Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

24 päivänä helmikuuta 2022*

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 3 artiklan 1 kohta – Soveltamisala – Suoraan toisiinsa liittyvät lennot, kun lähtöpaikka ja määräpaikka ovat kolmannessa maassa – Yksi ainoa varaus yhteisön lentoliikenteen harjoittajalta – Liityntälento jäsenvaltion alueella – 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohta ja 7 artikla – Viivästynyt uudelleenreititetty lento – Tosiasiallisen saapumisajan huomioon ottaminen korvauksen määrittämiseksi

Asiassa C-451/20,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landesgericht Korneuburg (Korneuburgin osavaltion tuomioistuin, Itävalta) on esittänyt 25.8.2020 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 23.9.2020, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Airhelp Ltd

vastaan

Austrian Airlines AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: kolmannen jaoston puheenjohtaja K. Jürimäe, joka hoitaa neljännen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit S. Rodin (esittelevä tuomari) ja N. Piçarra,

julkisasiamies: H. Saugmandsgaard Øe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Airhelp Ltd, edustajanaan E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

– Austrian Airlines AG, edustajanaan M. Klemm, Rechtsanwalt,

– Itävallan hallitus, asiamiehinään J. Schmoll ja G. Kunnert,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Tanskan hallitus, asiamiehinään M. Wolff, J. Nymann-Lindegren ja M. Jespersen,

– Euroopan komissio, asiamiehinään G. Braun ja K. Simonsson,

kuultuaan julkisasiamiehen 6.10.2021 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee 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 (EUVL 2004, L 46, s. 1) 3 artiklan 1 kohdan, 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Airhelp Ltd ja Austrian Airlines AG ja joka koskee sitä, että viimeksi mainittu kieltäytyi maksamasta lentomatkustaja NT:lle, jonka oikeudet ovat siirtyneet Airhelpille, korvausta hänen lentonsa peruuttamisen vuoksi.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

3 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, h alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

h) ’lopullisella määräpaikalla’ lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa; huomioon ei oteta tarjolla olevia vaihtoehtoisia liityntälentoja, jos aikataulun mukaista saapumisaikaa noudatetaan;

– –”

4 Kyseisen asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, 1 ja 5 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan

a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;

b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

– –

5. Tätä asetusta sovelletaan lennosta vastaaviin lentoliikenteen harjoittajiin, jotka suorittavat 1 ja 2 kohdassa tarkoitettujen matkustajien kuljetusta. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja, jolla ei ole sopimusta matkustajan kanssa, suorittaa tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia velvollisuuksia, sen katsotaan toimivan sen henkilön lukuun, joka on tehnyt kyseisen matkustajan kanssa sopimuksen.”

5 Kyseisen asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos lento peruutetaan:

– –

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

– –

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 ja hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.”

6 Saman asetuksen 7 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, 1, 2 ja 4 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

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

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

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.

– –

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

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

7 NT:llä oli varaus suoraan toisiinsa liittyville lennoille Chişinăusta (Moldova) Bangkokiin (Thaimaa) Wienin (Itävalta) kautta. Lentoliikenteen harjoittajan oli tarkoitus suorittaa nämä kaksi peräkkäistä lentoa, jotka kattoi yksi ainoa varaus. Ensimmäinen näistä lennoista oli Chişinăusta Wieniin, ja sen aikataulun mukainen lähtöaika oli 29.5.2019 klo 15.55 ja saapumisaika samana päivänä klo 16.40. Toinen lento oli tämän jälkeen Wienistä Bangkokiin, ja sen aikataulun mukainen lähtöaika oli 29.5.2019 klo 23.20 ja saapumisaika 30.5.2019 klo 14.20. Chişinăun ja Bangkokin lentoasemien välinen etäisyys on isoympyräratamenetelmän mukaan yli 3 500 kilometriä.

8 Lento Chişinăusta Wieniin peruutettiin alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Austrian Airlines muutti tämän vuoksi NT:n varausta ja siirsi hänet toiselle lennolle, jonka numero oli TK 68, Istanbulista (Turkki) Bangkokiin siten, että aikataulun mukainen lähtöaika oli 30.5.2019 klo 1.25 ja saapumisaika samana päivänä klo 15.00. Ennakkoratkaisupyynnöstä ilmenee, että sitä, millä tavoin ja mihin aikaan NT kuljetettiin Chişinăusta Istanbuliin, ei ole kyetty selvittämään. Istanbulin ja Bangkokin välinen lento saapui Bangkokiin klo 16.47 eli 1 tunnin ja 47 minuuttia viivästyneenä tämän uudelleenreititetyn lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden.

9 Jos Istanbulin ja Bangkokin välinen lento ei olisi viivästynyt, NT olisi saapunut lopulliseen määräpaikkaansa Bangkokiin 40 minuuttia myöhemmin kuin siinä tapauksessa, että hän olisi voinut matkustaa alkuperäisen suunnitelmansa mukaisesti Wienin kautta. Koska tämä lento Istanbul-Bangkok kuitenkin viivästyi 1 tunnin ja 47 minuuttia, NT saapui lopulliseen määräpaikkaansa tosiasiallisesti 2 tuntia ja 27 minuuttia viivästyneenä alun perin varatun lennon, johon liittyi liityntälento, aikataulun mukaisesta saapumisajasta.

10 NT siirsi hänellä asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla Austrian Airlinesiin nähden olevan oikeutensa Airhelpille.

11 Airhelp nosti Bezirksgericht Schwechatissa (Schwechatin piirioikeus, Itävalta) kanteen, jossa se vaati 300 euron suuruista korvausta sillä perusteella, että Austrian Airlines ei ollut tarjonnut NT:lle uudelleenreititystä, jonka avulla hän olisi voinut saapua lopulliseen määräpaikkaansa kahden tunnin kuluessa alun perin varatun lennon, johon liittyi liityntälento, aikataulun mukaisesta saapumisesta, ja myönsi samalla, että Austrian Airlinesilla oli oikeus vedota asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan mukaisen korvauksen alentamiseen 50 prosentilla saman artiklan 2 kohdan mukaisesti.

12 Bezirksgericht Schwechat hyväksyi Airhelpin vaatimuksen sillä perusteella, että asetuksen N:o 261/2004 sanamuodosta ilmenee selvästi, että sen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan asiayhteydessä alun perin varatun lennon aikataulun mukaista saapumisaikaa on verrattava siihen ajankohtaan, jolloin uudelleenreititetty lento tosiasiallisesti saapui lopulliseen

määräpaikkaan. Kyseinen tuomioistuin päätteli tästä, että lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua tämän asetuksen 7 artiklassa säädetyn korvauksen maksamisesta vain, jos matkustaja tosiasiallisesti saapuu lopulliseen määräpaikkaansa uudelleenreititetyllä lennolla enintään kaksi tuntia alun perin varatun lennon aikataulun mukaisesta saapumisesta viivästyneenä. Kyseinen tuomioistuin ei kuitenkaan käsitellyt kysymystä siitä, olivatko asetuksen N:o 261/2004 säännökset sovellettavissa sen käsiteltäväksi saatetussa asiassa.

13 Austrian Airlines valitti tästä ratkaisusta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen Landesgericht Korneuburgiin (Korneuburgin osavaltion tuomioistuin, Itävalta) ja riitautti ajalliset näkökohdat, joihin alioikeus perusti ratkaisunsa. Austrian Airlinesin mukaan siinä tapauksessa, että lento peruutetaan, asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohtaa sovellettaessa ei ole otettava huomioon uudelleenreititetyn lennon tosiasiallista saapumisaikaa lopulliseen määräpaikkaan vaan kyseisen lennon tavanomainen aikataulun mukainen saapumisaika.

14 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii kuitenkin, onko asetus N:o 261/2004 sovellettavissa sen käsiteltävänä olevassa asiassa, kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, josta sen mukaan ilmenee, että unionin alueella tehty välilasku ei johda siihen, että asetusta N:o 261/2004 sovellettaisiin suoraan toisiinsa liittyviin lentoihin, joiden lähtö- tai määräpaikka ei ole unionin alueella. Tilanne on juuri tällainen tässä asiassa kyseessä olevien toisiinsa liittyvien lentojen osalta. Kyseinen tuomioistuin pohtii, onko tällainen ratkaisu mainitun asetuksen matkustajien suojelun korkean tason varmistamista koskevan tavoitteen mukainen. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa tässä yhteydessä, että jos kaksi lentoa eivät olisi olleet yhden ainoan varauksen kohteena, kumpikin niistä kuuluisi asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan sen 3 artiklan 1 kohdan selvän sanamuodon mukaisesti.

15 Lisäksi siinä tapauksessa, että asetus N:o 261/2004 on sovellettavissa, on määritettävä, liittyvätkö kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa tarkoitetut lähtö- ja saapumisajat uudelleenreititetyn lennon alkuperäiseen aikatauluun vai tämän lennon tosiasialliseen lähtö- ja saapumisaikaan. NT voisi nimittäin vaatia Austrian Airlinesilta korvausta ainoastaan viimeksi mainitussa tapauksessa.

16 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tukeutuu asetuksen N:o 261/2004 eri kieliversioiden analyysiin ja kansalliseen oikeuskäytäntöön ja katsoo, että mainittua säännöstä on tulkittava siten, että keskenään on verrattava alun perin varatun lennon aikataulun mukaista saapumisaikaa ja uudelleenreititetyn lennon tosiasiallista saapumisaikaa. Se katsoo, että tällaista tulkintaa näyttää tukevan myös 27.6.2018 annettu määräys flightright (C-130/18, ei julkaistu, EU:C:2018:496).

17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo kuitenkin, että Austrian Airlinesin väite, jonka mukaan tällainen tulkinta voi johtaa matkustajien suojelun korkean tason tavoitteen vastaisiin tuloksiin, ei ole merkityksetön, koska uudelleenreititetyn lennon tosiasiallisen saapumisajan huomioon ottaminen voisi aiheuttaa samanlaisissa tilanteissa erilaisia oikeudellisia seurauksia.

18 Lopuksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittajan on ainoastaan tarjottava uudelleenreititystä asianomaiselle matkustajalle ilman, että se kantaisi tämän jälkeen minkäänlaista vastuuta uudelleenreititetyn lennon viivästyessä, siltä osin kuin kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei suorita uudelleenreititettyä lentoa. Tältä osin 12.3.2020 annetusta tuomiosta Finnair (C-832/18,

EU:C:2020:204) ilmenee, että yhtäältä varatun lennon peruuttamisesta ja toisaalta uudelleenreititetyn lennon pitkäaikaisesta viivästymisestä matkustajalle aiheutuneita haittoja on arvioitava erikseen ja ne voivat tarvittaessa johtaa kahteen korvausta koskevaan oikeuteen.

19 Tässä tilanteessa Landesgericht Korneuburg päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 3 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että asetusta sovelletaan myös kahdesta lennosta muodostuvaan lentoyhteyteen, jonka kattaa yksi ainoa varaus, kun molemmat lennot suorittaa (sama) yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, jos sekä ensimmäisen lennon lähtöpaikka että toisen lennon saapumispaikka sijaitsevat kolmannessa valtiossa ja vain ensimmäisen lennon saapumispaikka ja toisen lennon lähtöpaikka sijaitsevat jäsenvaltion alueella?

Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi:

2) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohtaa tulkittava siten, että lentomatkustajalla on oikeus asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaiseen korvaukseen myös silloin, kun hänelle tarjotulla uudelleenreitityksellä hänen aikataulun mukainen saapumisaikansa lopulliseen määräpaikkaan olisi ollut alle kaksi tuntia peruutetun lennon aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, mutta hän ei tosiasiallisesti saavu sinne tässä ajassa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

20 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että kyseistä asetusta sovelletaan suoraan toisiinsa liittyviin lentoihin, jotka kattaa yksi ainoa varaus ja jotka muodostuvat kahdesta lennosta, jotka suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, kun sekä ensimmäisen lennon lähtölentoasema että toisen lennon saapumislentoasema sijaitsevat kolmannessa maassa ja ainoastaan lentoasema, jossa välilasku tapahtuu, sijaitsee jäsenvaltion alueella.

21 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta. Kyseistä asetusta sovelletaan sen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan myös matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion EU-sopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla alueella sijaitsevalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

22 Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin oikeuden määräyksen tai säännöksen tulkitsemiseksi on otettava huomioon sen sanamuodon lisäksi sen asiayhteys sekä sillä säännöstöllä tavoitellut päämäärät, jonka osa se on (tuomio 2.12.2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

23 Tältä osin on todettava ensinnäkin, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan sanamuodosta ilmenee, että sitä sovelletaan siinä määritettävin edellytyksin matkustajiin, ei heidän käyttämiinsä lentoihin, joten merkitystä on ainoastaan asianomaisen matkustajan lähtölentoasemalla ja saapumislentoasemalla, ei siis lentoasemilla, joita lennoilla, joita matkustaja käyttää saavuttaakseen määräpaikkansa, käytetään välilaskuihin. Tästä seuraa, että kun kyse on suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, jotka kattaa yksi ainoa varaus, tätä artiklaa sovellettaessa ei ole otettava huomioon paikkakuntaa, jossa välilaskuun käytetty lentoasema sijaitsee, koska sitä ei voida pitää asianomaisen matkustajan lähtölentoasemana tai saapumislentoasemana.

24 Toiseksi asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan asiayhteyden tarkastelu vahvistaa tämän tulkinnan. Käsitteellä ”lopullinen määräpaikka” tarkoitetaan asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan h alakohdan mukaan lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, matkustajan käyttämän viimeisen lennon määräpaikkaa.

25 Unionin tuomioistuin on todennut, että ilmaisusta ”viimeinen lento” seuraa, että ”suoraan toisiinsa liittyvien lentojen” käsitteen on ymmärrettävä viittaavan kahteen tai useampaan lentoon, jotka muodostavat kokonaisuuden, kun on kyse asetuksessa N:o 261/2004 säädetystä matkustajien oikeudesta korvaukseen (tuomio 31.5.2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, 18 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tilanne on tämä, kun yksi ainoa varaus kattaa vähintään kaksi lentoa, kuten käsiteltävän asian tilanteessa (ks. vastaavasti tuomio 31.5.2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

26 Unionin tuomioistuin on vakiintuneesti lausunut tältä osin, että lento, johon liittyy yksi tai useampi liityntälento ja jonka kattaa yksi ainoa varaus, on kokonaisuus, kun on kyse asetuksessa N:o 261/2004 säädetystä matkustajien oikeudesta korvaukseen, mikä merkitsee, että sitä, onko asetus N:o 261/2004 sovellettavissa, arvioidaan lennon alkuperäinen lähtöpaikka ja lopullinen määräpaikka huomioiden (ks. vastaavasti tuomio 11.7.2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, 16 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja määräys 12.11.2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, 19 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

27 Tätä tulkintaa tukee myös unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, josta seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn kiinteämääräisen korvauksen kannalta merkitystä on pelkästään yhtäältä siihen aikaan nähden todetulla viivästymisellä, jolloin lennon oli aikataulun mukaisesti tarkoitus saapua lopulliseen määräpaikkaan, jolla tarkoitetaan asianomaisen matkustajan viimeisen lennon määräpaikkaa, ja toisaalta ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välisellä välimatkalla ilman mahdollisia liityntälentoja (ks. vastaavasti tuomio 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, 35 kohta ja määräys 22.4.2021, British Airways, C-592/20, ei julkaistu, EU:C:2021:312, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

28 Ei nimittäin voida katsoa, että suoraan toisiinsa liittyvät lennot on ymmärrettävä kokonaisuudeksi asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa tarkoitetun korvauksen kannalta, mutta tämä lento olisi keinotekoisesti jaettava osiin mainitun asetuksen soveltamisalan määrittämiseksi.

29 Kolmanneksi on niin, että asetuksen N:o 261/2004 tavoite ei ole esteenä sille, että mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan tällaista tulkintaa ei hyväksytä. Lentomatkustajien suojelun korkean tason takaamisen tavoite edellyttää tosin, että asetusta N:o 261/2004 tulkitaan mainitun tavoitteen mukaisesti, mutta tämä ei kuitenkaan voi johtaa siihen, että kyseisen asetuksen soveltamisalaa laajennettaisiin aiheettomasti tilanteisiin, joita asetus ei kata.

30 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohtaa ei voida tulkita siten, että suoraan toisiinsa liittyvien lentojen, joiden alkuperäinen lähtöpaikkakunta ja lopullinen määräpaikka sijaitsevat kolmansissa maissa, matkustaja voisi vedota tämän asetuksen säännöksiin pelkästään sillä perusteella, että kyseisen lennon lento-osuuksilla tehdään yksi tai useampi välilasku unionin alueella.

31 Joka tapauksessa tulkinta, jonka mukaan suoraan toisiinsa liittyvien lentojen kontekstissa välilasku unionin alueella sijaitsevalle lentoasemalle riittää siihen, että asetusta N:o 261/2004 voidaan soveltaa, olisi paitsi tämän tuomion 25 ja 26 kohdassa mainitun unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön vastainen myös ristiriidassa tämän asetuksen 3 artiklan 1 kohdan vaatimusten ja oikeusvarmuuden periaatteen kanssa.

32 Tältä osin on muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdassa säädetään selvästi kahdesta erillisestä tilanteesta, joissa kyseistä asetusta sovelletaan asianomaisiin matkustajiin. Kuten tämän tuomion 21 kohdasta ilmenee, ensimmäisessä tilanteessa, jota tarkoitetaan tämän säännöksen a alakohdassa ja joka koskee kaikkia matkustajia, jotka lähtevät unionin alueella sijaitsevalta lentoasemalta, ei ole asetettu mitään muuta edellytystä tai perustetta, jonka vuoksi sitä ei sovellettaisi, kun taas toisessa tilanteessa, jota tarkoitetaan tämän säännöksen b alakohdassa ja joka koskee kaikkia matkustajia, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta ja joiden määränpäänä on unionin alueella sijaitseva lentoasema, mikäli lennon suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, suljetaan kuitenkin pois tämän asetuksen soveltaminen näihin matkustajiin, jos he ovat saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kolmannessa maassa.

33 Tulkinta, jonka mukaan matkustaja voisi vedota asetuksen N:o 261/2004 säännöksiin jo pelkästään sillä perusteella, että hänen toisiinsa liittyvien lentojensa yksi välilasku tehdään unionin alueella sijaitsevalle lentoasemalle, on ristiriidassa asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun toisen tilanteen kanssa.

34 Ensinnäkin tällainen tulkinta johtaisi siihen, että matkustajat, joiden ensimmäinen lähtöpaikka tai lopullinen määräpaikka ei ole unionin alueella sijaitseva lentoasema, kuuluisivat väistämättä ainakin asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetun ensimmäisen tilanteen piiriin, kun taas matkustajat, jotka kuuluvat mainitun artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun toisen tilanteen piiriin ja joiden lopullinen määräpaikka kyllä on unionin alueella sijaitseva lentoasema, kuuluisivat tämän asetuksen alaan vain, jos yhtäältä heidän lentonsa suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja ja toisaalta heitä ei koske tämän tuomion 32 kohdassa tarkoitettu soveltamatta jättämisen peruste.

35 Toiseksi tällainen tulkinta tekisi asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan osittain merkityksettömäksi, koska sen sovellettavuus siinäkin tapauksessa, että asianomaisen matkustajan lopullinen määräpaikka on unionin alueella sijaitseva lentoasema, rajoittuisi yksinomaan matkustajiin suorilla lennoilla, joiden määräpaikka on unionissa.

36 Kolmannesta maasta saapuvan lennon, jonka määräpaikka on unionissa ja johon liittyy liityntälento unionin alueella sijaitsevalta lentoasemalta, matkustaja kuuluisi siis automaattisesti mainitun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan a alakohdan soveltamisalaan, vaikka näin ei olisi sellaisen suoran lennon matkustajan osalta, jolla on täsmälleen sama lähtölentoasema ja sama lopullinen määräpaikka, jos hänen lentoaan ei suorita yhteisön lentoliikenteen harjoittaja tai jos häntä koskee niin ikään saman asetuksen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu soveltamisen poissulkeva peruste.

37 Tietyissä tilanteissa, kuten pääasiassa, tällainen tulkinta johtaisi siihen, että nämä asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetut kaksi tilannetta tulevat samanaikaisesti sovellettaviksi samassa tapauksessa.

38 Yhtäältä nyt käsiteltävässä asiassa ensimmäisen lennon välilaskupaikka sijaitsee unionin alueella ja on sama kuin toisen lennon lähtöpaikka, lennon suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja ja unionin tuomioistuimelle toimitetusta asiakirja-aineistosta ei ilmene, että NT olisi saanut etuuksia tai korvausta ja apua kolmannessa maassa, jossa lähtölentoasema sijaitsi. NT voisi näin ollen lähtökohtaisesti vedota asetuksen N:o 261/2004 säännöksiin sen 3 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla.

39 Jos toisaalta asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohtaa olisi tulkittava siten, että välilasku unionin alueella sijaitsevalle lentoasemalle riittää siihen, että kyseistä asetusta sovelletaan asianomaiseen matkustajaan, NT voisi myös katsoa, että hän on mainitun artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetussa tilanteessa. Tästä seuraisi, että pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa ei olisi mahdollista määrittää varmasti, kummassa kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuista kahdesta tilanteesta asianomainen matkustaja on.

40 Kolmanneksi ja viimeiseksi tällaisesta tulkinnasta seuraisi, että käsite ”suoraan toisiinsa liittyvät lennot” olisi ymmärrettävä milloin ”yksiköksi”, joka muodostuu kahdesta tai useammasta lennosta, jotka muodostavat kokonaisuuden, milloin kahdeksi tai useammaksi erilliseksi lennoksi. Tällainen kyseisen käsitteen merkityksen häilyvyys loukkaisi oikeusvarmuuden periaatetta, joka vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan edellyttää, että unionin lainsäädäntö on selvää ja että sen soveltaminen on yksityisten ennakoitavissa (ks. vastaavasti tuomio 14.10.2010, Nuova Agricast ja Cofra v. komissio, C-67/09 P, EU:C:2010:607, 77 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

41 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että kyseistä asetusta ei sovelleta suoraan toisiinsa liittyviin lentoihin, jotka kattaa yksi ainoa varaus ja jotka muodostuvat kahdesta lennosta, jotka suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, kun sekä ensimmäisen lennon lähtölentoasema että toisen lennon saapumislentoasema sijaitsevat kolmannessa maassa ja ainoastaan lentoasema, jonne välilasku tehdään, sijaitsee jäsenvaltion alueella.

Toinen kysymys

42 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen kysymykseen annettu vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

43 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin 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 unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (neljäs jaosto) on ratkaissut asian 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 3 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että kyseistä asetusta ei sovelleta suoraan toisiinsa liittyviin lentoihin, jotka kattaa yksi ainoa varaus ja jotka muodostuvat kahdesta lennosta, jotka suorittaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, kun sekä ensimmäisen lennon lähtölentoasema että toisen lennon saapumislentoasema sijaitsevat kolmannessa maassa ja ainoastaan lentoasema, jonne välilasku tehdään, sijaitsee jäsenvaltion alueella.

Allekirjoitukset