UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

13 päivänä lokakuuta 2011 *

Asiassa C-83/10,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Espanja) on esittänyt 1.2.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 11.2.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Oikeudenkäyntikieli: espanja.

Manuel López Alonso ja

Yaiza Pato Rodríguez

vastaan

Air France SA,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit J. Malenovský (esittelevä tuomari), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász ja D. Šváby,

julkisasiamies: E. Sharpston,
kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

– Aurora Sousa Rodríguez, Yago López Sousa, Rodrigo Manuel Puga Lueiro, Luis Ángel Rodríguez Gonzáles, María del Mar Pato Barreiro, Manuel López López Alonso ja Yaiza Pato Rodríguez, edustajanaan J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, avustajanaan abogado J. González Pérez,

– Ranskan hallitus, asiamiehinään G. de Bergues ja M. Perrot,

– Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato M. Russo,

– Puolan hallitus, asiamiehenään M. Szpunar,

– Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään S. Hathaway, avustajanaan barrister D. Beard,

– Euroopan komissio, asiamiehinään L. Lozano Palacios ja K. Simonsson,

kuultuaan julkisasiamiehen 28.6.2011 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 L 46, s. 1) 2 artiklan l alakohdan sekä 12 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä seitsemän matkustajaa ja toisaalta Air France SA (jäljempänä Air France) ja joka koskee sen vahingon korvaamista, jonka matkustajat katsovat itselleen aiheutuneen tämän lentoyhtiön lentokoneen Pariisin (Ranska) ja Vigon (Espanja) välisellä lennolla kärsimien teknisten ongelmien aiheuttamien huomattavien viivästymisten ja haittojen vuoksi.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Euroopan yhteisö osallistui 10.–28.5.1999 Montrealissa pidettyyn ilmailuoikeutta käsitelleeseen kansainväliseen diplomaattikonferenssiin, jonka tuloksena tehtiin 28.5.1999 eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä yleissopimus (jäljempänä Montrealin yleissopimus), jonka yhteisö allekirjoitti 9.12.1999.

4 Euroopan unionin neuvosto teki 5.4.2001 päätöksen 2001/539/EY yleissopimuksen tekemisestä tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (Montrealin yleissopimus) Euroopan yhteisön puolesta (EYVL L 194, s. 38). Yleissopimus tuli Euroopan unionin osalta voimaan 28.6.2004.

5 Montrealin yleissopimuksen 19 artikla, jonka otsikkona on ”Viivästys” ja joka esiintyy sen III luvussa, jonka otsikkona on ”Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus”, määrätään seuraavaa:

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

6 Yleissopimuksen 22 artiklan, jonka otsikkona on ”Vastuun ylärajat viivästyksen, matkatavaran ja tavaran osalta” ja joka kuuluu samaan III lukuun, 1 kappaleessa määrätään seuraavaa:

”Matkustajien kuljetuksessa rahdinkuljettajan korvausvastuu 19 artiklan mukaisesta viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta on rajoitettu 4 150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden.”

7 Montrealin yleissopimuksen 29 artiklassa, jonka otsikkona on ”Korvausvaatimusten perusta”, määrätään seuraavaa:

”Matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti – –”

Unionin oikeus

Asetus (EY) N:o 2027/97

8 Matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetusta koskevasta lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta 9.10.1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 (EYVL L 285, s. 1), sellaisena kuin se on muutettuna 13.5.2002 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 889/2002 (EYVL L 140, s. 2; jäljempänä asetus N:o 2027/97), 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tällä asetuksella pannaan täytäntöön Montrealin yleissopimukseen sisältyvät matkustajien ja heidän matkatavaroidensa ilmakuljetuksia koskevat määräykset – –”

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

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

Asetus N:o 261/2004

10 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 10 ja 17 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(10) Matkustajilla, joilta evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, olisi oltava mahdollisuus joko peruuttaa matkansa ja saada lippujen hinta takaisin tai jatkaa matkaa tyydyttävissä olosuhteissa, ja heistä olisi huolehdittava asianmukaisesti heidän odottaessaan myöhempää lentoa.

– –

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

11 Tämän asetuksen 1 artiklan, jonka otsikkona on ”Aihe”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tällä asetuksella vahvistetaan siinä säädetyin edellytyksin lentomatkustajien vähimmäisoikeudet, kun:

a) matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan;

b) matkustajan lento peruutetaan;

c) matkustajan lento viivästyy.”

12 Kyseisen asetuksen 2 artiklan, jonka otsikkona on ”Määritelmät”, l alakohdassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

l) ’peruuttamisella’ sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu.”

13 Saman asetuksen 5 artiklan, jonka otsikkona on ”Peruuttaminen”, 1–3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

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

b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan mukaisesti sekä uudelleenreitityksen osalta, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään 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, paitsi jos

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

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

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

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

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

14 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan, jonka otsikkona on ”Viivästyminen”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

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

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

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

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa 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.”

15 Saman asetuksen 7 artiklan, jonka otsikkona on ”Oikeus korvaukseen”, 1 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;

– –”

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

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

a) – lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa 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.

– –

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

17 Asetuksen N:o 261/2004 9 artiklan, jonka otsikkona on "Oikeus huolenpitoon", 1 ja 2 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

a) aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan;

b) hotellimajoitus,

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

– jos matkustajan aikomaa pitempi oleskelu osoittautuu välttämättömäksi;

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

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

18 Kyseisen asetuksen 12 artiklan, jonka otsikkona on ”Lisäkorvaus”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Tämän asetuksen säännöksiä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen. Tämän asetuksen nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

19 Pääasian kantajat tekivät Air Francen kanssa lentokuljetussopimuksen päästäkseen Pariisista (Ranska) Vigoon (Espanja) kyseisen lentoyhtiön lennolla nro 5578. Tämän lennon aikataulun mukainen lähtöaika 25.9.2008 Pariisin Charles de Gaullen lentoasemalta oli kello 19.40.

20 Muutama minuutti lentokoneen aikataulun mukaisen lentoon lähdön jälkeen lentäjä päätti tehdä täyskäännöksen ja palata lähtöpaikkaan eli Pariisin Charles de Gaullen lentoasemalle lentokoneen teknisen vian vuoksi. Pääasian asiakirja-aineistossa ei ole mitään, mikä osoittaisi, että palattuaan lähtölentoasemalle lentokone olisi sitten lähtenyt uudestaan liikkeelle ja saapunut viivästyneenä kohteeseensa.

21 Kolmea asianomaisen lennon matkustajaa pyydettiin siirtymään seuraavan päivän eli 26.9.2008 lennolle, joka lähti kello 7.05 Pariisin Orlyn lentoasemalta Portoon (Portugali), josta he siirtyivät Vigoon taksilla. Yhdelle matkustajalle ehdotettiin samana päivänä lentoa Pariisista Vigoon Bilbaon kautta. Air France sijoitti jäljelle jääneet matkustajat Pariisi–Vigo-lennolle, joka lähti niin ikään 26.9.2008 samaan aikaan kuin lento, jolla oli ollut ongelmia (klo 19.40). Yhtä lukuun ottamatta muita edellisen päivän lennon matkustajia ei majoitettu Air Francen kustannuksella eivätkä he saaneet minkäänlaista apua tältä lentoyhtiöltä.

22 Seitsemän lennon 5578 matkustajaa eli pääasian kantajat nostivat vahingonkorvauskanteen Air Francea vastaan Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedrassa (Pontevedran kauppatuomioistuin) lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisen vuoksi.

23 Pääasian kantajat vaativat asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa tarkoitettua kiinteämääräistä 250 euron korvausta kullekin, siten kuin siitä säädetään kyseisessä säännöksessä. Yksi kantajista vaatii lisäksi niiden kulujen korvaamista, joista hänen oli vastattava päästäkseen taksilla Porton lentoasemalta Vigoon. Yksi kantajista vaatii Pariisin lentoasemalla aiheutuneiden ruokailukulujensa korvaamista sekä alun perin suunniteltuun verrattuna yhdestä ylimääräisestä koiransa hoitopäivästä aiheutuneiden kulujen korvaamista. Kaikki kantajat vaativat Air Francen velvoittamista korvaamaan heille lisäsumman heille aiheutuneeksi väittämästään aineettomasta vahingosta.

24 Tässä tilanteessa Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 2 artiklan l alakohdassa määriteltyä ’peruuttamisen’ käsitettä tulkittava siten, että sillä tarkoitetaan ainoastaan aikataulun mukaisen lennon lähtemättä jäämistä, vai siten, että sillä tarkoitetaan myös mitä tahansa tapauksia, joissa mainittu lento, jolle paikka oli varattu, on alkanut mutta se ei ole saapunut määräpaikkaansa, mukaan lukien teknisistä syistä aiheutuva lentokoneen välttämätön palaaminen lähtölentoasemalle?

2) Onko mainitun asetuksen 12 artiklan käsitettä ’lisäkorvaus’ tulkittava siten, että sen perusteella kansallinen tuomioistuin voi peruuttamistilanteessa määrätä korvauksen vahingoista, mukaan lukien lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisestä aiheutuneesta aineettomasta vahingosta, sopimusvelvoitteiden noudattamatta jättämistä koskevassa kansallisessa lainsäädännössä ja oikeuskäytännössä vahvistettujen kriteerien mukaisesti, vai koskeeko mainittu korvaus päinvastoin vain matkustajille aiheutuneita kustannuksia, joista on esitetty asianmukainen näyttö ja joita lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvannut riittävissä määrin [asetuksen N:o 261/2004] 8 ja 9 artiklan säännösten valossa, vaikka näihin

säännöksiin ei olisi vedottu, vai ovatko nämä kaksi lisäkorvauksen käsitettä yhteensopivia keskenään?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

25 Jotta matkustajille voidaan maksaa korvaus asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklan säännösten perusteella, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin, jota on pyydetty määrittämään, voidaanko kyseinen lento luokitella asetuksen 2 artiklan l alakohdassa tarkoitetuksi ”peruutetuksi” lennoksi, tiedustelee lähinnä, koskeeko ”peruuttamisen” käsite yksinomaan tilannetta, jossa asianomainen lentokone ei ole lähtenyt lainkaan lentoon, vai kattaako se myös tapauksen, jossa lentokone on tosin lähtenyt lentoon, mutta se on joutunut palaamaan lähtölentoasemalle koneessa ilmenneen teknisen vian vuoksi.

26 Aluksi on muistutettava, että kyseisen asetuksen 2 artiklan l alakohdan mukaan ”peruuttamisella” tarkoitetaan ”sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu”. Ennen kuin voidaan määrittää ”peruuttamisen” käsitteen merkitys, on siis täsmennettävä tässä artiklassa tarkoitetun ”lennon” käsitteen merkitys.

27 Oikeuskäytännössä on jo katsottu tähän liittyvästi, että lento muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetustoimesta, jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin (asia C-173/07,

Emirates Airlines, tuomio 10.7.2008, Kok., s. I-5237, 40 kohta). Siinä on lisäksi täsmennetty, että reitti on olennainen osatekijä lennossa, joka toteutetaan lentoliikenteen harjoittajan ennalta vahvistaman suunnitelman mukaisesti (yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon ym., tuomio 19.11.2009, Kok., s. I-10923, 30 kohta).

28 Koska sana ”reitti” merkitsee matkaa, joka lentokoneen on tehtävä lähtölentoasemalta kohdelentoasemalle vahvistetun aikataulun mukaisesti, tästä seuraa, että jotta voidaan katsoa, että lento on toteutettu, ei riitä, että lentokone on lähtenyt liikkeelle suunnitellun reitin mukaisesti, vaan sen on myös pitänyt saapua kyseisen reitin mukaiseen kohteeseensa. Sen johdosta, että lentoon lähtö on tapahtunut mutta lentokone on sitten palannut lähtölentoasemalle saavuttamatta reitin mukaista kohdettaan, on katsottava, että lentoa, sellaisena kuin se oli aikataulun mukaan, ei ole toteutettu.

29 Seuraavaksi on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan l alakohdan määritelmästä ei suinkaan ilmene, että sen ohella, että aikataulun mukaista lentoa ei ole toteutettu, tässä artiklassa tarkoitettu kyseisen lennon ”peruuttaminen” edellyttäisi sen peruuttamista koskevan nimenomaisen päätöksen tekemistä.

30 Oikeuskäytännössä tästä on täsmennetty, että on lähtökohtaisesti mahdollista katsoa, että kysymys on peruuttamisesta, kun aikataulun mukainen lento viivästyy ja matkustajat siirretään toiselle lennolle, toisin sanoen silloin, kun alkuperäisen lennon lentosuunnitelma hylätään ja viimeksi mainitun matkustajat yhdistetään niin ikään suunnitellun toisen lennon matkustajiin; näin on riippumatta lennosta, jolle näin siirretyt matkustajat olivat tehneet varauksensa (em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 36 kohta).

31 Tällaisessa tilanteessa ei ole mitenkään välttämätöntä, että kaikki matkustajat, jotka olivat varanneet paikan aikataulun mukaiselle lennolle, siirretään toiselle lennolle. Tässä yhteydessä merkitystä on vain kunkin tällä tavoin siirretyn matkustajan henkilökohtaisella tilanteella eli sillä, että asianomaisen matkustajan osalta lennon alkuperäinen lentosuunnitelma hylättiin.

32 Tältä osin on huomautettava, että sekä asetuksen N:o 261/2004 eri kieliversioiden 1 artiklan 1 kohdan b alakohdassa että johdanto-osan 10 ja 17 perustelukappaleessa viitataan ”matkustajan” lennon peruuttamiseen.

33 On näin ollen kiistatonta, että kaikki pääasian kantajat siirrettiin muille lennoille, joiden aikataulun mukainen lähtöaika oli suunniteltua lähtöpäivää seuraavana päivänä ja joiden ansiosta he pääsivät määräpaikkaansa eli Vigoon tietyissä tapauksissa jatkoyhteyden turvin. ”Matkustajien” aikataulun mukainen lento on näin ollen luokiteltava ”peruutetuksi”.

34 Lopuksi on todettava, että sillä, miksi lentokoneen on pitänyt palata lähtölentoasemalle, minkä vuoksi se ei ole saapunut kohteeseensa, ei ole merkitystä asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan l alakohdan edellä mainitussa määritelmässä tarkoitetuksi ”peruuttamiseksi” luokittelun kannalta. Tällä on merkitystä yksinomaan sen määrittämiseksi – kun on kyse sen vahingon korvaamisesta, joka matkustajille heidän lentonsa peruuttamisen vuoksi aiheutui –, johtuiko kyseinen peruuttaminen mahdollisesti asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista ”poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu”, jolloin korvausta ei tarvitse maksaa.

35 Edellä esitetyn valossa ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan l alakohdassa määriteltyä ”peruuttamisen” käsitettä on tulkittava siten, että se ei koske pääasian kaltaisessa tilanteessa yksinomaan sitä, että asianomainen lentokone ei lähde lainkaan lentoon, vaan se kattaa myös tapauksen, jossa lentokone on lähtenyt lentoon mutta sen on tämän jälkeen pitänyt mistä tahansa syystä palata lähtölentoasemalle ja jossa kyseisen lentokoneen matkustajat on siirretty muille lennoille.

Toinen kysymys

36 Toisella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, voiko kansallinen tuomioistuin velvoittaa asetuksen N:o 261/2004 12 artiklassa säädettynä lisäkorvauksena lentoliikenteen harjoittajan korvaamaan kansallisten sääntöjen mukaisesti kaikenlaisen vahingon – mukaan lukien henkisen kärsimyksen –, joka perustuu siihen, ettei lentokuljetussopimusta ole täytetty. Se pohtii erityisesti sitä, voiko tämä lisäkorvaus kattaa kulut, jotka matkustajille ovat aiheutuneet, koska lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 8 ja 9 artiklan mukaisia avunanto- ja huolenpitovelvoitteitaan.

37 Aluksi on muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 1 artiklassa korostetaan sitä, että oikeudet, jotka siinä otetaan käyttöön lentomatkustajien hyväksi, kun heiltä evätään pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, heidän lentonsa peruutetaan tai heidän lentonsa viivästyy, ovat luonteeltaan vähimmäisoikeuksia. Kyseisen asetuksen 12 artiklassa, jonka otsikkona on ”lisäkorvaus”, säädetään lisäksi, että asetuksen säännöksiä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen. Siinä täsmennetään myös, että tämän asetuksen nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta.

38 Näistä säännöksistä ilmenee, että lentomatkustajille asetuksen N:o 261/2004 12 artiklan perusteella myönnetyllä korvauksella pyritään täydentämään kyseisessä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden soveltamista, jotta matkustajille korvataan kokonaisuudessaan vahinko, joka heille on aiheutunut siitä, että lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut sopimusvelvoitteitaan. Tämän säännöksen nojalla kansallinen tuomioistuin voi näin ollen velvoittaa lentoliikenteen harjoittajan korvaamaan vahingon, joka matkustajille aiheutuu lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisestä, jonkin muun oikeudellisen perustan kuin asetuksen N:o 261/2004 nojalla eli muun muassa Montrealin yleissopimuksessa määrätyin tai kansallisessa oikeudessa säädetyin edellytyksin.

39 Tästä on muistutettava, että oikeuskäytännössä on jo katsottu, että asetuksen N:o 261/2004 perusteella toteutetut vakiomuotoiset ja välittömät toimenpiteet eivät sinänsä ole esteenä sille, että kyseessä olevat matkustajat – siinä tapauksessa, että lentoliikenteen harjoittajan sama sopimusvelvoitteiden laiminlyönti aiheuttaa heille lisäksi korvaukseen oikeuttavia vahinkoja – voisivat vaatia myös mainittujen vahinkojen korvaamista Montrealin yleissopimuksessa määrätyin edellytyksin (ks. vastaavasti asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-403, 47 kohta).

40 Erityisesti Montrealin yleissopimuksen 19, 22 ja 29 artiklan määräyksissä, joita asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan 1 kohdan perusteella sovelletaan jäsenvaltion alueelle sijoittautuneen lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuuseen, esitetään edellytykset, joiden täyttyessä asianomaiset matkustajat voivat lennon viivästyttyä tai peruunnuttua nostaa kanteita, jotta he saavat lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisestä aiheutuneesta vahingosta vastuussa olevalta lentoliikenteen harjoittajalta yksilöllisenä hyvityksenä vahingonkorvauksen.

41 Tässä on muistutettava, että asiassa C-63/09, Walz, 6.5.2010 antamassaan tuomiossa (29 kohta, ei vielä julkaistu oikeustapauskokoelmassa) unionin tuomioistuin katsoi, että Montrealin yleissopimuksen III luvussa tarkoitetun ilmaisun ”vahinko” (ranskaksi ”préjudice” ja ”dommage”) on ymmärrettävä sisältävän niin aineelliset kuin aineettomatkin vahingot. Tästä seuraa, että vahinko, joka voidaan korvata asetuksen N:o 261/2004 12 artiklan mukaisesti, voi olla luonteeltaan paitsi aineellista myös aineetonta.

42 Kansallinen tuomioistuin ei sen sijaan voi velvoittaa lentoliikenteen harjoittajaa korvaamaan matkustajille, joiden lento on viivästynyt tai peruutettu, asetuksen N:o 261/2004 12 artiklan perusteella lisäkorvauksena kuluja, jotka näille aiheutuivat, koska lentoliikenteen harjoittaja ei täyttänyt avunantovelvoitteitaan (lipusta maksetun hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys lopulliseen määräpaikkaan, vastaaminen kustannuksista, jotka aiheutuvat siirtymisestä tulolentoasemalta lentoasemalle,

jota varaus koskee) ja huolenpitovelvoitteitaan (ateriointi-, majoitus- ja yhteydenpitokulut), jotka sillä kyseisen asetuksen 8 ja 9 artiklan perusteella on.

43 Lentomatkustajien vaatimusten, jotka perustuvat heille kyseisellä asetuksella myönnettyihin oikeuksiin, joita ovat muun muassa sen 8 ja 9 artiklassa säädetyt oikeudet, ei nimittäin voida katsoa kuuluvan asetuksessa tarkoitetun ”lisäkorvauksen” soveltamisalaan, sellaisena kuin se on määritelty tämän tuomion 38 kohdassa.

44 Kun lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sillä asetuksen N:o 261/2004 8 ja 9 artiklan perusteella olevia velvoitteitaan, lentomatkustajilla on kuitenkin oikeus saada korvausta kyseisissä artikloissa vahvistettujen seikkojen perusteella.

45 Koska kansallinen tuomioistuin esitti kysymyksen siitä, riippuvatko asetuksen N:o 261/2004 8 ja 9 artiklassa säädetyt lentomatkustajien oikeudet siitä, että nämä ovat vedonneet niihin, on korostettava lopuksi, kuten julkisasiamies totesi ratkaisuehdotuksensa 61 kohdassa, että asetuksessa N:o 261/2004 ei ole mitään, mikä estäisi korvauksen myöntämisen siksi, että kyseisen asetuksen 8 ja 9 artiklassa säädettyjä velvoitteita ei ole noudatettu, vaikka lentomatkustajat eivät olisi vedonneet näihin säännöksiin.

46 Edellä esitetyn valossa toiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 12 artiklassa mainittua ”lisäkorvauksen” käsitettä on tulkittava siten, että se mahdollistaa sen, että kansallinen tuomioistuin velvoittaa korvaamaan vahingon – aineeton vahinko mukaan luettuna –, joka aiheutuu lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisestä, Montrealin yleissopimuksessa määrätyin tai kansallisessa oikeudessa säädetyin edellytyksin. Tämä ”lisäkorvauksen” käsite ei sen sijaan voi olla

oikeudellinen perusta sille, että kansallinen tuomioistuin velvoittaa lentoliikenteen harjoittajan korvaamaan matkustajille, joiden lento on viivästynyt tai peruutettu, näille sen vuoksi aiheutuneet kulut, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut avunanto- ja huolenpitovelvoitteitaan, joista säädetään kyseisen asetuksen 8 ja 9 artiklassa.

Oikeudenkäyntikulut

47 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 (kolmas 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 2 artiklan l alakohdassa määriteltyä ”peruuttamisen” käsitettä on tulkittava siten, että se ei koske pääasian kaltaisessa tilanteessa yksinomaan sitä, että asianomainen lentokone ei lähde lainkaan lentoon, vaan se kattaa myös tapauksen, jossa lentokone on lähtenyt lentoon mutta sen on tämän jälkeen pitänyt mistä tahansa syystä palata lähtölentoasemalle ja jossa kyseisen lentokoneen matkustajat on siirretty muille lennoille.

2) Asetuksen N:o 261/2004 12 artiklassa mainittua ”lisäkorvauksen” käsitettä on tulkittava siten, että se mahdollistaa sen, että kansallinen tuomioistuin velvoittaa korvaamaan vahingon – aineeton vahinko mukaan luettuna –, joka aiheutuu lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisestä, eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä tehdyssä yleissopimuksessa määrätyin tai kansallisessa oikeudessa säädetyin edellytyksin. Tämä ”lisäkorvauksen” käsite ei sen sijaan voi olla oikeudellinen perusta sille, että kansallinen tuomioistuin velvoittaa lentoliikenteen harjoittajan korvaamaan matkustajille, joiden lento on viivästynyt tai peruutettu, näille sen vuoksi aiheutuneet kulut, että kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut avunanto- ja huolenpitovelvoitteitaan, joista säädetään kyseisen asetuksen 8 ja 9 artiklassa.

Allekirjoitukset