvitse esittää kaikkia asiaan liittyviä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja koskevia yksityiskohtia (ks. erityisesti asia C-122/94, komissio v. neuvosto, tuomio 29.2.1996, Kok. 1996, s. I-881, 29 kohta; asia C-210/03, Swedish Match, tuomio 14.12.2004, Kok. 2004, s. I-11893, 63 kohta ja yhdistetyt asiat C-154/04 ja C-155/04, Alliance for Natural Health ym., tuomio 12.7.2005, 133 kohta, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa).

67 Perusteluvelvollisuuden noudattamista arvioitaessa on otettava huomioon toimielimen toimen sanamuodon lisäksi myös asiayhteys ja kaikki kyseistä asiaa koskevat oikeussäännöt. Kun kyseessä on yleisesti sovellettavaksi tarkoitettu toimi, kuten pääasiassa, riittää, kun perusteluissa osoitetaan yhtäältä kokonaistilanne, joka johti toimen toteuttamiseen, ja toisaalta ne yleiset tavoitteet, joihin toimella pyritään (ks. mm. asia C-342/03, Espanja v. neuvosto, tuomio 10.3.2005, Kok. 2005, s. I-1975, 55 kohta). Jos riitautetusta toimesta käy pääosin ilmi toimielimen tavoittelema päämäärä, on tarpeetonta vaatia erityisiä perusteluja jokaisesta sen tekemästä teknisestä valinnasta (ks. erityisesti asia C-100/99, Italia v. neuvosto ja komissio, tuomio 5.7.2001, Kok. 2001, s. I-5217, 64 kohta ja em. yhdistetyt asiat Alliance for Natural Health ym., tuomion 134 kohta).

68 Oikeusvarmuuden periaatteen osalta on todettava, että se on yhteisön oikeuden perusperiaate, joka edellyttää erityisesti, että säännösten on oltava selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin (ks. asia 169/80, Gondrand Frères ja Garancini, tuomio 9.7.1981, Kok. 1981, s. 1931; asia C-143/93, Van Es Douane Agenten, tuomio 13.2.1996, Kok. 1996, s. I-431, 27 kohta ja asia C-110/03, Belgia v. komissio, tuomio 14.4.2005, Kok. 2005, s. I-2801, 30 kohta).

69 Edellä mainitun oikeuskäytännön valossa on ensinnäkin todettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artiklassa vahvistetaan täsmällisesti ja selvästi velvollisuudet, jotka kuuluvat lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle lennon peruuntuessa tai sen viivästyessä pitkäaikaisesti. Näiden säännösten tavoite käy myös selvästi ilmi kyseisen asetuksen 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 kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset, koska lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia haittoja.

70 Lisäksi saman asetuksen 12 ja 13 perustelukappaleessa todetaan, että matkustajilla, joiden lennot peruutetaan, olisi oltava mahdollisuus korvaukseen, ellei heille ole ilmoitettu hyvissä ajoin tästä peruutuksesta, ja mahdollisuus lippujen hinnan takaisinmaksuun tai uudelleenreititykseen tyydyttävissä olosuhteissa, ja heistä olisi huolehdittava asianmukaisesti heidän odottaessaan myöhempää lentoa. Mainitun asetuksen 17 perustelukappaleessa todetaan, että 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. Näistä seikoista käy siten pääosin ilmi tavoiteltu päämäärä.

71 On lisäksi selvää, että erilaisia vahinkoja, jotka kohdistuvat matkustajiin lennon peruuntuessa tai viivästyessä pitkäaikaisesti, tapahtuu. Ei ole osoitettu eikä sitä paitsi edes väitetty, että tämän luonteiset tapaukset olisivat ainoastaan vähäpätöinen ilmiö. EY 253 artiklasta tai mistään muustakaan määräyksestä ei kuitenkaan käy ilmi, että riitautetun yhteisön toimen pätevyydelle olisi asetettu edellytys, että siihen sisältyy täsmällisiä numerotietoja, joiden perusteella yhteisön lainsäätäjän toimenpiteet ovat olleet tarpeen.

72 Ei voida myöskään edellyttää, että asetukseen N:o 261/2004 sisältyisi erityinen perustelu jokaiselle tehdylle tekniselle valinnalle. Tältä osin matkustajien suojelua koskeva tavoite, joka edellyttää sellaisten vakiomuotoisten ja tehokkaiden korjaavien toimenpiteiden valitsemista, jotka eivät anna riidanaihetta — mihin poikkeuksellisia olosuhteita koskeva vapautumisperuste olisi ilmiselvästi johtanut — juuri sillä hetkellä, jolloin niitä pitäisi soveltaa, yhteisön lainsäätäjä on perusteluvelvollisuuttaan laiminlyömättä voinut olla esittämättä syitä, joiden takia se on katsonut, että lentoliikenteen harjoittajat eivät voi vedota tällaiseen perusteeseen vapautuakseen

tämän asetuksen 5 ja 6 artiklassa säädetyistä velvollisuuksistaan. Toisin kuin ELFAA väittää, yhteisön lainsäätäjä on samoin voinut kyseessä olevan toimen lainvastaisuutta aiheuttamatta vahvistaa mainitun asetuksen 7 artiklassa lennon peruuntuessa maksettavan kiinteämääräisen korvauksen periaatteen ja määrän esittämättä perusteluita, joiden vuoksi se oli valinnut kyseisen toimenpiteen ja kyseisen määrän.

73 Toiseksi asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa säädetyt vakiomuotoiset ja välittömät toimenpiteet eivät ole niiden toimenpiteiden joukossa, joiden osalta Montrealin yleissopimuksessa vahvistetaan käyttämistä koskevat edellytykset, eivätkä ne ole ristiriidassa tämän yleissopimuksen kanssa. Tästä seuraa, että kyseisen asetuksen säännöksille, joissa säännellään näin tiettyjä matkustajien oikeuksia lentojen pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä, voitiin asettaa eri edellytykset kuin ne, jotka vahvistetaan mainitussa yleissopimuksessa muiden oikeuksien kannalta. Ne eivät näin ollen ole lainkaan ristiriidassa niiden säännösten kanssa, jotka sisältyvät asetukseen N:o 2027/97 ja jotka on sen 1 artiklan mukaan annettu Montrealin yleissopimukseen sisältyvien määräysten täytäntöönpanoa varten.

74 Tässä tilanteessa pääasian kantajat eivät voi väittää, että asetusta N:o 261/2004 annettaessa ei olisi noudatettu perusteluvelvollisuutta sen takia, ettei siinä viitata asetukseen N:o 2027/97. Toisaalta asetuksen N:o 261/2004 6 artiklaa ei voida tulkita niin, että sillä olisi oikeusvarmuuden periaatteen vastaisesti viety pääasian kantajien edustamilta yrityksiltä mahdollisuus ilman epäselvyyttä tuntea niille asetuksen N:o 2027/97 mukaisen järjestelmän seurauksena kuuluvat velvollisuudet.

75 Kolmanneksi pääasian kantajat väittävät, että asetuksen N:o 261/2004 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan epäyhtenäisellä tavalla, että poikkeukselliset olosuhteet voivat rajoittaa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan vastuuta tai vapauttaa hänet siitä lentojen peruuttamisen tai pitkäkestoisen viivästyksen yhteydessä, kun taas tämän asetuksen 5 ja 6 artiklassa, joissa säännellään lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia tällaisessa tapauksessa, ei oteta huomioon tällaista vastuuvapausperustetta muutoin kuin korvausvastuun osalta.

76 Tältä osin on kuitenkin yhtäältä todettava, että vaikka yhteisön säädöksen johdantoosassa voidaan täsmentää säädöksen sisältöä (ks. em. yhdistetyt asiat Alliance for Natural Health ym., tuomion 91 kohta), siihen ei kuitenkaan voida vedota kyseisen säädöksen varsinaisista säännöksistä poikkeamiseksi (asia C-162/97, Nilsson ym., tuomio 19.11.1998, Kok. 1998, s. I-7477, 54 kohta ja asia C-136/04, Deutsches Milch-Kontor, tuomio 24.11.2005, Kok. 2005, s. I-10095, 32 kohta). Toisaalta perustelukappaleiden sanamuodossa annetaan tosin ymmärtää, että yleensä lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on vapautettava kaikista velvollisuuksistaan poikkeuksellisissa olosuhteissa, ja näin ollen sanamuodosta on seurauksena tietty epäjohdonmukaisuus yhteisön lainsäätäjän näin ilmaiseman aikomuksen ja asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artiklan — joissa ei anneta kyseiselle vastuuvapausperusteelle näin yleistä luonnetta — varsinaisen sisällön välillä. Tällainen epäjohdonmukaisuus ei kuitenkaan ole ulottuvuudeltaan sellainen, että se tekisi epäjohdonmukaiseksi järjestelmän, joka on toteutettu näillä kahdella artiklalla, jotka eivät puolestaan ole lainkaan epäjohdonmukaisia.

77 Edellä esitetystä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla eivät ole pätemättömiä oikeusvarmuuden periaatteen loukkaamisen tai perusteluvelvollisuuden laiminlyönnin johdosta.

Suhteellisuusperiaatteen noudattaminen

78 Viidennellä ja kuudennella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla pätemättömiä suhteellisuusperiaatteen loukkaamisen johdosta.

79 On aluksi muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhteisön oikeuden yleisiin oikeusperiaatteisiin kuuluva suhteellisuusperiaate edellyttää, että yhteisön oikeuden säännöksen tavoitteet ovat toteutettavissa siinä säädettyjen keinojen avulla ja että näillä keinoilla ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi (ks. mm. asia C-210/00, Käserei Champignon

Hofmeister, tuomio 11.7.2002, Kok. 2002, s. I-6453, 59 kohta; asia C-491/01, British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomio 10.12.2002, Kok. 2002, s. I-11453, 122 kohta ja em. asia Swedish Match, tuomion 47 kohta).

80 Edellisessä kohdassa mainittuja edellytyksiä koskevan tuomioistuinvalvonnan osalta on todettava, että yhteisön lainsäätäjällä on laaja harkintavalta aloilla, jolla siltä edellytetään poliittisten, taloudellisten ja sosiaalisten valintojen tekemistä ja joilla sen on suoritettava monitahoisia arviointeja. Näin ollen näihin aloihin kuuluva toimenpide voidaan katsoa lainvastaiseksi ainoastaan, jos kyseinen toimenpide on ilmeisen soveltumaton toimivaltaisen toimielimen tavoittelemien päämäärien saavuttamiseen (ks. vastaavasti asia C-84/94, Yhdistynyt kuningaskunta v. neuvosto, tuomio 12.11.1996, Kok. 1996, s. I-5755, 58 kohta; asia C-233/94, Saksa v. parlamentti ja neuvosto, tuomio 13.5.1997, Kok. 1997, s. I-2405, 55 ja 56 kohta; asia C-157/96, National Farmers' Union ym., tuomio 5.5.1998, Kok. 1998, s. I-2211, 61 kohta ja em. asia British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, tuomion 123 kohta). Näin on asia erityisesti yhteisen liikennepolitiikan alalla (ks. vastaavasti erityisesti yhdistetyt asiat C-248/95 ja C-249/95, SAM Schiffahrt ja Stapf, tuomio 17.7.1997, Kok. 1997, s. I-4475, 23 kohta ja yhdistetyt asiat C-27/00 ja C-122/00, Omega Air ym., tuomio 12.3.2002, Kok. 2002, s. I-2569, 63 kohta).

81 Pääasian kantajat väittävät, että asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklassa säädetyt matkustajia koskevat avunanto-, huolenpito- ja korvaustoimenpiteet lennon peruuntumisen tai pitkäkestoisen viivästyksen yhteydessä eivät mahdollista näiden peruutus- ja viivästystapausten vähentämistä koskevan päämäärän saavuttamista ja että ne ovat joka tapauksessa niistä yhteisön lentoliikenteen harjoittajille aiheutuvien huomattavien kustannusten vuoksi täysin suhteettomia tavoiteltuun päämäärään nähden.

82 Kyseessä olevien toimenpiteiden tarpeellisuuden arvioimiseksi on korostettava, että yhteisön lainsäätäjän tavoittelema välitön päämäärä, sellaisena kuin se ilmenee asetuksen N:o 261/2004 neljästä ensimmäisestä perustelukappaleesta, on parantaa lentojen peruutuksen tai pitkäkestoisen viivästyksen kohteeksi joutuneiden matkustajien suojelua korjaamalla vakiomuotoisesti ja välittömästi tiettyjä vahinkoja, jotka ovat aiheutuneet tällaisiin tilanteisiin joutuneille osapuolille.

83 Tämän yhteisön lainsäätäjän nimenomaisesti esittämän suoran päämäärän lisäksi mainitulla asetuksella voi tosin kaiken muun yleisen lainsäädännön tavoin olla epäsuorasti muita, toissijaisia tavoitteita, kuten se, joka pääasian kantajien esittämällä tavalla koskee etenkin lentojen peruutusten ja pitkäkestoisten viivästysten määrän vähentämistä. Yhteisöjen tuomioistuimen on aluksi arvioitava, ovatko päätetyt toimenpiteet ilmeisen soveltumattomia sen asetuksen nimenomaisen tavoitteen kannalta, joka on matkustajien suojelun vahvistaminen ja jonka laillisuutta ei voida sinänsä riitauttaa.

84 On ensinnäkin todettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artiklassa säädetyt toimenpiteet ovat itsessään omiaan korjaamaan välittömästi tiettyjä vahinkoja, joita matkustajille aiheutuu lentojen peruutuksen tai pitkäkestoisen viivästyksen yhteydessä, ja ne mahdollistavat näin ollen asetuksella tavoitellun korkeatasoisen matkustajien suojelun takaamisen.

85 Toiseksi on selvää, 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. Näin valitut perusteet sen määrittelemiseksi, onko matkustajilla oikeus näihin toimenpiteisiin, eivät siis ole lainkaan asiaankuulumattomia suhteellisuusvaatimuksen kannalta.

86 Kolmanneksi vakiomuotoisilla ja välittömillä korjaavilla toimenpiteillä, kuten matkustajien uudelleenreititys tai virvokkeiden, aterioiden ja majoituksen tarjoaminen taikka yhteydenpitoon kolmansien henkilöiden kanssa tarvittavien välineiden käyttöön antaminen, on tarkoitus huolehtia matkustajien välittömistä tarpeista paikan päällä riippumatta lennon peruutuksen tai viivästyksen syystä. Koska mainitut toimenpiteet vaihtelevat tämän tuomion edellisessä kohdassa esitetyllä tavalla matkustajien kärsimien vahinkojen suuruuden perusteella, ei myöskään voida katsoa, että ne olisivat ilmeisen soveltumattomia pelkästään sen takia, etteivät liikenteenharjoittajat voi vedota poikkeuksellisia olosuhteita koskevaan vapautumisperusteeseen.

87 Neljänneksi ei ole osoitettu, että matkustajien lentojen viivästyksiin ja peruutuksiin liittyvien riskien kattamiseksi ottamat vapaaehtoiset vakuutukset, joita ELFAA pitää parempana vaihtoehtona, mahdollistaisivat joka tapauksessa matkustajien paikan päällä kärsimien vahinkojen korjaamisen. Tällaista toimenpidettä ei voida näin ollen pitää tavoitellun päämäärän saavuttamiseen paremmin soveltuvana kuin niitä, jotka yhteisön lainsäätäjä on valinnut.

88 Viidenneksi viivästyksen aiheuttamilla vahingollisilla seurauksilla, jotka asetuksella N:o 261/2004 on tarkoitus korjata, ei ole mitään yhteyttä lipusta maksettuun hintaan. Tästä syystä väitettä, jonka mukaan näiden seurausten lieventämiseksi valitut toimenpiteet olisi pitänyt vahvistaa suhteessa lipun hintaan, ei voida hyväksyä.

89 Kuudenneksi, vaikka IATA ja ELFAA väittävät, että edellä mainitut toimenpiteet saattavat aiheuttaa huomattavia seurauksia liikenteenharjoittajien kustannuksille ja ovat soveltumattomia sen asetuksen toissijaisen päämäärän kannalta, joka koskee lentojen peruutusten ja pitkäkestoisten viivästysten määrän vähentämistä, on todettava, että yhteisöjen tuomioistuimessa käydyssä keskustelussa ei ole tullut esiin näiden viivästysten ja peruutusten tiheyttä koskevia lukuja. Näin ollen näistä toimenpiteistä lentoyhtiöille aiheutuvat teoreettiset kustannukset, sellaisina kuin asianosaiset ovat ne esittäneet, eivät missään tapauksessa ole riittäviä sen osoittamiseksi, että nämä vaikutukset olisivat suhteettomia mainittuihin toimenpiteisiin liittyvään intressiin nähden.

90 On vielä todettava, että vaikka lentoliikenteen harjoittajat joutuisivat asetuksen N:o 261/2004 mukaisesti suoritusvelvollisiksi, tämä ei estä niitä hakemasta kansallisen lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina, kuten mainitun asetuksen 13 artiklassa säädetään. Mainittujen liikenteenharjoittajien näiden velvollisuuksien seurauksena kantama taloudellinen taakka voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta. Ei myöskään ole kohtuutonta, että näistä velvollisuuksista vastaavat ensi kädessä — edellä mainittua korvauksensaantioikeutta koskevalla varauksella — lentoliikenteen harjoittajat, joiden kanssa kyseiset matkustajat ovat tehneet kuljetussopimuksen, joka antaa heille oikeuden lentoon, jonka ei pitäisi peruuntua eikä olla myöhässä.

91 Seitsemänneksi sen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn korvauksen osalta, jota matkustajat voivat vaatia 5 artiklan mukaan silloin, kun heille on ilmoitettu lennon peruutuksesta liian myöhään, lentoliikenteen harjoittajat voivat vapautua tämän korvauksen suorittamisesta, jos ne osoittavat, että peruutus johtuu poikkeuksellista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Kun otetaan huomioon tällainen vastuuvapausperuste ja tämän velvollisuuden soveltamista koskevat rajoittavat ehdot, joiden mukaan lentoliikenteen harjoittajilla ei ole tätä velvollisuutta, mikäli tieto on annettu riittävän ajoissa tai sen yhteydessä tarjotaan uudelleenreititystä, mainittu velvollisuus ei näytä selvästi soveltumattomalta tavoitellun päämäärän kannalta. Lisäksi korvauksen määrä, joka on kyseessä olevien lentojen pituuden perusteella vahvistettu 250, 400 ja 600 euron suuruiseksi, ei myöskään ole kohtuuton ja vastaa sitä paitsi pääasiallisesti sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4 päivänä helmikuuta 1991 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 295/91 (EYVL L 36, s. 5) mukaisen korvaustason saattamista ajan tasalle sen voimaantulon jälkeisen inflaation perusteella, kuten komissio on ilman vastaväitteitä todennut huomautuksissaan.

92 Edellä esitetystä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla eivät ole pätemättömiä suhteellisuusperiaatteen loukkaamisen johdosta.

Yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattaminen

93 Kuudennella ja seitsemännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee pääasiallisesti, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla pätemättömiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamisen johdosta.

94 ELFAA väittää, 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. Lisäksi yhteisön oikeudessa ei aseteta samoja velvollisuuksia muille liikennemuodoille.

95 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun tai syrjintäkiellon periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tapauksia ei kohdella eri tavoin eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavoin, ellei tällainen kohtelu ole objektiivisesti perusteltua (em. asia Swedish Match, tuomion 70 kohta).

96 Tältä osin on aluksi huomattava, että kun otetaan huomioon erityisesti eri liikennemuotojen toimintatavat, saatavuuden edellytykset ja verkostojen jakautuminen, eri liikennemuodot eivät ole niiden käyttämistä koskevien edellytysten osalta toisensa korvaavia (ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat SAM Schiffahrt ja Stapf, tuomion 34 kohta). Näitä eri liikennemuotoja koskevilla toimialoilla toimivien yritysten tilanne ei näin ollen ole vertailukelpoinen.

97 Seuraavaksi on todettava, että lentoliikenteen alalla matkustajat, joihin lennon peruuntuminen tai pitkäkestoinen viivästyminen kohdistuu, ovat objektiivisesti erilaisessa tilanteessa kuin muiden liikennevälineiden matkustajat samantapaisten tapahtumien yhteydessä. Matkustajien tällaisten tapahtumien yhteydessä kärsimät haitat eivät nimittäin ole vertailukelpoisia varsinkaan sen johdosta, että lentokentät sijaitsevat yleensä kaupunkikeskusten ulkopuolella ja että lähtöselvitystä ja matkatavaran luovutusta koskevat erityiset menettelytavat.

98 Lopuksi 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. Näin ollen 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.

99 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan säännökset eivät ole pätemättömiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamisen johdosta.

100 Kaiken edellä esitetyn perusteella esitettyihin seitsemään ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, ettei niiden tutkinnassa ole tullut esiin mitään seikkaa, joka vaikuttaisi asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan säännösten pätevyyteen.

Oikeudenkäyntikulut

101 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely yhteisöjen tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä yhteisöjen tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla yhteisöjen tuomioistuin (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Kun tuomioistuin, jonka päätöksiin saa kansallisen lainsäädännön mukaan hakea muutosta, katsoo, että yksi tai useampi asianosaisten esittämistä tai mahdollisesti viran puolesta tutkittavista yhteisön toimen pätemättömyysperusteista on perusteltu, sen on lykättävä asian käsittelyä ja pyydettävä yhteisöjen tuomioistuimelta pätevyyden arviointia ennakkoratkaisumenettelyssä.**

2) **Esitettyjen kysymysten tarkastelussa ei ole tullut ilmi mitään seikkaa, joka vaikuttaisi 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 päivänä helmikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan pätevyyteen.**

Allekirjoitukset