Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

16 päivänä tammikuuta 2025 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 3 artiklan 3 kohta – Ilmainen matka tai matka alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle – Matkustaja, joka on maksanut ainoastaan pakolliset maksut ja lentolippuveron – Myynninedistämiskampanjan yhteydessä tehty varaus – 8 artiklan 1 kohdan c alakohta – Oikeus uudelleenreititykseen myöhempänä ajankohtana – Peruutetun lennon ja matkustajan toivoman uudelleenreititetyn lennon välillä ei tarvitse olla ajallista yhteyttä

Asiassa C-516/23,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurt am Mainin alueellinen alioikeus, Saksa) on esittänyt 8.8.2023 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 10.8.2023, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

NW ja

YS

vastaan

Qatar Airways,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: yhdeksännen jaoston puheenjohtaja N. Jääskinen, joka hoitaa kahdeksannen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit M. Gavalec (esittelevä tuomari) ja J. Passer,

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– YS ja NW, edustajanaan M. Böse, Rechtsanwalt,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Qatar Airways, edustajinaan B. Liebert ja U. Steppler, Rechtsanwälte,

– Euroopan komissio, asiamiehinään G. von Rintelen ja N. Yerrell,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

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 3 kohdan ja 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa vastakkain ovat yhtäältä lentomatkustajat NW ja YS ja toisaalta Qatar Airways ja jossa on kyse siihen perustuvasta vahingonkorvauskanteesta, ettei mainittu lentoliikenteen harjoittaja väitetysti noudattanut velvollisuuttaan järjestää kyseisille matkustajille uudelleenreititys heidän lopulliseen määräpaikkaansa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Asetus N:o 261/2004

3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 2, 4, 12 ja 13 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla [Euroopan] 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.

– –

(4) Yhteisön olisikin tiukennettava [sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4.2.1991 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 295/91 (EYVL 1991, L 36, s. 5)] säädettyjä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.

– –

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

(13) Matkustajilla, joiden lennot peruutetaan, olisi oltava mahdollisuus joko saada lippujen hinta takaisin tai saada uudelleenreititys tyydyttävissä olosuhteissa, ja heistä olisi huolehdittava asianmukaisesti heidän odottaessaan myöhempää lentoa.”

4 Asetuksen 3 artiklan, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat ilmaiseksi tai alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle. Sitä kuitenkin sovelletaan matkustajiin, joilla on lentoliikenteen harjoittajan tai matkanjärjestäjän kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti kirjoitettu lippu.”

5 Asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 1 kohdan a alakohdassa ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

a) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 8 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.”

6 Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään matkustajille maksettavasta vakiokorvauksesta, jonka suuruus vaihtelee muun muassa lennon pituuden mukaan.

7 Asetuksen 8 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus palauttamiseen 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.

_ _”

Asetus (EY) N:o 1008/2008

8 Lentoliikenteen harjoittamisen yhteisistä säännöistä yhteisössä 24.9.2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 1008/2008 (EUVL 2008, L 293, s. 3) 23 artiklan, jonka otsikko on ”Tiedottaminen ja syrjintäkielto”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Kun liikennöidään Euroopan yhteisön perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalla jäsenvaltion alueella sijaitsevalta lentoasemalta, yleisön saatavilla oleviin lentoliikenteen lentohintoihin ja kuljetusmaksuihin on sisällyttävä sovellettavat ehdot, kun lentohintoja ja kuljetusmaksuja tarjotaan tai julkaistaan missä tahansa muodossa, myös internetissä. Lopullinen hinta on aina ilmoitettava, ja sen on sisällettävä sovellettava lentohinta tai kuljetusmaksu sekä julkaisuhetkellä pakolliset ja ennakoitavat sovellettavat verot, maksut, lisämaksut ja palvelumaksut. Ilmoitetun lopullisen hinnan lisäksi on eriteltävä vähintään seuraavat:

a) lentohinta tai kuljetusmaksu;

b) verot;

c) lentoasemamaksut; ja

d) muut maksut, lisämaksut tai palvelumaksut, esimerkiksi turvatoimiin tai polttoaineeseen liittyvät maksut,

jos b, c ja d alakohdassa luetellut maksut on lisätty lentohintaan tai kuljetusmaksuun. Valinnaiset lisämaksut on ilmoitettava selkeästi, avoimesti ja yksiselitteisesti varausmenettelyn alussa, ja asiakkaan on voitava hyväksyä ne vapaaehtoisesti.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

9 Pääasian kantajat varasivat 5.8.2020 Qatar Airwaysilta meno-paluulennot Frankfurt am Mainista (Saksa) Dohan (Qatar) kautta Denpasariin (Indonesia).

10 Varaus tehtiin kyseisen lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan myynninedistämiskampanjan yhteydessä. Kyseinen kampanja, joka oli voimassa rajoitetun ajan, oli suunnattu yksinomaan terveydenhuollon ammattilaisille, jotka saattoivat kampanjan yhteydessä varata mainitulta lentoliikenteen harjoittajalta lentoja maksamalla ainoastaan näihin varauksiin liittyvät verot ja pakolliset maksut.

11 Qatar Airways peruutti varauksen kohteena olleet lennot 13.9.2020.

12 Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei lisäksi enää liikennöinyt Denpasariin ennen kevättä 2022.

13 Pääasian kantajat vaativat 8.8.2022 lähettämällään sähköpostilla mainittua lentoliikenteen harjoittajaa uudelleenreitittämään heidän menolentonsa Denpasariin päivämäärälle 20.10.2022 ja heidän paluulentonsa Frankfurt am Mainiin päivämäärälle 7.11.2022 viimeistään 18.8.2022 mennessä. Qatar Airways ei vastannut viimeksi mainittuun päivämäärään mennessä, joten pääasian kantajat varasivat kyseiset lennot kanta-asiakasohjelman kautta saatuja etuja hyödyntäen yhteensä 394,62 euron hintaan. Lentojen markkinahinta varauspäivänä oli 4 276,36 euroa matkustajaa kohden.

14 Pääasian kantajat nostivat Landgericht Frankfurt am Mainissa (Frankfurt am Mainin alueellinen alioikeus, Saksa), joka on ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, Qatar Airwaysia vastaan kanteen, jossa he vaativat korvausta siitä, ettei mainittu lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ollut noudattanut asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaista velvollisuuttaan tarjota apua.

15 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on kyseisen kanteen yhteydessä epävarma ensinnäkin siitä, voidaanko nyt käsiteltävässä asiassa soveltaa asetusta N:o 261/2004.

16 Kyseinen tuomioistuin pohtii tältä osin yhtäältä, onko matkustajan katsottava matkustavan asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla ilmaiseksi, kun hänen on maksettava ainoastaan lentolippuvero ja lentoasemamaksut.

17 Mainittu tuomioistuin toteaa toisaalta, että Bundesgerichtshofin (ylin yleinen tuomioistuin, Saksa) oikeuskäytännöstä ilmenee, että lentoliikenteen harjoittajan tarjoamaa alennettua hintaa sen kanssa puitesopimuksen tehneen yrityksen työntekijöille on pidettävä hintana, jota tarjotaan yleisölle 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoo, että mainittua oikeuskäytäntöä voidaan soveltaa pääasiassa kyseessä olevaan myynninedistämiskampanjaan, koska kyseinen kampanja ei ole mainitussa säännöksessä tarkoitettu kanta-asiakasohjelma tai kaupallinen ohjelma.

18 Siinä tapauksessa, että asetusta N:o 261/2004 voidaan soveltaa pääasiassa kyseessä olevaan tilanteeseen, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on toiseksi epävarma siitä, onko kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn uudelleenreititystä koskevan oikeuden edellytyksenä se, että peruutetun lennon ja suoritettavan uudelleenreititetyn lennon välillä on ajallinen yhteys, vaikkei tällaista vaatimusta ilmene mainitun säännöksen sanamuodosta.

19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin huomauttaa tältä osin, että Oberlandesgericht Kölnin (Kölnissä sijaitseva osavaltion ylioikeus, Saksa) oikeuskäytännön mukaan on niin, että kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan, jolla pyritään suojelemaan matkustajia kyseisen matkan aikana, tavoite, kyseisessä säännöksessä ei myönnetä matkustajalle oikeutta sellaiseen hänelle sopivaan maksuttomaan uudelleenreititykseen, jolla ei ole mitään ajallista yhteyttä alkuperäiseen matkasuunnitelmaan. Oberlandesgericht Kölnin mukaan peruutetun lennon ja suoritettavan uudelleenreititetyn lennon välillä on oltava ajallinen yhteys. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että Bundesgerichtshof on kumonnut edellä mainitun oikeuskäytännön. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy tässä yhteydessä, seuraako kyseisestä säännöksestä tällaista ajallista yhteyttä koskeva vaatimus, vaikkei säännöksen sanamuotoon sisälly mitään mainintoja tältä osin.

20 Tässä tilanteessa Landgericht Frankfurt am Main on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko asetusta N:o 261/2004 tulkittava siten, että matkustaja matkustaa kyseisen asetuksen 3 artiklan 3 kohdan [ensimmäisen virkkeen] ensimmäisessä vaihtoehdossa tarkoitetulla tavalla ilmaiseksi, jos hän joutuu maksamaan lentolipusta ainoastaan pakolliset maksut ja lentolippuveron?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi,

onko asetusta N:o 261/2004 tulkittava siten, että kyse ei ole kyseisen asetuksen 3 artiklan 3 kohdan [ensimmäisen virkkeen] toisessa vaihtoehdossa tarkoitetusta yleisölle (välillisesti) tarjottavasta hinnasta, jos lento on varattu lentoliikenteen harjoittajan ajallisesti ja määrällisesti rajoitetun ja vain tietylle ammattiryhmälle suunnatun kampanjan yhteydessä?

3) Jos myös toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi ja jos asetusta N:o 261/2004 katsotaan sovellettavan,
   a) onko asetuksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että alun perin varatun ja peruutetun lennon ja myöhemmälle ajankohdalle toivotun korvaavan lennon välillä on oltava ajallinen yhteys, ja
   b) miten tämä ajallinen yhteys olisi mahdollisesti rajattava?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen ensimmäistä vaihtoehtoa tulkittava siten, että matkustaja matkustaa kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla ilmaiseksi, kun hänen on varauksensa tekemiseksi maksettava ainoastaan lentolippuvero ja pakolliset maksut.

22 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen ensimmäisen vaihtoehdon mukaan kyseistä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat ilmaiseksi.

23 Aluksi on todettava, ettei ilmaisua ”matkustaa ilmaiseksi” määritellä asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdassa eikä missään muussakaan kyseisen asetuksen säännöksessä. Tässä tilanteessa kyseisen ilmaisun merkitys ja ulottuvuus on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määritettävä sen tavanomaisen merkityksen mukaan, joka sillä on yleiskielessä, ottamalla samalla huomioon asiayhteys, jossa sitä käytetään, ja sen säännöstön tavoitteet, johon se kuuluu (tuomio 30.4.2024, Trade Express-L ja DEVNIA TSIMENT, C-395/22 ja C-428/22, EU:C:2024:374, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Kuten unionin tuomioistuin on todennut, on lisäksi niin, että kun otetaan huomioon asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa tarkoitettu tavoite matkustajien suojelun korkeasta tasosta, poikkeusta säännöksistä, joilla annetaan matkustajille oikeuksia, on tulkittava suppeasti (ks. vastaavasti tuomio 26.10.2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, 43 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

24 Ilmaisun ”matkustaa ilmaiseksi” tavanomaisen merkityksen osalta on ensinnäkin katsottava, että sillä tarkoitetaan yleisesti tilannetta, jossa matkustaja matkustaa maksutta ilman velvollisuutta suorittaa minkäänlaista vastasuoritetta lentolipustaan.

25 Tältä osin on niin, että kyseisen ilmaisun tulkitseminen siten, että matkustaja matkustaa ilmaiseksi, vaikka hänen täytyy varauksensa päätökseen saattamiseksi maksaa tietty rahamäärä – ei lentohintaa vaan lentolippuveron ja pakollisia maksuja –, olisi ristiriidassa sen tavanomaisen merkityksen kanssa, joka mainitulla ilmaisulla on yleiskielessä.

26 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan asiayhteydestä on seuraavaksi todettava, että vaikka kyseisessä säännöksessä viitataankin yleisesti matkan ilmaisuuteen täsmentämättä niitä eri osatekijöitä, joista matkan hinta muodostuu, asetuksen N:o 1008/2008 23 artiklassa säädetään kuitenkin, että lopullisen hinnan on sisällettävä sovellettava lentohinta, kaikki verot ja lentoasemamaksut sekä muut maksut, lisämaksut ja palvelumaksut, esimerkiksi turvatoimiin tai polttoaineeseen liittyvät maksut. Tästä seuraa, ettei veroja ja maksuja suljeta lentolipun hinnan ulkopuolelle, vaan ne ovat erottamaton osa sitä.

27 Tätä tulkintaa tukee unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jonka mukaan matkustajat, jotka matkustavat lipuilla, joiden hinnasta he ovat maksaneet ainoastaan osan, kuuluvat asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan, jos maksettua alennettua hintaa tarjottiin suoraan tai välillisesti yleisölle tai jos liput kirjoitettiin kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti (määräys 26.11.2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, 16 kohta).

28 Lopuksi asetuksen N:o 261/2004 tavoitteesta on todettava, että kyseisellä asetuksella – kuten sen johdanto-osan ensimmäisestä, toisesta ja neljännestä perustelukappaleesta käy ilmi – on tarkoitus varmistaa matkustajien ja kuluttajien suojelun korkea taso parantamalla heidän oikeuksiaan tietyissä tilanteissa, joissa aiheutuu vaikeuksia ja vakavia haittoja, sekä korjaamalla viimeksi mainitut vakiomuotoisesti ja välittömästi (tuomio 22.4.2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, 26 kohta).

29 Tulkinnalla, jonka mukaan matkustaja matkustaa ilmaiseksi eikä häneen näin ollen sovelleta asetuksen N:o 261/2004 säännöksiä, vaikka hän on velvollinen maksamaan tiettyjä rahamääriä lentolippuveron ja pakollisten maksujen muodossa, vaarannettaisiin tämän tuomion 28 kohdassa muistutettu kyseisen asetuksen tavoite, joka on lentomatkustajien suojelun korkean tason varmistaminen.

30 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen ensimmäistä vaihtoehtoa on tulkittava siten, että matkustaja ei matkusta kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla ilmaiseksi, kun hänen on varauksensa tekemiseksi maksettava ainoastaan lentolippuvero ja pakolliset maksut.

Toinen kysymys

31 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee toisella kysymyksellään pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen toista vaihtoehtoa tulkittava siten, että matkustaja matkustaa kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle, kun hän on varannut lippunsa ajallisesti ja tarjottujen lippujen määrän puolesta rajoitetun ja vain tietylle ammattiryhmälle suunnatun myynninedistämiskampanjan yhteydessä.

32 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen toisen vaihtoehdon mukaan kyseistä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka matkustavat alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle.

33 Aluksi on todettava, että nyt käsiteltävässä asiassa Qatar Airways tarjosi myynninedistämiskampanjansa yhteydessä yksinomaan terveydenhuollon ammattilaisille mahdollisuutta varata kyseiseltä lentoliikenteen harjoittajalta lentoja maksamalla ainoastaan näihin varauksiin liittyvät verot ja pakolliset maksut. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii tässä yhteydessä, onko tällaista terveydenhuollon ammattilaisille suunnattua alennettua hintaa pidettävä mainitussa säännöksessä tarkoitettuna hintana, jota tarjotaan yleisölle.

34 Tältä osin ilmaisun ”jota tarjotaan yleisölle” ulottuvuudesta on Euroopan komission tavoin todettava, että hintaa tarjotaan yleisölle, vaikka kaikki potentiaaliset asiakkaat eivät voisikaan hyödyntää siitä.

35 On näet niin, että yleisön käsitteellä tarkoitetaan rajoittamatonta määrää potentiaalisia vastaanottajia ja se edellyttää lisäksi, että henkilöitä on varsin huomattava määrä (ks. analogisesti tuomio 20.6.2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Sen määrittämiseksi, onko henkilöryhmä, johon sovelletaan alennettua hintaa, erotettavissa ”yleisöstä”, on tutkittava erityisesti, onko kyseinen ryhmä määritetty riittävän tarkasti, täyttävätkö kyseessä olevat henkilöt tietyt erityispiirteet, jotka lentoliikenteen harjoittaja on asettanut alennetun hinnan soveltamisen edellytykseksi, ja edellyttääkö matkalipun, jonka hintaa on alennettu, kirjoittaminen kyseisen lentoliikenteen harjoittajan etukäteen yksittäistapauksittain antamaa lupaa.

36 Tältä osin on niin, että terveydenhuollon ammattilaisten, jotka kuvataan abstraktisti täsmentämättä heitä yhdistäviä erityispiirteitä ja joiden osalta matkalippujen kirjoittamisen edellytykseksi ei aseteta etukäteen yksittäistapauksittain annettua lupaa, ryhmä voi muodostaa asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen toisessa vaihtoehdossa tarkoitetun yleisön. Tästä seuraa, että tällaiselle ryhmälle suunnattua alennettua hintaa on pidettävä hintana, jota tarjotaan yleisölle tässä säännöksessä tarkoitetulla tavalla.

37 Tällaista tulkintaa tukee asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan tulkintaa koskeva unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntö, jonka mukaan lippua, jota tarjotaan alennettuun hintaan ainoastaan tietyille tapahtuman sponsoroinnin yhteydessä määritetyille henkilöille ja joka voidaan kirjoittaa ainoastaan lentoliikenteen harjoittajan etukäteen yksittäistapauksittain antaman luvan saamisen jälkeen, ei voida pitää lippuna, jota tarjotaan yleisölle, eikä kanta-asiakasohjelman tai muun kaupallisen ohjelman mukaisesti kirjoitettuna lippuna (määräys 26.11.2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, 17 kohta).

38 Pääasian kantajat ovat nyt käsiteltävässä asiassa varanneet lennot lentoliikenteen harjoittajalta sellaisen myynninedistämiskampanjan yhteydessä, joka oli voimassa vain rajoitetun ajan ja joka oli suunnattu yksinomaan terveydenhuollon ammattilaisille. On totta, ettei kyseisen myynninedistämiskampanjan yhteydessä tarjottuja hintoja tarjottu koko väestölle. Mainittuja hintoja ei kuitenkaan ollut suunnattu tietyille erikseen määritetyille henkilöille vaan tietylle ammattiryhmälle eli terveydenhuollon ammattilaisille; kyseinen ryhmä koostuu ennalta määräämättömästä joukosta henkilöitä, joilla ei ole – asiakassuhteen ohella – erityistä suhdetta kyseessä olevaan lentoliikenteen harjoittajaan.

39 Myynninedistämiskampanjan yhteydessä saatavilla olevien lippujen lukumäärää koskevasta rajoituksesta on lisäksi todettava, että unionin tuomioistuimen hallussa olevasta asiakirja-aineistosta ilmenee, ettei mainittu rajoitus vaikuta johtuvan kyseessä olevan ammattiryhmän ominaispiirteistä vaan se vaikuttaa olevan perusteltavissa lentoliikenteen harjoittajan, jolla ei ollut valmiuksia tarjota tällaisia hintoja koko kyseessä olevalle ryhmälle sen koosta johtuen, asettamilla käytännön rajoituksilla.

40 Lopuksi on lisättävä, että tulkinnalla, jonka mukaan laajasti määritettyä henkilöryhmää, kuten pääasiassa kyseessä olevia terveydenhuollon ammattilaisia, ei ole pidettävä asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen toisessa vaihtoehdossa tarkoitettuna yleisönä, saatettaisiin jättää huomiotta kyseisen asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todettu tavoite, joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen.

41 Kaiken edellä esitetyn perusteella toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen toista vaihtoehtoa on tulkittava siten, että matkustaja ei matkusta kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle, kun hän on varannut lippunsa ajallisesti ja tarjottujen lippujen määrän puolesta rajoitetun ja vain tietylle ammattiryhmälle suunnatun myynninedistämiskampanjan yhteydessä.

Kolmas kysymys

42 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään, joka on esitetty siltä varalta, että kahteen ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että kyseisen säännöksen soveltamisen edellytyksenä on, että peruutetun lennon ja matkustajan toivoman uudelleenreititetyn lennon välillä on ajallinen yhteys, ja jos tähän kysymykseen vastataan myöntävästi, miten tämä ajallinen yhteys on rajattava.

43 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan a alakohdan mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajille apua asetuksen 8 artiklan mukaisesti, jos lento peruutetaan.

44 Mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan mukaan matkustajalla on kolme vaihtoehtoa: ensimmäisenä vaihtoehtona on lipusta maksetun hinnan palauttaminen tietyin edellytyksin sekä tarvittaessa paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan, toisena vaihtoehtona on matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa, ja kolmantena vaihtoehtona on matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

45 Kuten unionin tuomioistuin on todennut, kyseisessä artiklassa säädetään nimenomaisesti lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudesta tarjota matkustajille, joiden lento on peruutettu, mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja eri vaihtoehtoja, mikä edellyttää, että se antaa näille matkustajille kaikki kyseiseen säännökseen perustuvia oikeuksia koskevat tiedot, jotta he voivat käyttää tehokkaasti oikeuksiaan siinä tapauksessa, että lento peruutetaan. Samalla tavoin kyseisen lentoliikenteen harjoittajan tehtävänä on ilmoittaa

lentomatkustajille asianmukaisesti, jos uudelleenreititys ei ole mahdollista (ks. vastaavasti tuomio 8.6.2023, Austrian Airlines (Kotiuttamislento), C-49/22, EU:C:2023:454, 43 ja 44 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

46 Tästä seuraa, että jos lento peruutetaan, lentoliikenteen harjoittajan on annettava lentomatkustajille tarvittavat tiedot, jotta he voivat tehdä tarkoituksenmukaisen valinnan, joka on joko heidän lippunsa hinnan palauttaminen tai heidän matkansa jatkaminen lopulliseen määräpaikkaan vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian tai myöhempänä ajankohtana. Tietojen saamista koskeva oikeus ei näin ollen voi edellyttää lentomatkustajalta minkäänlaista velvollisuutta osallistua aktiivisesti niiden tietojen etsimiseen, joiden on sisällyttävä lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tarjoamaan ehdotukseen (ks. vastaavasti tuomio 29.7.2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, 54–56 kohta).

47 Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevasta päätöksestä ilmenee nyt käsiteltävässä asiassa, että Qatar Airways peruutti syyskuussa 2020 pääasian kantajien alun perin varaamat lennot. Kyseinen lentoliikenteen harjoittaja tyytyi tältä osin ilmoittamaan pääasian kantajille, ettei lentoja Denpasariin, joka oli heidän määräpaikkansa, voitu toteuttaa covid-19-pandemiaan liittyvien olosuhteiden tähden, mutta pidensi kyseessä olevien lippujen voimassaoloaikaa kahdella vuodella eli 4.8.2022 saakka. Pääasian kantajat vaativat 8.8.2022 kyseiseltä lentoliikenteen harjoittajalta asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla matkan uudelleenreititystä siten, että he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa heille sopivana myöhempänä ajankohtana.

48 Tässä yhteydessä on korostettava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan mukainen velvollisuus tarjota apua koskee lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa riippumatta siitä, mikä tapahtuma on johtanut lennon peruuttamiseen. Myös silloin, kun kyseessä ovat poikkeukselliset olosuhteet, mainitun asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa näet vapautetaan lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ainoastaan kyseisen asetuksen 7 artiklaan perustuvasta korvausvelvollisuudestaan (tuomio 8.6.2023, Austrian Airlines (Kotiuttamislento), C-49/22, EU:C:2023:454, 45 kohta).

49 Asetus N:o 261/2004 ei myöskään sisällä mitään viitettä, jonka perusteella voitaisiin päätellä, että siinä tunnustettaisiin tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa mainittujen poikkeuksellisten olosuhteiden lisäksi erillinen erityisen poikkeuksellisten olosuhteiden luokka, kuten covid-19-pandemia, niin, että tällaisten olosuhteiden seurauksena lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vapautuisi kaikista velvollisuuksistaan, mukaan lukien mainitun asetuksen 8 artiklaan perustuvat velvollisuudet (tuomio 8.6.2023, Austrian Airlines (Kotiuttamislento), C-49/22, EU:C:2023:454, 46 kohta).

50 Matkustajalla, jonka lento on peruutettu, on siis oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta vastaava korvaus siinä tapauksessa, että viimeksi mainittu ei noudata kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohtaan perustuvaa velvollisuuttaan tarjota apua, mukaan lukien tämän tuomion 45 ja 46 kohdassa määriteltyä velvollisuutta antaa tietoja (tuomio 8.6.2023, Austrian Airlines (Kotiuttamislento), C-49/22, EU:C:2023:454, 48 kohta).

51 Korvaus rajoittuu kuitenkin siihen, mikä on kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa tarpeellista, asianmukaista ja kohtuullista sen laiminlyönnin korjaamiseksi, johon lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on syyllistynyt (tuomio 8.6.2023, Austrian Airlines (Kotiuttamislento), C-49/22, EU:C:2023:454, 49 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

52 Erityisesti sitä koskeva kysymys, onko asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan soveltamisen edellytyksenä se, että peruutetun lennon ja toivotun uudelleenreititetyn lennon välillä on ajallinen yhteys, on tämän tuomion 23 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti ratkaistava ottaen huomioon paitsi kyseisen säännöksen sanamuoto myös sen asiayhteys ja sillä säännöstöllä tavoitellut tavoitteet, jonka osa säännös on.

53 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan sanamuodosta on ensimmäiseksi todettava, ettei siihen sisälly vaatimusta, jonka mukaan peruutetun lennon ja suoritettavan uudelleenreititetyn lennon välillä on oltava ajallinen yhteys. Kyseisestä säännöksestä ilmenee näet ainoastaan, että lentomatkustajat voivat vaatia matkan uudelleenreititystä heille sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla. Ilmaisusta ”myöhempänä ajankohtana” ei kuitenkaan ilmene, että sillä rajoitettaisiin ajallisesti oikeutta uudelleenreititykseen.

54 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan sanamuodosta ilmenee näin ollen, että ratkaisevaa on lentomatkustajan halu saada matkansa uudelleenreititetyksi tiettyyn hänelle sopivaan myöhempään ajankohtaan, ja ainoa rajoitus tältä osin on se, että paikkoja on saatavilla. Tästä seuraa, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi kieltäytyä lentomatkustajalle sopivasta uudelleenreitityksestä vain siinä tapauksessa, ettei paikkoja ole saatavilla.

55 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdan asiayhteydestä on toiseksi todettava, että unionin lainsäätäjä on kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa nimenomaisesti säätänyt ajallisesta tekijästä, kun sen mukaan lentomatkustaja voi vaatia matkan uudelleenreititystä siten, että hän pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa. Onkin niin, että jos unionin lainsäätäjä olisi halunnut rajoittaa mainitun asetuksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädettyä oikeutta uudelleenreititykseen ajallisesti, se olisi täsmentänyt tämän seikan samalla tavoin kuin se teki asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa. Tässä yhteydessä voidaan myös huomauttaa, ettei asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 12 ja 13 perustelukappaleessa viitata millään tavoin peruutetun lennon ja uudelleenreititetyn lennon väliseen ajalliseen yhteyteen lennon peruutustapauksessa.

56 Kuten lisäksi tämän tuomion 46 kohdasta ilmenee, lentomatkustaja voi lennon peruutustapauksessa valita hinnan palauttamisen tai matkan uudelleenreitityksen myöhemmälle ajankohdalle. Kun otetaan huomioon nämä lentomatkustajan valittavissa olevat vaihtoehdot, on todettava, että tulkinnalla, jonka mukaan asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetty ajallinen tekijä olisi ratkaiseva kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn matkan uudelleenreititystä myöhemmälle ajankohdalle koskevan oikeuden kannalta, tehtäisiin tyhjäksi viimeksi mainitun säännöksen tehokas vaikutus.

57 Kolmanneksi on todettava, että unionin tuomioistuimen edellä esittämää asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa koskevaa tulkintaa tukevat kyseisen asetuksen tavoitteet – sellaisina kuin ne todetaan sen johdanto-osan ensimmäisessä ja neljännessä perustelukappaleessa –, joita ovat muun muassa matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen ja heidän oikeuksiensa parantaminen siten, että samalla otetaan täysimääräisesti huomioon kuluttajansuojan yleiset vaatimukset.

58 Kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa lentomatkustajalle tarjottuja vaihtoehtoja liiaksi rajoittava tulkinta olisi näet mainitulla asetuksella tavoitellun päätavoitteen, joka on matkustajien suojelun korkean tason varmistaminen, vastainen.

59 Unionin tuomioistuimen omaksumaa tulkintaa ei horjuta myöskään se Qatar Airwaysin mainitsema seikka, jonka mukaan kyseinen tulkinta aiheuttaisi kohtuutonta rasitusta kyseessä oleville lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille. Tältä osin on todettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan asetuksella N:o 261/2004 tavoitellun kuluttajansuojaa, mukaan lukien lentomatkustajien suojaa, koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan perustella sitä, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia (tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

60 Nyt käsiteltävässä asiassa on kuitenkin joka tapauksessa niin, että Qatar Airways rajoitti kirjoitettujen lippujen voimassaoloajan alkuperäisen varauksen tekemispäivän jälkeisiin kahteen vuoteen covid-19-pandemian tähden. Pääasian kantajilla oli 4.8.2022 saakka voimassa olleet liput, ja he vaativat uudelleenreititystä mainitun päivämäärän jälkeen eli 8.8.2022.

61 Tältä osin on todettava, ettei asetuksessa N:o 261/2004 ole säännöstä kansallisissa tuomioistuimissa kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyn uudelleenreitityksen saamiseksi nostettavien kanteiden vanhentumisajasta (ks. analogisesti tuomio 22.11.2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, 24 kohta).

62 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan on niin, että kun unioni ei ole antanut asiaa koskevia sääntöjä, kunkin jäsenvaltion asiana on menettelyllisen autonomian periaatteen nojalla antaa sisäisessä oikeusjärjestyksessään menettelysäännöt sellaisia oikeussuojakeinoja varten, joilla pyritään turvaamaan yksityisillä unionin oikeuden perusteella olevat oikeudet, edellyttäen, että nämä säännöt ovat vastaavuus- ja tehokkuusperiaatteen mukaisia (tuomio 22.11.2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, 25 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

63 Näin ollen pääasiassa kyseessä olevan kaltaisessa tilanteessa, jossa lentomatkustajat vaativat uudelleenreititystä lopulliseen määräpaikkaan lentolippujensa voimassaoloajan päättymisen jälkeen eli yli kaksi vuotta alkuperäisen varauksen tekemisen jälkeen, kansallisen tuomioistuimen asiana on määrittää – vastaavuus- ja tehokkuusperiaatetta noudattaen – sellaisten kanteiden vanhentumisajat, joilla matkustajat vetoavat asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädettyyn uudelleenreititystä koskevaan oikeuteensa.

64 Kaiken edellä esitetyn perusteella kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa on tulkittava siten, että kyseisen säännöksen soveltamisen edellytyksenä ei ole, että peruutetun lennon ja matkustajan toivoman uudelleenreititetyn lennon välillä on ajallinen yhteys; tällaista uudelleenreititystä lopulliseen määräpaikkaan vastaavilla kuljetusehdoilla voidaan vaatia myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

Oikeudenkäyntikulut

65 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 (kahdeksas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **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 3 kohdan ensimmäisen virkkeen ensimmäistä vaihtoehtoa**

   on tulkittava siten, että

   matkustaja ei matkusta kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla ilmaiseksi, kun hänen on varauksensa tekemiseksi maksettava ainoastaan lentolippuvero ja pakolliset maksut.

2) **Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 3 kohdan ensimmäisen virkkeen toista vaihtoehtoa**

   on tulkittava siten, että

   matkustaja ei matkusta kyseisessä säännöksessä tarkoitetulla tavalla alennettuun hintaan, jota ei tarjota suoraan tai välillisesti yleisölle, kun hän on varannut lippunsa ajallisesti ja tarjottujen lippujen määrän puolesta rajoitetun ja vain tietylle ammattiryhmälle suunnatun myynninedistämiskampanjan yhteydessä.

3) **Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan c alakohtaa**

   on tulkittava siten, että

   kyseisen säännöksen soveltamisen edellytyksenä ei ole, että peruutetun lennon ja matkustajan toivoman uudelleenreititetyn lennon välillä on ajallinen yhteys; tällaista uudelleenreititystä lopulliseen määräpaikkaan vastaavilla kuljetusehdoilla voidaan vaatia myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

Allekirjoitukset