JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
YVES BOT
15 päivänä toukokuuta 2012 [1]

Yhdistetyt asiat C-581/10 ja C-629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson ja
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
vastaan
Deutsche Lufthansa AG
(Amtsgericht Kölnin (Saksa) esittämä ennakkoratkaisupyyntö)
sekä
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association ja
The Queen (C-629/10)
vastaan
Civil Aviation Authority

(High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) (Yhdistynyt kuningaskunta) esittämä ennakkoratkaisupyyntö)

Liikenne — Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt — Oikeus korvaukseen lennon viivästyessä — Kyseisen oikeuden yhteensopivuus Montrealin yleissopimuksen kanssa

1. Käsiteltävät asiat koskevat asetuksen (EY) N:o 261/2004 [2] 5, 6, ja 7 artiklan tulkintaa ja pätevyyttä.

2. Amtsgericht Köln (Saksa) ja High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Yhdistynyt kuningaskunta) tiedustelevat esittämillään kysymyksillä varsinaisesti sitä, vahvistaako unionin tuomioistuin kyseisille säännöksille yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym., 19.11.2009 antamassaan tuomiossa [3] antamansa tulkinnan, jonka mukaan viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan korvausoikeuden soveltamisen kannalta rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin ja he voivat näin ollen vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu lennon viivästymisen vuoksi vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. [4]

1 — Alkuperäinen kieli: ranska.

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 (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1).

3 — Yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07 (Kok., s. I-10923).

4 — Tuomion 69 kohta.

3. Ehdotan tässä ratkaisuehdotuksessa, että unionin tuomioistuin vahvistaa tällaisen tulkinnan ja toteaa, että kyseisen asetuksen 5, 6 ja 7 artikla ovat sopusoinnussa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 9.12.1999 tehdyn yleissopimuksen,[5] suhteellisuusperiaatteen ja oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

A *Kansainvälinen lainsäädäntö*

4. Montrealin yleissopimus hyväksyttiin Euroopan yhteisön nimissä päätöksellä 2001/539/EY,[6] ja se tuli voimaan Euroopan unionin osalta 28.6.2004.

5. Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa määrätään, että 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. Montrealin yleissopimuksen 29 artiklassa 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.”

B *Unionin säännöstö*

7. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, että lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso.

8. Mainitun asetuksen johdanto-osan 14 perustelukappaleessa todetaan, että lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien olisi 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.

5 — Jäljempänä Montrealin yleissopimus.

6 — Yleissopimuksen tekemisestä tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehty neuvoston päätös 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38).

9. Mainitun asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa todetaan, että poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettynä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästykset tai peruutukset.

10. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

– –

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 peruutetulle lennolle 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 – –

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.

– –”

11. Kyseisen asetuksen 6 artiklassa säädetään seuraavaa:

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

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 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.”

12. Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, 1 kohdassa säädetään lennon pituuden mukaan määräytyvästä kiinteämääräisestä korvauksesta. Matkustajat saavat kyseisen säännöksen perusteella korvauksen, jonka suuruus on 250 euroa enintään 1 500 kilometrin pituisten lentojen osalta, 400 euroa yhteisön sisäisten yli 1 500 kilometrin pituisten lentojen ja muiden lentojen, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, osalta sekä 600 euroa edellä mainittuihin luokkiin kuulumattomien lentojen osalta.

II Pääasioiden tosiseikat

A *Asia C-581/10*

13. Emeka Nelson teki itselleen ja kahdelle pojalleen varauksen lennolle LH 565 Lagosista (Nigeria) Frankfurt am Mainiin (Saksa) 27.3.2008 klo 22.50. Lento peruttiin 28.3.2008 noin kello 2.00 lentokoneen nokkapyörän ohjauksessa ilmenneen teknisen vian vuoksi. Nelson ja hänen kaksi poikaansa majoitettiin hotelliin. Heidät kuljetettiin 28.3.2008 klo 16.00 hotellista lentoasemalle, sillä lentokone oli korvattu Frankfurt am Mainista (Saksa) tulleella toisella koneella. Lento Lagosista Frankfurt am Mainiin lähti lopulta 29.3.2008 kello 1.00. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää, että lennolla oli sama numero eli numero LH 565 ja suurimmaksi osaksi samat matkustajat, jotka olivat tehneet varauksen 27.3.2008 lähteväksi tarkoitetulle lennolle. Lentokone laskeutui Frankfurt am Mainiin 29.3.2008 kello 7.10 eli yli 24 tuntia alkuperäisestä aikataulusta myöhässä.

14. Nelsonin mielestä viivästyminen antaa hänelle ja hänen kahdelle pojalleen oikeuden asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa säädettyyn korvaukseen. Niinpä hän on nostanut Amtsgericht Kölnissä kanteen, jolla hän vaatii Deutsche Lufthansa AG -lentoyhtiön velvoittamista maksamaan jokaiselle heistä 600 euron määrän kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan sekä 7 artiklan 1 kohdan perusteella.

15. Deutsche Lufthansa AG:n mukaan lentoa ei voida pitää asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetulla tavalla ”peruutettuna”, koska se toteutettiin. Sen mukaan käsiteltävässä asiassa on näin ollen kyse lennon viivästymisestä, josta kyseisessä asetuksessa ei säädetä maksettavaksi korvausta.

16. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin keskeytti asian käsittelyn odottaessaan edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annettavaa ratkaisua. Asian käsittelyä jatkettiin mainitun tuomion antamisen jälkeen. Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin on kuitenkin edelleen epävarma asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan, sellaisena kuin sitä on tulkittu mainitussa tuomiossa, yhteensopivuudesta Montrealin yleissopimuksen kanssa. Niinpä se on päättänyt keskeyttää asian käsittelyn ja esittää unionin tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymyksiä.

B *Asia C-629/10*

17. Pääasiassa ovat vastakkain yhtäältä TUI Travel plc (jäljempänä TUI Travel), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd ja International Air Transport Association (kansainvälinen ilmakuljetusliitto, jäljempänä IATA) ja toisaalta Civil Aviation Authority (siviili-ilmailuviranomainen, jäljempänä CAA).

18. TUI Travel omistaa seitsemän lentoyhtiötä, jotka ovat sijoittautuneet useampaan jäsenvaltioon. Lentoyhtiöt harjoittavat pääasiallisesti tilauslentoliikennettä TUI Travelin, jonka ensisijaista toimintaa on turistimatkojen ja -kierrosten järjestäminen, lukuun. IATA on kansainvälinen kaupallinen järjestö, johon kuuluu noin 230 lentoyhtiötä, jotka vastaavat 93 prosentista kansainvälisestä reittiliikenteestä.

19. Pääasia on saanut alkunsa kantajien CAA:lle osoittamasta vaatimuksesta, jolla ne vaativat vahvistettavaksi, ettei CAA tulkitse asetusta N:o 261/2004 siten, että siinä asetettaisiin lentoyhtiöille velvollisuus maksaa matkustajille korvausta viivästymisen vuoksi. CAA on kieltäytynyt vahvistamasta tällaista tulkintaa ja maininnut, että se oli sidottu edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annettuun tuomioon. Niinpä kantajat ovat saattaneet asian High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) käsiteltäväksi.Tämä on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle joukon ennakkoratkaisukysymyksiä.

20. Unionin tuomioistuimen presidentti yhdisti 30.11.2011 antamallaan määräyksellä asiat C-581/10 ja C-629/10 suullista käsittelyä ja tuomion antamista varten.

III Ennakkoratkaisukysymykset

A *Asia C-581/10*

21. Amtsgericht Köln esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Koskeeko asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa tarkoitettu oikeus korvaukseen [Montrealin yleissopimuksen] 29 artiklan toisessa virkkeessä tarkoitettua aiheutuneen vahingon määrän ylittävää korvausta?

2) Missä suhteessa [edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion] perusteella asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaan perustuva oikeus korvaukseen silloin, kun lentomatkustaja pääsee määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen, on Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa säänneltyyn korvaukseen viivästyksen perusteella, kun otetaan huomioon Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan toisen virkkeen mukainen tietynlaisen korvauksen poissulkeminen?

3) Miten [edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion] perustana oleva tulkintaperuste, jolla sallitaan asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisen korvausta koskevan oikeuden ulottaminen viivästymistapauksiin, on sovitettavissa yhteen sen tulkintaperusteen kanssa, jota yhteisöjen tuomioistuin käytti kyseiseen asetukseen asiassa C-344/04, IATA ja ELFAA, 10.1.2006 antamassaan tuomiossa [(Kok., s. I-403)]?”

B *Asia C-629/10*

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetuksen – – N:o 261/2004 5–7 artiklaa tulkittava niin, että niiden perusteella [kyseisen asetuksen] 7 artiklassa säädettyä korvausta on maksettava matkustajille, joiden lennot ovat viivästyneet [mainitun asetuksen] 6 artiklassa tarkoitetulla tavalla, ja jos on, niin missä olosuhteissa?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, ovatko asetuksen – – N:o 261/2004 5–7 artikla joko kokonaan tai osittain pätemättömiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamisen vuoksi?

3) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, ovatko asetuksen – – N:o 261/2004 5–7 artikla kokonaan tai osittain pätemättömiä sen vuoksi, että a) ne ovat ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen kanssa, että b) niillä loukataan suhteellisuusperiaatetta ja/tai että c) niillä loukataan oikeusvarmuuden periaatetta?

4) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja kolmanteen kysymykseen kieltävästi, mitä rajoituksia unionin tuomioistuimen tässä asiassa antaman ratkaisun ajallisille vaikutuksille on asetettava?

5) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, mikä vaikutus [edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym.] annetulle tuomiolle on annettava sen antamispäivän eli 19.11.2009 ja sen päivän välillä, jona unionin tuomioistuin ratkaisee nyt esillä olevan asian?”

IV Arviointi

A *Alustavia toteamuksia*

23. Koska tietyt Amtsgericht Kölnin ja High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Divisionin (Administrative Court) esittämät kysymykset liittyvät toisiinsa, ehdotan unionin tuomioistuimelle niiden käsittelemistä seuraavasti.

24. Ensinnäkin Amtsgericht Köln pyytää kolmannella kysymyksellään ja High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) ensimmäisellä kysymyksellään unionin tuomioistuinta itse asiassa vahvistamaan asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklalle edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa annetun tulkinnan.

25. High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) pohtii toisella kysymyksellään sitä, ovatko kyseisen asetuksen 5, 6 ja 7 artikla yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamisen vuoksi pätemättömiä, jos unionin tuomioistuin poikkeaa ratkaisussaan edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetusta tuomiosta.

26. Amtsgericht Kölnin ensimmäinen ja toinen kysymys sekä High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Divisionin (Administrative Court) kolmas kysymys koskevat olennaisilta osin mainitun asetuksen 5, 6 ja 7 artiklan yhteensopivuutta Montrealin yleissopimuksen kanssa, siltä osin kuin viivästyneen lennon matkustajat voivat vaatia asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädettyä korvausta, sekä suhteellisuusperiaatteen ja oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

27. High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) haluaa neljännellä kysymyksellään tietää olennaisilta osin myös, onko unionin tuomioistuimen käsiteltävinä olevissa asioissa antaman tuomion ajallisia vaikutuksia rajoitettava siinä tapauksessa, että se toteaisi, että kyseisen asetuksen 5, 6 ja 7 artiklaa on sovellettava siten, että lentoliikenteen harjoittajan on maksettava korvaus viivästyneen lennon matkustajalle.

28. Jos kyseisiä säännöksiä on unionin tuomioistuimen mukaan tulkittava siten, ettei lentoliikenteen harjoittajan tarvitse maksaa korvausta viivästyneen lennon matkustajalle, High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) kysyy viidennellä kysymyksellään, mikä vaikutus edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetulle tuomiolle on annettava sen julistamispäivän 19.11.2009 ja käsiteltävissä asioissa annettavan tuomion julistamispäivän välisenä aikana.

B *Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu*

1. Lentomatkustajan oikeus korvaukseen lennon viivästymisen vuoksi

29. Oikeuskäytännössä on jo aikaisemmin pohdittu kysymystä siitä, onko lentoliikenteen harjoittajan maksettava asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan nojalla korvaus viivästyneiden lentojen matkustajille. Edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa on todettu, että kyseisiä artikloja on tulkittava siten, että viivästyneiden lentojen matkustajat voidaan rinnastaa peruutettujen lentojen matkustajiin korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta ja että he voivat näin ollen vedota asetuksen 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu viivästyneen lennon johdosta vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.[7]

30. Pääasiat ovat kuitenkin osoitus lentoliikenteen harjoittajien haluttomuudesta soveltaa mainittua tuomiota ja maksaa korvausta tällaisessa tilanteessa oleville matkustajille. Lentoliikenteen harjoittajat katsovat yhtäältä, että edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa esitetty mainitun asetuksen 5, 6 ja 7 artiklan tulkinta on ristiriidassa edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetussa tuomiossa valitun lähestymistavan kanssa, ja toisaalta, että unionin tuomioistuin on ylittänyt toimivaltansa.

31. Viimeksi mainitussa tuomiossa otettiin kantaa mainittujen säännösten pätevyyteen. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyi erityisesti, olivatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla pätemättömiä sen vuoksi, etteivät ne olleet sopusoinnussa oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

32. Mainitun tuomion 76 kohdassa todetaan muun muassa, että ”vaikka yhteisön säädöksen johdanto-osassa voidaan täsmentää säädöksen sisältöä, – – siihen ei kuitenkaan voida vedota kyseisen säädöksen varsinaisista säännöksistä poikkeamiseksi”. Siinä jatketaan, että asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen sanamuoto antaa ”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 [kyseisen asetuksen] 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”.

33. Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus päättelee tästä kohdasta, että unionin tuomioistuimen mukaan asetuksessa N:o 261/2004 ei säädetä velvoitteesta maksaa korvausta viivästyneiden lentojen matkustajille ja ettei se ole katsonut, että kyseisen asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaletta voitaisiin käyttää mainitun asetuksen säännösten merkityksen muuttamiseen.[8] Niinpä edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. omaksuttu näkemys perustui Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan virheellisesti kyseiseen perustelukappaleeseen ja siitä tehtyyn päätelmään, jonka mukaan korvaus on maksettava myös viivästymisen vuoksi.

34. Olen sitä mieltä, ettei edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion 76 kohdasta voida johtaa tällaista arviointia eikä edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa esitetty tulkinta ole ristiriidassa ensin mainitussa tuomiossa omaksutun lähestymistavan kanssa.

7 — Tuomion 69 kohta.

8 — Sen asiassa C-581/10 esittämien huomautusten 35–38 kohta.

35. Kyseinen kohta on palautettava asiayhteyteensä. Edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annettuun tuomioon johtaneessa asiassa otettiin kantaa, kuten olen todennut, asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan pätevyyteen. Kyseisen asian kantajien mukaan mainitun asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan epäyhtenäisesti, että poikkeukselliset olosuhteet voivat rajoittaa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan vastuuta tai vapauttaa sen siitä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen vuoksi, kun taas kyseisen asetuksen 5 ja 6 artiklassa, joissa säännellään lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia tällaisessa tapauksessa, ei oteta huomioon tällaista vastuuvapausperustetta muutoin kuin korvausvelvollisuuden osalta. [9]

36. Mainitun asian kantajat ihmettelivät varsinaisesti sitä, ettei asetuksen N:o 261/2004 säädöstekstiin sisälly vapautusta velvoitteesta antaa matkustajille apua ja huolenpitoa silloin, kun lento viivästyy poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi. Niiden mukaan kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleesta ilmenee, että lentoliikenteen harjoittaja on vapautettava kaikenlaisista velvoitteista niiden laadusta riippumatta paitsi silloin, kun lento poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi peruutetaan, myös silloin, kun se viivästyy niiden vuoksi. Niinpä kyseisistä perustelukappaleista, luettuna yhdessä mainitun asetuksen lennon viivästymistä koskevan 6 artiklan kanssa, seuraa niiden mukaan tietty monitulkintaisuus, joka on oikeusvarmuuden periaatteen vastainen. [10]

37. Juuri tästä seikasta edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion 76 kohdassa todetaan, ettei tällainen epäjohdonmukaisuus ole ulottuvuudeltaan sellainen, että se tekisi epäjohdonmukaiseksi järjestelmän, joka on toteutettu asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artiklalla, jotka eivät puolestaan ole lainkaan epäjohdonmukaisia. Toisin sanoen siinä katsotaan mielestäni, ettei kyseisen asetuksen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen lukemisesta mahdollisesti seuraava epäjohdonmukaisuus poista sitä, että säädöstekstin perusteella on selvää, ettei poikkeuksellisia olosuhteita koskeva vastuuvapausperuste ole yleisluonteinen vaan vain korvausvelvollisuutta koskeva.

38. Niinpä tästä arvioinnista ei mielestäni voi päätellä, että mainitun asetuksen 5, 6 ja 7 artiklasta edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa esitetty tulkinta olisi ristiriidassa edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetussa tuomiossa omaksutun lähestymistavan kanssa.

39. Itse periaatteesta, jonka mukaan lentomatkustajalle, jonka lento on viivästynyt vähintään kolme tuntia, on maksettava korvaus, on todettava, että koska pääasioiden asianosaiset eivät ole esittäneet mitään uutta seikkaa, jolla voitaisiin saattaa kyseenalaiseksi edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa esitetty tulkinta kyseisistä säännöksistä, en näe syytä sille, että unionin tuomioistuimen olisi poikettava kyseisestä tulkinnasta.

40. Mainitussa tuomiossa sovellettiin asetuksen N:o 261/2004 teleologista tulkintaa. [11] Kyseisen asetuksen 5, 6 ja 7 artiklan tulkintaa ohjaa sen johdanto-osan 15 perustelukappale, ja tulkinta perustuu itse tekstin tavoitteeseen, joka on, muistutettakoon, matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen riippumatta siitä, onko matkustajilta evätty lennolle pääsy, onko lento peruutettu vai onko se viivästynyt, koska heille kaikille aiheutuu lentoliikenteeseen liittyviä samankaltaisia vakavia vaikeuksia ja haittoja. [12]

41. Itse asiassa mainitussa tuomiossa tehtiin a contrario tulkinta asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 15 perustelukappaleesta. Kyseisessä perustelukappaleessa nimittäin todetaan, että ”poikkeuksellisten olosuhteiden [ja siten vapautuksen korvausvelvollisuudesta] olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettynä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai

9 — Ks. tuomion 75 kohta.

10 — Ks. erityisesti em. asiassa IATA ja ELFAA annettuun tuomioon johtaneessa asiassa esitettyjen European Low Fares Airline Associationin huomautusten 31 kohta sekä IATA:n huomautusten 132–135 kohta.

11 — Ks. mainitun tuomion 41 ja 42 kohta.

12 — Ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 44 kohta.

useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen". Niinpä edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion 43 kohdassa on päätelty tästä, että myös pitkäaikaisen viivästymisen käsite liittyy korvausta koskevaan oikeuteen.

42. Kuten edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion 47 kohdassa mainitaan, yleisen tulkintaa koskevan periaatteen mukaan yhteisön toimea on lisäksi tulkittava niin pitkälle kuin mahdollista tavalla, joka ei aseta sen pätevyyttä kyseenalaiseksi. Samoin silloin, kun unionin oikeuden säännöstä voidaan tulkita usealla tavalla, etusija on annettava tulkinnalle, jolla voidaan varmistaa säännöksen tehokas vaikutus.

43. Kyseisessä tuomiossa valittu lähestymistapa on kuitenkin juuri sellainen, ettei se saata kyseenalaiseksi asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan pätevyyttä, koska siinä valittiin tulkinta, jolla voidaan varmistaa kyseisten säännösten tehokas vaikutus. Mainitun tuomion 52 kohdassa nimittäin todetaan, että kyseisellä asetuksella pyritään korvaamaan muun muassa vahinko, joka asianomaisille matkustajille aiheutuu ajan menetyksestä, joka ei sen peruuttamattoman luonteen vuoksi ole korjattavissa muutoin kuin korvauksella. Tästä todetaan vielä, että matkustajat, joiden lento on peruutettu, ja matkustajat, joiden lento on viivästynyt, kärsivät vastaavan vahingon, joka muodostuu ajan menetyksestä, ja he ovat siis toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa mainitun asetuksen 7 artiklan mukaisen korvausta koskevan oikeuden soveltamisen kannalta. [13]

44. Niinpä olisi yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastaista kohdella tällaisia matkustajia eri tavalla, vaikka he ovat toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa. Tästä syystä edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion 61 kohdassa todetaan, että viivästyneiden lentojen matkustajat voivat vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen.

45. Mainitussa tuomiossa todetaan myös, että viivästymistä on pidettävä pitkäaikaisena ja sen on johdettava korvausta koskevaan oikeuteen, jos matkustajat saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Tällaista kyseisen asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa tarkoitetun käsitteen "pitkäaikainen viivästyminen" tulkintaa on kritisoitu muun muassa lentoliikenteen harjoittajien taholta ja oikeuskirjallisuudessa sillä perusteella, että kesto on valittu mielivaltaisesti eikä sille ole perustetta mainitussa asetuksessa.

46. En ole samaa mieltä. Ensinnäkin on huomautettava, että oikeusvarmuuden periaate, joka on unionin oikeuden perusperiaate, edellyttää erityisesti, että säännökset ovat selviä ja täsmällisiä, jotta oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin. [14] Tämä tarkoittaa viivästyneiden lentojen matkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien tilanteessa sitä, että ensimmäisten on voitava tietää, mistä lähtien heillä on oikeus vaatia korvausta, ja jälkimmäisten on voitava tietää, mistä lähtien niiden on maksettava tällaista korvausta. Asettamalla aikaraja voidaan välttää kansallisten tuomioistuinten erilaiset arvioinnit pitkäaikaisen viivästymisen käsitteestä ja tästä seuraava oikeudellinen epävarmuus. [15] Neljän tunnin ajan menetyksen kärsineet matkustajat voivat saada korvausta tietyissä jäsenvaltioissa mutta ei toisissa, koska tietyt kansalliset tuomioistuimet pitävät tällaista viivästymistä asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettuna pitkäaikaisena viivästymisenä mutta toiset eivät. Tästä seuraisi oikeudellisen epävarmuuden lisäksi se, ettei lentomatkustajia kohdeltaisi yhdenvertaisesti, vaikka ne olisivat samanlaisessa tilanteessa.

13 — Ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 54 kohta.

14 — Ks. em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 68 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen.

15 — Ks. vastaavasti julkisasiamies Sharpstonin em. yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. esittämän ratkaisuehdotuksen 88–90 kohta.

47. Sen ajan menetyksen, jonka jälkeen lentomatkustajilla on oikeus vaatia korvausta, määrittämiseksi on toiseksi huomautettava, että oikeuskäytännössä on käytetty perusteena peruutettujen lentojen matkustajien, joiden matka on uudelleenreititetty asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan mukaisesti, tilannetta, sillä heidän tilanteensa muistuttaa viivästyneiden lentojen matkustajien tilannetta, ja että näille kahdelle matkustajaryhmälle ilmoitetaan lähtökohtaisesti samanaikaisesti heidän lentokuljetustaan vaikeuttavasta tapahtumasta. [16] Lisäksi on niin, että nämä kaksi matkustajaryhmää saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, minkä vuoksi heille aiheutuu vastaava ajan menetys. [17] Tämän jälkeen on todettu, että matkustajille, joiden lentomatka uudelleenreititetään kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan mukaisesti, annetaan saman asetuksen 7 artiklan mukainen oikeus korvaukseen, kun lentoliikenteen harjoittaja ei järjestä uudelleenreititystä lennolle, joka lähtee korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja saapuu matkustajien määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Nämä matkustajat saavat siis oikeuden korvaukseen, kun heille aiheutunut ajan menetys on vähintään kolme tuntia verrattuna lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaiseen matkan kestoon. [18]

48. Oikeuskäytännössä on näin ollen todettu tästä, että viivästyneiden lentojen matkustajat voivat vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu tällaisten lentojen vuoksi vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. [19]

49. Niinpä kyseisen asetuksen 5, 6 ja 7 artiklaa on kaiken edellä esitetyn perusteella tulkittava mielestäni siten, että viivästyneiden lentojen matkustajat voivat vedota mainitun asetuksen 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu lennon viivästymisen vuoksi vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

50. Niinpä High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

2. Asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan yhteensopivuus Montrealin yleissopimuksen, suhteellisuusperiaatteen ja oikeusvarmuuden periaatteen kanssa

51. Amtsgericht Köln tiedustelee olennaisilta osin sitä, miten asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetty oikeus korvaukseen sopii yhteen Montrealin yleissopimuksen 19 ja 29 artiklan kanssa siltä osin kuin viimeksi mainituissa määräyksissä suljetaan pois matkustajien ilmakuljetuksessa tapahtuneesta viivästymisestä aiheutuneen vahingon määrän ylittävä korvaus.

52. Lisäksi on mainittava, että High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) kysyy varsinaisesti sitä, että jos unionin tuomioistuin katsoisi, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus vaatia kyseisen asetuksen 7 artiklassa säädettyä korvausta, onko kyseinen säännös kokonaan tai osittain pätemätön siitä syystä, ettei se ole sopusoinnussa Montrealin yleissopimuksen, suhteellisuusperiaatteen ja/tai oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

16 — Em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 55 ja 56 kohta.

17 — Ibid., tuomion 56 kohta.

18 — Ibid., tuomion 57 kohta.

19 — Ibid., tuomion 61 kohta.

53. Mainitun asetuksen 7 artiklassa säädettyä korvausta koskevan oikeuden yhteensopivuudesta Montrealin yleissopimuksen 19 ja 29 artiklan kanssa on huomautettava, että oikeuskäytännössä on todettu, että viivästyminen ilmakuljetuksessa voi aiheuttaa yleensä kahden tyyppisiä vahinkoja eli yhtäältä kaikille matkustajille lähes samanlaisia vahinkoja, joiden korjaaminen voi kaikkien asianomaisten osalta tapahtua vakiomuotoisen ja välittömän avun tai huolenpidon muodossa, ja toisaalta 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. [20]

54. Montrealin yleissopimuksella määrätään jälkimmäistä vahinkojen ryhmää koskevan korvauksen edellytyksistä. [21] Koska asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa tarkoitettu apu ja huolenpito lennon pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä ovat vakiomuotoisia ja välittömiä korjaavia toimenpiteitä, ne eivät kuulu niihin toimenpiteisiin, joiden käyttämistä koskevat edellytykset vahvistetaan kyseisessä yleissopimuksessa. [22]

55. Avun ja huolenpidon lailla myös kyseisen asetuksen 7 artiklan mukainen korvaus on vakiomuotoinen ja välitön toimi, jolla pyritään korjaamaan muun muassa vahinko, joka matkustajalle, jonka lento on erityisesti myöhästynyt, aiheutuu peruuttamattomasta ajan menetyksestä. [23] Tämän vahvistavat kyseisen korvauksen, jonka määrä vaihtelee kärsityn yksilöllisen vahingon sijasta suoritetun tai suoritettavan lennon pituuden mukaan, kiinteämääräisyys ja sen yleinen luonne, sillä sitä sovelletaan erotuksetta kaikkiin sen saamisen edellytykset täyttäviin matkustajiin.

56. Niinpä asetuksen N:o 261/2004 7 artikla on mielestäni sopusoinnussa Montrealin yleissopimuksen 19 ja 29 artiklan kanssa.

57. Suhteellisuusperiaatteen mukaisuudesta on todettava, että oikeuskäytännössä on jo aikaisemmin otettu kantaa kyseisen asetuksen 7 artiklan yhteensopivuuteen mainitun periaatteen kanssa. [24] Tästä on todettu, että kyseisen asetuksen 5 ja 6 artiklassa [25] säädetyt toimenpiteet ovat itsessään omiaan korjaamaan välittömästi tiettyjä vahinkoja, joita lentomatkustajille aiheutuu lentojen peruutuksen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä, ja ne mahdollistavat näin ollen asetuksella N:o 261/2004 tavoitellun korkeatasoisen matkustajien suojelun takaamisen. [26]

58. Oikeuskäytännössä on lisäksi todettu, että on selvää, että unionin 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. [27]

59. Pääasioiden eräät asianosaiset esittävät lisäksi väitteen, jonka mukaan korvauksen maksaminen viivästyneiden lentojen matkustajille johtaisi siihen, että lentoliikenteen harjoittajille asetetaan mielivaltainen ja kohtuuttoman raskas taloudellinen rasite. Niiden mielestä korvaus on kohtuuton, kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 tavoite.

20 — Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 43 kohta. Ks. myös em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 51 kohta.

21 — Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 44 kohta.

22 — Ibid., tuomion 46 kohta.

23 — Ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 52 kohta.

24 — Ks. em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 81 kohta.

25 — Nämä toimenpiteet ovat asetuksen N:o 261/2004 8 ja 9 artiklassa säädetty apu ja huolenpito sekä sen 7 artiklassa säädetty korvaus.

26 — Em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 84 kohta.

27 — Ibid., tuomion 85 kohta.

60. Tästä on todettava, että Euroopan lentoturvallisuusjärjestön (Eurocontrol) Euroopan komissiolle toimittamien tietojen mukaan alle 1,2 prosenttiin lennoista sovelletaan viivästyneitä lentoja koskevia kyseisen säädöksen säännöksiä. Alle 0,5 prosenttia viivästyneistä lennoista viivästyy vähintään kolme tuntia, riippumatta siitä, johtuiko viivästyminen poikkeuksellisista olosuhteista vai ei. Lentojen, joiden perusteella syntyy oikeus mainitun asetuksen 7 artiklassa tarkoitettuun korvaukseen, suhteellinen osuus on korkeintaan 0,15 prosenttia. [28]

61. Oikeuden korvaukseen antavien vähintään kolmen tunnin viivästymisten määrä on näin ollen rajallinen. Tästä syystä vähintään kolmen tunnin viivästymisen vuoksi maksettavan korvauksen vaikutukset eivät mielestäni ole suhteettomat, kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka, muistutettakoon siitä, on lentomatkustajien suojelun korkean tason varmistaminen.

62. Kuten edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa on todettu, näin on sitäkin suuremmalla syyllä, koska lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus tai pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu – toisin sanoen olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa. [29] On vielä todettava, että asetuksesta N:o 261/2004 johtuvat velvollisuudet eivät estä lentoliikenteen harjoittajia vaatimasta korvausta viivästymisen aiheuttaneelta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina, kuten asetuksen 13 artiklassa säädetään. [30] Oikeuskäytännössä on myös todettu, että sellaisille viivästyneen lennon matkustajille, jotka saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, maksettavaa korvausta voidaan alentaa mainitun asetuksen 7 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti 50 prosentilla, kun viivästyminen sellaisen lennon osalta, joka ei kuulu 7 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, on alle neljä tuntia. [31] Lentoliikenteen harjoittajille asetettu taloudellinen rasitus silloin, kun lento viivästyy yli kolme tuntia, voi siten olla nolla tai huomattavan vähäinen.

63. Niinpä olen edellä esitetyn perusteella sitä mieltä, että asetuksen N:o 261/2004 7 artikla on suhteellisuusperiaatteen mukainen.

64. Ennakkoratkaisua asiassa C-629/10 pyytänyt tuomioistuin kysyy vielä lähinnä sitä, onko edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa esitetty kyseisen säännöksen tulkinta oikeusvarmuuden periaatteen mukainen.

65. Asian C-629/10 taustalla olevan pääasian kantajien mukaan tällainen tulkinta on oikeusvarmuuden periaatteen vastainen, koska se on ristiriidassa asetuksen N:o 261/2004 selvän ja yksiselitteisen sanamuodon, unionin lainsäätäjän tarkoituksen ja edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion kanssa.

66. Tämän ratkaisuehdotuksen 31–48 kohdassa esitetyistä syistä katson, ettei mainittu tulkinta ole oikeusvarmuuden periaatteen vastainen.

67. Olen edellä esitetyn perusteella sitä mieltä, että asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla ovat sopusoinnussa Montrealin yleissopimuksen, suhteellisuusperiaatteen ja oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

28 — Ks. komission Euroopan parlamentille ja neuvostolle matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamisesta 11.4.2011 antaman tiedonannon (SEK(2011) 428 lopullinen) liitteenä ollut komission yksiköiden valmisteluasiakirja. Asiakirja on saatavissa englanninkielisenä.

29 — Ks. kyseisen tuomion 67 kohta.

30 — Mainitun tuomion 68 kohta.

31 — Em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 63 kohta.

3. Annettavan tuomion ajalliset vaikutukset

68. Asian C-629/10 taustalla olevan pääasian kantajat pyytävät, että unionin tuomioistuin rajoittaa annettavan tuomion ajallisia vaikutuksia siinä tapauksessa, että High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) mainitussa asiassa esittämään ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja kolmanteen kysymykseen kieltävästi. Ne toivovat, ettei asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklaan voitaisi vedota perusteena matkustajille maksettavaa korvausta koskeville vaatimuksille, jotka liittyvät ennen käsiteltävässä asiassa annettavan tuomion julistamista viivästyneisiin lentoihin, lukuun ottamatta matkustajia, jotka ovat jo nostaneet tällaisen korvauskanteen kyseiseen päivään mennessä.

69. Tästä on huomautettava, että tulkinnalla, jonka unionin tuomioistuin SEUT 267 artiklassa sille annettua toimivaltaa käyttäen antaa unionin oikeussäännölle, selvennetään ja täsmennetään kyseisen oikeussäännön merkitystä ja ulottuvuutta niin, että unionin tuomioistuimen tulkinnasta ilmenee, miten tätä oikeussääntöä täytyy tai olisi täytynyt tulkita ja soveltaa sen voimaantulosta lähtien. Tästä seuraa, että tuomioistuimet voivat ja niiden täytyy soveltaa näin tulkittua sääntöä myös oikeussuhteisiin, jotka ovat syntyneet tai jotka on perustettu ennen tulkintapyynnöstä annettua tuomiota, jos edellytykset kyseisen oikeussäännön soveltamista koskevan asian käsittelylle toimivaltaisissa tuomioistuimissa muuten täyttyvät. [32]

70. Unionin tuomioistuin voi kuitenkin poikkeuksellisesti tuomionsa mahdollisesti taannehtivasti aiheuttamat vakavat häiriöt huomioon ottaen joutua rajoittamaan niiden, joita asia koskee, mahdollisuuksia vedota tulkintaan, jonka se antaa ennakkoratkaisumenettelyssä jollekin unionin oikeuden säännökselle. [33]

71. Oikeuskäytännössä on lisäksi todettu, että unionin tuomioistuimelta pyydetyn unionin oikeuden säännöksen tulkinnan ajalliset vaikutukset on välttämättä määritettävä yhtenä ainoana hetkenä. Tältä osin periaatteella, jonka mukaan rajoitus voidaan tehdä ainoastaan siinä samassa tuomiossa, jossa annetaan pyydetty tulkintaratkaisu, varmistetaan jäsenvaltioiden ja muiden oikeussubjektien yhdenvertainen kohtelu unionin oikeuteen nähden ja täytetään samalla oikeusvarmuuden periaatteesta johtuvat vaatimukset. [34]

72. Käsiteltävissä asioissa unionin oikeuden säännökset, joiden tulkintaa pyydetään, ovat asetuksen N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artikla. Unionin tuomioistuimelta kysytään olennaisilta osin sitä, onko kyseisiä säännöksiä tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan on maksettava korvaus viivästyneiden lentojen matkustajille. Oikeuskäytännössä on jo aikaisemmin otettu kantaa tähän kysymykseen edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa [35] ja nyt käsiteltävillä ennakkoratkaisukysymyksillä halutaan varsinaisesti vain tietää, vahvistaako unionin tuomioistuin mainituista säännöksistä kyseisessä tuomiossa esittämänsä tulkinnan.

73. On todettava, ettei mainitussa tuomiossa ole rajoitettu sen ajallisia vaikutuksia.

74. Niinpä ei ole mielestäni tarpeen rajoittaa nyt käsiteltävissä asioissa annettavan tuomion ajallisia vaikutuksia.

75. Koska ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa myöntävästi High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) asiassa C-629/10 esittämään ensimmäiseen kysymykseen, sen viidenteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

32 — Ks. mm. asia C-292/04, Meilicke ym., tuomio 6.3.2007 (Kok., s. I-1835, 34 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

33 — Ks. mm. asia C-577/08, Brouwer, tuomio 29.7.2010 (Kok., s. I-7489, 33 kohta). Ks. myös em. asia Meilicke ym., tuomion 35 kohta.

34 — Em. asia Meilicke ym., tuomion 37 kohta.

35 — Ks. kyseisen tuomion 69 kohta.

V Ratkaisuehdotus

76. Kaiken edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Amtsgericht Kölnin ja High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

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, 6 ja 7 artiklaa on tulkittava siten, että

— viivästyneiden lentojen matkustajat voivat vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaiseen korvausta koskevaan oikeuteen, kun heille aiheutuu viivästyneen lennon vuoksi vähintään kolmen tunnin pituinen ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamaa aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin,

— ne ovat sopusoinnussa eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 9.12.1999 tehdyn yleissopimuksen, suhteellisuusperiaatteen ja oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.