Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
MACIEJ SZPUNAR
4 päivänä maaliskuuta 2021 [1]

Asia C-570/19

Irish Ferries Ltd
vastaan
National Transport Authority

(Ennakkoratkaisupyyntö – High Court (ylempi piirituomioistuin, Irlanti))

Ennakkoratkaisupyyntö – Matkustajien oikeudet meri- ja sisävesiliikenteessä – Asetus (EU) N:o 1177/2010 – Peruuttaminen – Ilmoittaminen ennen aikataulun mukaista lähtöpäivää sen vuoksi, että uuden aluksen toimitus liikenteenharjoittajalle viivästyy – Seuraukset

I Johdanto

1. Vaikka unionin tuomioistuin on antanut runsaasti oikeuskäytäntöä asetuksesta (EY) N:o 261/2004, [2] jossa säännellään matkustajien oikeuksia lentoliikenteen alalla, asia on toisin niiden unionin oikeuden säädösten osalta, joilla säännellään matkustajien oikeuksia rautatie-, [3] maantie- [4] tai – kuten nyt käsiteltävässä asiassa – meriliikenteen [5] alalla. Nyt käsiteltävä ennakkoratkaisupyyntö on ensimmäinen, jossa kansallinen tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta tulkitsemaan asetuksen N:o 1177/2010 säännöksiä.

2. Se perustuu meriliikenteen harjoittajan Irish Ferries Ltd:n ja asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanosta vastaavan kansallisen elimen National Transport Authorityn (Irlannin liikenneviranomainen, jäljempänä NTA) väliseen menettelyyn, joka koskee kaikkien sellaisten reittiyhteyksien peruuntumista, joilla yhden tämän liikenteenharjoittajan aluksista piti liikennöidä Irlannin ja Ranskan välillä vuonna 2018, yli 20 000 matkustajan osalta.

3. Kymmenellä ennakkoratkaisukysymyksellään kansallinen tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuimelta ratkaisua useiden asetuksen N:o 1177/2010 säännösten tulkinnasta ja asetuksen pätevyydestä. Näissä kysymyksissä tuodaan esiin lukuisia meriliikenteen alaan liittyviä

[1] Alkuperäinen kieli: ranska.

[2] Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EUVL 2004, L 46, s. 1).

[3] Ks. rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23.10.2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1371/2007 (EUVL 2007, L 315, s. 14).

[4] Ks. matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 181/2011 (EUVL 2011, L 55, s. 1).

[5] Ks. matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta 24.11.2010 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1177/2010 (EUVL 2010, L 334, s. 1).

ongelmakohtia. Koska oikeuskäytännön kehittäminen vastaavanlaisten lentoliikenteen alan haasteiden ratkaisemiseksi vei viitisentoista vuotta, on todennäköistä, että unionin tuomioistuin tarkentaa nyt käsiteltäviin kysymyksiin antamiaan vastauksia tulevaisuudessa.

4. Tässä ratkaisuehdotuksessa tekemissäni viittauksissa kyseisen oikeuskäytännön kehitysvaiheisiin tarkastelen sitä, voidaanko kehitettyä oikeuskäytäntöä soveltaa analogisesti meriliikenteeseen, ja jos voidaan, missä määrin.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

A Unionin oikeus

5. Asetuksen N:o 1177/2010 1 artiklassa, jonka otsikko on ”Kohde”, vahvistetaan meri- ja sisävesiliikenteen alaa koskevat säännöt muun muassa matkustajien oikeuksista peruuttamis- tai viivästymistapauksissa sekä valitusten käsittelystä.

6. Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, säädetään seuraavaa:

”1. Tätä asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka

a) käyttävät matkustajaliikennepalveluja, kun alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella;

b) käyttävät matkustajaliikennepalveluja, kun alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueen ulkopuolella ja aluksesta poistumiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella edellyttäen, että palvelun suorittaa 3 artiklan e alakohdassa tarkoitettu unionin liikenteenharjoittaja;

c) ovat risteilyllä, jonka osalta alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella. Näihin matkustajiin ei kuitenkaan sovelleta 16 artiklan 2 kohtaa, 18 artiklaa, 19 artiklaa eikä 20 artiklan 1 ja 4 kohtaa.

2. Tätä asetusta ei sovelleta matkustajiin, jotka

a) matkustavat aluksilla, jotka saavat kuljettaa enintään 12 matkustajaa;

b) matkustavat aluksilla, joiden käytöstä vastaava miehistö koostuu enintään kolmesta henkilöstä, tai kun matkustajaliikennepalvelun kokonaismatka on alle 500 metriä yhdensuuntaisesti;

c) ovat muilla retkillä ja kiertoajeluilla kuin risteilyillä; tai

d) matkustavat aluksilla, jotka eivät kulje konevoimalla, tai alkuperäisillä historiallisilla matkustaja-aluksilla ja niiden yksittäisillä kaksoiskappaleilla, jotka on suunniteltu ennen vuotta 1965 ja rakennettu pääosin alkuperäisistä rakennusaineista ja jotka saavat kuljettaa enintään 36 matkustajaa.

3. Jäsenvaltiot voivat 18 päivänä joulukuuta 2012 alkavan kahden vuoden jakson ajaksi vapauttaa tämän asetuksen säännösten soveltamisesta sellaiset merialukset, joiden bruttovetoisuus on alle

300 ja joita käytetään kotimaanliikenteessä, jos matkustajien tämän asetuksen mukaiset oikeudet taataan riittävällä tavalla kansallisessa lainsäädännössä.

4. Jäsenvaltiot voivat vapauttaa julkisia palveluja koskevien velvoitteiden, julkisia palveluja koskevien sopimusten tai integroitujen palvelujen piiriin kuuluvan matkustajaliikennepalvelun tämän asetuksen soveltamisesta edellyttäen, että kansallisessa lainsäädännössä turvataan vastaavalla tavalla tämän asetuksen mukaiset matkustajien oikeudet.

– –”

7. Mainitun asetuksen 3 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan

– –

f) ’matkustajaliikennepalvelulla’ meri- ja sisävesiliikenteen matkustajien kaupallista kuljetuspalvelua julkaistun aikataulun mukaisesti;

– –

m) ’kuljetussopimuksella’ liikenteenharjoittajan ja matkustajan välistä kuljetussopimusta, joka koskee yhden tai useamman matkustajaliikennepalvelun tai risteilyn suorittamista;

n) ’lipulla’ voimassa olevaa asiakirjaa tai muuta todistetta kuljetussopimuksesta”.

8. Saman asetuksen III luvussa, jonka otsikko on ”Liikenteenharjoittajien ja terminaalinpitäjien velvollisuudet matkan keskeytyessä”, olevassa 18 artiklassa, jonka otsikko on ”Uusi matkareitti ja lipun hinnan palautus lähdön peruuntuessa tai viivästyessä”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos liikenteenharjoittaja perustellusti arvioi matkustajaliikennepalvelun lähdön satamaterminaalista peruuntuvan tai viivästyvän enemmän kuin 90 minuuttia, matkustajille on viipymättä tarjottava valittavaksi

a) joko uusi matkareitti kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopulliseen määräpaikkaan vastaavin ehdoin mahdollisimman pian ja lisämaksutta;

b) tai lipun hinnan palautus ja tarvittaessa paluumatka maksutta mahdollisimman pian kuljetussopimuksessa yksilöityyn ensimmäiseen lähtöpaikkaan.

2. Jos matkustajaliikennepalvelun lähtö satamasta peruuntuu tai viivästyy enemmän kuin 90 minuuttia, matkustajilla on oikeus liikenteenharjoittajan tarjoamaan uuteen matkareittiin tai lipun hinnan palautukseen.

3. Edellä 1 kohdan b alakohdassa ja 2 kohdassa säädetty lipun hinnan palautus on suoritettava kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, pankkisiirtona tai sekillä kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos matkasta ei ole enää hyötyä matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta. Lipun hinnan palautus voidaan matkustajan suostumuksella suorittaa kokonaisuudessaan

ostohintaa vastaavana määränä myös matkakuponkeina ja/tai muina palveluina, jos niiden ehdot ovat joustavat erityisesti voimassaoloajan ja määräpaikan osalta.”

9. Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklassa, jonka otsikko on ”Lipun hinnan korvaaminen saapumisen viivästyessä”, säädetään seuraavaa:

”1. Matkustajat voivat kuljetusoikeutta menettämättä pyytää liikenteenharjoittajalta korvausta, jos saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan viivästyy kuljetussopimuksessa esitetystä. Korvauksen on oltava vähintään 25 prosenttia lipun hinnasta, kun viivästymistä on vähintään

a) tunti, jos matkan aikataulun mukainen kesto on enintään neljä tuntia;

b) kaksi tuntia, jos matkan aikataulun mukainen kesto on yli neljä tuntia mutta enintään kahdeksan tuntia;

c) kolme tuntia, jos matkan aikataulun mukainen kesto on yli kahdeksan tuntia mutta enintään 24 tuntia; tai

d) kuusi tuntia, jos matkan aikataulun mukainen kesto on yli 24 tuntia.

Jos viivästyminen ylittää kaksinkertaisesti a–d alakohdassa säädetyn ajan, korvauksen on oltava 50 prosenttia lipun hinnasta.

2. Matkustajat, joilla on näyttölippu tai kausilippu ja joiden kohdalla saapuminen viivästyy toistuvasti kyseisen lipun voimassaoloaikana, voivat pyytää riittävää korvausta liikenteenharjoittajan korvausjärjestelyjen mukaisesti. Näissä järjestelyissä on mainittava perusteet saapumisen viivästymisen määrittämiselle ja korvauksen laskemiselle.

3. Korvaus on laskettava suhteessa hintaan, jonka matkustaja on tosiasiallisesti maksanut viivästyneestä matkustajaliikennepalvelusta.

4. Jos kuljetus koskee meno-paluumatkaa, korvaus saapumisen viivästymisestä joko meno- tai paluumatkalla on laskettava suhteessa puoleen siitä hinnasta, joka kyseisen matkustajaliikennepalvelun kuljetuksesta on maksettu.

5. Korvaus on maksettava kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä. Korvaus voidaan maksaa matkakuponkeina ja/tai muina palveluina, jos niiden ehdot ovat joustavat erityisesti voimassaoloajan ja määräpaikan osalta. Korvaus on matkustajan pyynnöstä maksettava rahana.

6. Lipun hinnasta maksettavasta korvauksesta ei saa vähentää liiketoimen kustannuksia, kuten maksuja, puhelinkuluja tai postimaksuja. Liikenteenharjoittajat voivat ottaa käyttöön vähimmäisrajan, jonka alittuessa korvauksia ei makseta. Tämä raja saa olla enintään 6 euroa.”

10. Kyseisen asetuksen 20 artiklassa, jonka otsikko on ”Poikkeukset”, säädetään seuraavaa:

”1. Lukuun ottamatta matkustajia, joilla on näyttölippu tai kausilippu, 17, 18 ja 19 artiklaa ei sovelleta matkustajiin, joilla on avoin lippu, niin kauan kuin lähtöajankohtaa ei ole täsmennetty.

2. Edellä olevaa 17 ja 19 artiklaa ei sovelleta, jos matkustajalle on ilmoitettu peruuntumisesta tai viivästymisestä ennen lipun ostamista tai jos peruuntuminen tai viivästyminen aiheutuu matkustajan syystä.

3. Edellä olevaa 17 artiklan 2 kohtaa ei sovelleta, jos liikenteenharjoittaja osoittaa, että peruuntuminen tai viivästyminen johtuu aluksen turvallisen toiminnan vaarantavista sääolosuhteista.

4. Edellä olevaa 19 artiklaa ei sovelleta, jos liikenteenharjoittaja osoittaa, että peruuntuminen tai viivästyminen johtuu aluksen turvallisen toiminnan vaarantavista sääolosuhteista tai matkustajaliikennepalvelun suorittamista haittaavista poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.”

11. Mainitun asetuksen IV luvussa, jonka otsikko on ”Tiedottamista ja valituksia koskevat yleiset säännöt”, olevassa 24 artiklassa, jonka otsikko on ”Valitukset”, säädetään seuraavaa:

”1. Liikenteenharjoittajien ja terminaalinpitäjien on perustettava tai niillä on oltava käytössä saavutettavissa oleva menettely, jolla tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevat valitukset käsitellään.

2. Jos tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluva matkustaja haluaa esittää liikenteenharjoittajalle tai terminaalinpitäjälle valituksen, hänen on tehtävä se kahden kuukauden kuluessa siitä, kun palvelu suoritettiin tai kun se olisi pitänyt suorittaa. Liikenteenharjoittajan tai terminaalinpitäjän on yhden kuukauden kuluessa valituksen vastaanottamisesta ilmoitettava matkustajalle, onko tämän valitus hyväksytty, hylätty vai edelleen käsiteltävänä. Lopullisen vastauksen antamiseen varattu aika saa olla enintään kaksi kuukautta valituksen vastaanottamisesta.”

12. Asetuksen N:o 1177/2010 V luvussa, jonka otsikko on ”Täytäntöönpano ja kansalliset täytäntöönpanoelimet”, olevassa 25 artiklassa, jonka otsikko on ”Kansalliset täytäntöönpanoelimet”, säädetään seuraavaa:

”1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä yksi tai useampi uusi tai olemassa oleva elin, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta niiden matkustajaliikennepalvelujen ja risteilyjen osalta, jotka lähtevät sen alueella sijaitsevista satamista tai suuntautuvat kolmannesta maasta tällaisiin satamiin. Kunkin elimen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen tämän asetuksen noudattamisen.

Kunkin elimen on oltava organisaatioltaan, rahoituspäätöksiltään, oikeudelliselta rakenteeltaan ja päätöksenteoltaan riippumaton kaupallisista eduista.

2. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava komissiolle tämän artiklan mukaisesti nimetty elin tai elimet.

3. Matkustaja voi toimittaa valituksen tämän asetuksen väitetystä rikkomisesta kansallisen lainsäädännön mukaisesti 1 kohdan nojalla nimetylle toimivaltaiselle elimelle tai muulle jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle elimelle. Toimivaltaisen elimen on annettava matkustajalle perusteltu vastaus valitukseen kohtuullisessa ajassa.

Jäsenvaltio voi päättää, että

a) matkustajan on ensin toimitettava tämän asetuksen mukainen valitus liikenteenharjoittajalle tai terminaalinpitäjälle; ja/tai

b) kansallinen täytäntöönpanoelin tai muu jäsenvaltion nimeämä toimivaltainen elin toimii muutoksenhakuelimenä silloin, kun valituksia ei saada ratkaistua 24 artiklan mukaisesti.

Jäsenvaltioiden, jotka ovat päättäneet vapauttaa tietyt palvelut tämän asetuksen soveltamisesta 2 artiklan 4 kohdan mukaisesti, on huolehdittava siitä, että matkustajien oikeuksien täytäntöönpanoa varten on olemassa vastaava järjestelmä.”

13. Kyseisen asetuksen 27 artiklassa, jonka otsikko on ”Täytäntöönpanoelinten välinen yhteistyö”, säädetään seuraavaa:

”Tämän asetuksen 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettujen kansallisten täytäntöönpanoelinten on vaihdettava tietoja työskentely- ja päätöksentekoperiaatteistaan ja -käytännöistään siinä määrin kuin on tarpeen tämän asetuksen yhdenmukaiseksi soveltamiseksi. Komissio tukee niitä tässä tehtävässä.”

B Irlannin oikeus

14. Matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä 10.10.2012 annetun lain S.I. nro 394/2012 (European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012 (S.I. nº 394/2012); jäljempänä vuoden 2012 säädös) 3 §:ssä nimetään NTA asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklassa tarkoitetuksi kyseisen asetuksen täytäntöönpanosta vastaavaksi elimeksi.

15. Vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 1 momentin mukaan on niin, että jos NTA joko omasta aloitteestaan tai matkustajan valituksen johdosta katsoo, että palveluntarjoaja on jättänyt noudattamatta tai rikkoo asetuksen 1177/2010 säännöksiä, se antaa palveluntarjoajalle tiedoksi kehotuksen, jossa täsmennetään kyseinen laiminlyönti tai rikkominen ja vaaditaan tarjoajaa kehotuksen noudattamiseksi toteuttamaan siinä määrätyt toimenpiteet siinä annetussa määräajassa. Vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 3 momentin nojalla kehotuksen noudattamatta jättämisestä määrätään rahamääräinen seuraamus.

III Pääasian tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet unionin tuomioistuimessa ja ennakkoratkaisukysymykset

16. Irish Ferriesin emoyhtiö Irish Continental Group plc (jäljempänä ICG) teki vuonna 2016 Saksan oikeuden mukaan perustetun yhtiön Flensburger Schiffbau-Gesellschaftin (jäljempänä telakka) kanssa sopimuksen ro-ro-aluksen (jäljempänä alus) rakentamisesta siten, että kyseinen alus oli tarkoitus toimittaa ICG:lle täysin sertifioituna liikennöintiä varten viimeistään 26.5.2018.

17. Aluksen oli määrä alkaa liikennöidä kesäkaudella 2018 eri reiteillä, joista yksi oli uusi Dublinin (Irlanti) ja Cherbourgin (Ranska) välisen keskeytymättömän meno-paluuliikenteen reitti.

18. Kun otetaan huomioon matkan kesto (noin 18 tuntia), Irish Ferries oli suunnitellut käyttävänsä alusta vuoropäivinä toisen aluksen kanssa reitillä, jota se liikennöi kauden 2018 aikana Rosslaren (Irlanti) ja Cherbourgin kaupunkien sekä Rosslaren ja Roscoffin (Ranska) kaupunkien välillä, joten sen aikoi tarjota liikennöintipalvelua päivittäin Irlannin ja Ranskan välillä, vaikkakin eri satamista ja satamiin.

19. Tammikuussa 2017 telakka ilmoitti Irish Ferriesille aikovansa toimittaa aluksen viimeistään 22.6.2018.

20. Irish Ferries alkoi 27.10.2017 ottaa alukselle vastaan varauksia kaudelle 2018, ja ensimmäinen matka oli määrä tehdä 12.7.2018. Telakka vahvisti 1.11.2017, että alus luovutettaisiin 22.6.2018.

21. Telakka ilmoitti Irish Ferriesille 18.4.2018 päivätyllä sähköpostiviestillä, että telakan alihankkijana toimivasta laivansisustusyrityksestä johtuvien viivytysten vuoksi alusta ei toimiteta ennen 13.7.2018, ja se mainitsi myös, että ”ulkotilojen sisustamisessa sattuneet vastoinkäymiset saattaisivat myöhästyttää toimitusta”.

22. Todettuaan 20.4.2018, ettei se voinut korvata kyseistä alusta muilla aluksillaan eikä vuokrata korvaavaa alusta laivameklarin kautta, Irish Ferries perui aluksen matkat uuteen toimituspäivään saakka ja lisäsi siihen vielä aluksen valmistelemiseksi tarvittavan varoajan. Irish Ferries peruutti siten matkat ajalla 12.7.2018–29.7.2018 (jäljempänä ensimmäinen peruutus).

23. Ensimmäisen peruutuksen yhteydessä Irish Ferries toteutti useita toimenpiteitä. Se muun muassa ilmoitti kaikille asianomaisille matkustajille matkojen peruuttamisesta 12 viikkoa etukäteen ja ehdotti heille joko matkan hinnan välitöntä palauttamista kokonaan ja ehdoitta tai uuden matkan varaamista oman valinnan mukaan (jäljempänä vaihtoehtoiset matkat). Koska kyseisillä reiteillä ei ollut muuta samanlaista liikennepalvelua, Irish Ferries tarjosi asianomaisille matkustajille laajan valikoiman vaihtoehtoisia matkoja eri lähtö- ja määräsatamista Irlannin ja Ranskan välillä joko suoraan (esimerkiksi alkuperäisen aikataulun mukaista matkapäivää edeltävänä tai sitä seuraavana päivänä tai minä tahansa muuna päivänä kapasiteetin mukaan) tai välillisesti, toisin sanoen Yhdistyneen kuningaskunnan kautta (jäljempänä maayhteys). NTA kiistää kuitenkin ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa sen, että Irish Ferries olisi tarjonnut kaikille asianomaisille matkustajille uutta matkareittiä maayhteyden kautta.

24. Niille matkustajille, joiden matkareitti muutettiin kulkemaan Rosslareen tai Rosslaresta (Dublinin sijasta) ja/tai Roscoffiin tai Roscoffista (Cherbourgin sijasta), Irish Ferries ei tarjoutunut korvaamaan mahdollisia lisäkuluja, joita heille aiheutuisi lähtö- tai määräsataman vaihtumisesta (jäljempänä lisäkulut). Irish Ferries nimittäin katsoi, ettei kaikille matkustajille aiheutunut lisäkuluja, koska jotkut heistä olivat lähempänä Roscoffia ja viettivät lomansa lähempänä Roscoffia kuin Cherbourgia.

25. NTA ilmoitti Irish Ferriesille 9.5.2018 tutkivansa ensimmäisen peruutuksen olosuhteet vahvistaakseen, miten asetusta N:o 1177/2010 on sovellettava, ja pyysi Irish Ferriesiä ilmoittamaan sille syyt, joiden vuoksi yhtiö katsoi, että peruutus johtui poikkeuksellisista olosuhteista, jotka eivät olleet sen hallittavissa. Irish Ferries antoi NTA:lle yksityiskohtaisen selvityksen kyseisestä peruutuksesta.

26. NTA pyysi 1.6.2018 Irish Ferriesiltä tietoja siitä, miten se oli noudattanut asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklaa. Irish Ferries vastasi 8.6.2018, ja sen jälkeen asiasta käytiin kirjeenvaihtoa.

27. Telakka ilmoitti 11.6.2018 Irish Ferriesille, että aluksen toimitus viivästyisi tarkemmin määrittelemättömään ajankohtaan syyskuussa sen vuoksi, että sähkökaapelointeihin sekä rungon ja kansirakennelmien sähköjärjestelmän asentamiseen liittyvät alihankintatyöt ja yleisötiloihin tarkoitettujen sisätilaelementtien toimitukset olivat viivästyneet. Koska aluksella ei ollut mahdollista liikennöidä, Irish Ferries päätti peruuttaa kaikki 30.7.2018 jälkeiselle ajalle aikataulutetut matkat (jäljempänä toinen peruutus). Alus toimitettiin lopulta 12.12.2018 eli noin 200 päivää myöhässä.

28. Toisen peruutuksen yhteydessä Irish Ferries toteutti asiakkaiden osalta useita toimenpiteitä eli yhtäältä muun muassa ilmoitti heille toisesta peruutuksesta heti saatuaan varmistuksen, ettei korvaavan aluksen vuokraaminen ollut mahdollista, eli 7–12 viikkoa etukäteen, ja toisaalta ehdotti matkustajille seuraavia vaihtoehtoja: alkuperäisen matkan peruuttaminen ja matkan hinnan välitön palauttaminen kokonaan, matkustaminen vaihtoehtoista reittiä pitkin Ranskaan mahdollisia lisäkuluja korvaamatta ja viimeisenä matkareitin vaihtaminen tarjotuista vaihtoehdoista valitun maareitin kautta mistä tahansa Irlannin lauttasatamasta esimerkiksi Cherbourgin, Roscoffin, Calais'n tai Caenin satamaan Ranskassa. Viimeksi mainitussa tapauksessa Yhdistyneen kuningaskunnan läpi ajamisesta aiheutuvat polttoainekulut korvattiin matkustajille.

29. Näiden toimenpiteiden seurauksena niistä 20 000 matkustajasta, joihin nämä peruutukset vaikuttivat, 82 prosenttia valitsi Irish Ferriesin tai muiden liikenteenharjoittajien tarjoaman vaihtoehtoisen matkan, 3 prosenttia maayhteyden ja loput 15 prosenttia lipun hinnan palauttamisen kokonaan.

30. Vaihtoehtoisen matkan valinneille matkustajille aiheutuneita mahdollisia lisäkuluja ei peritty matkustajilta, vaan Irish Ferries maksoi ne. Lisäksi Irish Ferries korvasi mahdollisen erotuksen lipun hinnassa.

31. Maayhteyden valinneille matkustajille Irish Ferries korvasi Yhdistyneen kuningaskunnan läpi ajamisesta aiheutuneet polttoainekulut.

32. Irish Ferries ei kuitenkaan maksanut korvausta niille matkustajille, jotka vaativat sitä asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan nojalla sen vuoksi, että saapuminen lopulliseen määräpaikkaan viivästyi, koska se katsoi, että siltä osin kuin se oli ehdottanut uutta matkareittiä ja lipun hinnan palauttamista kyseisen asetuksen 18 artiklan mukaisesti, asetuksen 18 ja 19 artiklaa ei sovellettu samanaikaisesti.

33. NTA antoi 1.8.2018 Irish Ferriesille alustavan kehotuksen, joka koski vuoden 2012 säädöksen soveltamista peruutettuihin matkoihin, ja Irish Ferries vastasi siihen 15.8.2018.

34. NTA teki 19.10.2018 päätöksen, jossa se katsoi ensinnäkin, että asetusta N:o 1177/2010 sovellettiin kesäksi 2018 aikataulutettujen Dublinin ja Cherbourgin välisten matkojen peruutuksiin, toiseksi, että Irish Ferries oli rikkonut kyseisen asetuksen 18 artiklassa säädettyjä vaatimuksia, ja kolmanneksi, että kyseinen meriliikenteen harjoittaja ei ollut noudattanut mainitun asetuksen 19 artiklaa. Tämä päätös johti kahden kehotuksen antamiseen vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 1 momentin mukaisesti. Irish Ferries esitti huomautuksensa kyseisestä päätöksestä.

35. NTA vahvisti 25.1.2019 tekemällään päätöksellä vuoden 2012 säädöksen 4 §:n 1 momentin nojalla annetut kehotukset, jotka koskivat asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklaa (jäljempänä riidanalainen päätös).

36. Se katsoi yhtäältä Irish Ferriesin rikkoneen asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklaa niiden matkustajien osalta, joihin peruutetut matkat vaikuttivat, jos nämä matkustajat olivat joutuneet matkustamaan Rosslareen tai Rosslaresta (Dublinin sijasta) ja/tai Roscoffiin tai Roscoffista (Cherbourgin sijasta). NTA kehotti Irish Ferriesiä korvaamaan niille matkustajille aiheutuneet lisäkulut, joiden matka oli peruuntunut ja jotka olivat valinneet uuden matkareitin Rosslareen tai Rosslaresta (Dublinin sijasta) ja/tai Roscoffiin tai Roscoffista (Cherbourgin sijasta).

37. Se katsoi toisaalta, että Irish Ferries oli rikkonut asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa, ja määräsi sen maksamaan asianomaisille matkustajille korvauksen sen vuoksi, että saapuminen kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopullisen määräpaikkaan viivästyi.

38. Irish Ferries riitautti riidanalaisen päätöksen sekä asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklaa koskevat kehotukset High Courtissa (ylempi piirituomioistuin, Irlanti) ja väitti ensinnäkin, ettei kyseistä asetusta voitu soveltaa silloin, kun peruuttaminen tapahtuu useita viikkoja ennen aikataulun mukaista matka-ajankohtaa. Irish Ferries riitautti toiseksi sen, miten NTA oli tulkinnut ja soveltanut kyseisen asetuksen 18–20 artiklaa. Se väitti erityisesti, että aluksen toimituksen viivästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista, jotka vapauttivat sen kyseisen asetuksen 19 artiklassa säädetyn korvauksen maksamisesta. Kolmanneksi Irish Ferries väitti NTA:n rikkoneen saman asetuksen 25 artiklan 1 kohtaa, koska se oli ylittänyt toimivaltansa. Irish Ferriesin mukaan NTA nimittäin käytti toimivaltaansa Ranskasta Irlantiin suuntautuviin liikennepalveluihin, vaikka nämä palvelut kuuluvat Ranskan viranomaisen yksinomaiseen toimivaltaan. Neljänneksi Irish Ferries väittää NTA:n rikkoneen asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklaa, kun se ei rajoittanut päätöksensä vaikutusta matkustajiin, jotka olivat tehneet valituksen kyseisen asetuksen 24 artiklan mukaisesti ja siinä säädetyssä määräajassa. Viidenneksi ja viimeiseksi Irish Ferries riitautti kyseisen asetuksen pätevyyden oikeasuhteisuuden, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteiden sekä Euroopan unionin perusoikeuskirjan (jäljempänä perusoikeuskirja) 16, 17 ja 20 artiklan kannalta.

39. Tässä tilanteessa High Court päätti 22.7.2019 tekemällään päätöksellä, joka saapui unionin tuomioistuimeen 26.7.2019, lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”A. Asetuksen [N:o 1177/2010] sovellettavuus

1) Sovelletaanko asetusta [N:o 1177/2010] (erityisesti sen 18 ja/tai 19 artiklaa) tilanteeseen, jossa matkustajat ovat tehneet ennakkovarauksia ja kuljetussopimuksia ja jossa matkustajaliikennepalvelut peruutetaan ilmoittamalla siitä vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sen takia, että lauttaliikenteen harjoittajan uuden aluksen toimitus viivästyy? Onko [mainitun] asetuksen soveltamisen kannalta merkitystä jollakin (tai kaikilla) seuraavista seikoista?

   a) Aluksen toimitus viivästyi lopulta 200 päivää.

   b) Lauttaliikenteen harjoittajan oli peruutettava koko liikennöintikausi.

   c) Sopivaa vaihtoehtoista alusta ei ollut saatavilla.

d) Lauttaliikenteen harjoittaja vaihtoi yli 20 000 matkustajan varauksen eri laivareitille tai palautti heille lipun hinnan.

e) Kyseessä oleva reitti oli lauttaliikenteen harjoittajan avaama uusi laivareitti, jolla ei ollut tarjolla vastaavanlaista muuta liikennepalvelua.

B. Asetuksen [N:o 1177/2010] 18 artiklan tulkinta

Tähän kysymykseen on tarpeen vastata vain, jos [asetuksen N:o 1177/2010] 18 artiklaa sovelletaan.

2) Jos matkustajalle tarjotaan uusi matkareitti [kyseisen] 18 artiklan mukaisesti, syntyykö siinä yhteydessä uusi kuljetussopimus, niin että oikeus korvaukseen 19 artiklan mukaisesti määritetään kyseisen uuden sopimuksen mukaisesti eikä alkuperäisen kuljetussopimuksen mukaisesti?

3) a) Jos [mainittua] 18 artiklaa sovelletaan ja jos matka peruuntuu eikä kyseisellä reitillä ole vaihtoehtoista liikennepalvelua (eli suoraa yhteyttä kyseisten kahden sataman välillä), täyttyykö [samassa] 18 artiklassa tarkoitettu ’uusi matkareitti – – lopulliseen määräpaikkaan’, jos matkustajalle tarjotaan vaihtoehtoinen matka jollain muulla käytettävissä olevalla reitillä tai useammalla reitillä matkustajan valinnan mukaan, myös maayhteyttä käyttämällä (esim. matkustamalla Irlannista Yhdistyneeseen kuningaskuntaan autolautalla, jolloin matkaa jatketaan ajamalla Yhdistyneen kuningaskunnan satamaan, josta on lauttayhteys Ranskaan, siten että lauttaliikenteen harjoittaja korvaa matkustajalle polttoainekulut, ja matkustaja valitsee itse jokaisen lauttamatkan)? Jos ei täyty, mitä perusteita käytetään sen määrittämiseen, onko uusi matkareitti laadittu ’vastaavin ehdoin’?

b) Jos peruuntuneella reitillä ei ole vaihtoehtoista lauttapalvelua eikä peruuntumisesta kärsinyttä matkustajaa siten voida reitittää suoralle lauttamatkalle alukseen nousemiseen tarkoitetusta alkuperäisestä satamasta lopulliseen määräpaikkaan kuljetussopimuksen mukaisesti, onko liikenteenharjoittajan maksettava mahdolliset lisäkulut, joita uuden matkareitin saaneelle matkustajalle koituu matkustamisesta alukseen nousemiseen tarkoitettuun uuteen satamaan ja sieltä pois sekä/tai uuteen määräsatamaan tai sieltä pois?

C. Asetuksen [N:o 1177/2010] 19 artiklan tulkinta

4) a) Voidaanko [asetuksen N:o 1177/2020] 19 artiklaa soveltaa, kun matka on tosiasiassa peruutettu jo vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa? Jos [kyseistä] 19 artiklaa sovelletaan, sovelletaanko sitä, jos [kyseisen asetuksen] 18 artiklaa on sovellettu ja matkustajalle on tarjottu uusi matkareitti lisäkuluitta ja/tai palautettu lipun hinta ja/tai matkustaja on valinnut myöhäisemmän matkan?

b) Jos [asetuksen N:o 1177/2010] 19 artiklaa sovelletaan, mikä on ’lopullinen määräpaikka’ [kyseistä] artiklaa sovellettaessa?

5) Jos [asetuksen N:o 1177/2010] 19 artiklaa voidaan soveltaa,

a) miten viivästymisaika mitataan tällaisissa olosuhteissa

b) miten [kyseisessä] 19 artiklassa tarkoitettu *hinta* on laskettava, kun määritetään maksettavan korvauksen tasoa, ja onko siihen erityisesti sisällytettävä lisäpalveluihin (esim. hyttiin, lemmikkieläintiloihin tai premium lounge -tiloihin) liittyvät kustannukset?

D. [Asetuksen N:o 1177/2010] 20 artiklan 4 kohdan tulkinta

6) Jos asetusta [N:o 1177/2010] sovelletaan, vastaavatko ensimmäisessä kysymyksessä esitetyt olosuhteet ja näkökohdat asetuksen [N:o 1177/2010] 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, ’joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu’?

E. [Asetuksen N:o 1177/2010] 24 artiklan tulkinta

7) Vaikuttaako asetuksen [N:o 1177/2010] 24 artikla siten, että matkustajalle, joka haluaa hyötyä [kyseisen] asetuksen 19 artiklan mukaisesta korvauksesta, asetetaan pakollinen velvoite tehdä valitus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun palvelu suoritettiin tai kun se olisi pitänyt suorittaa?

F. [Asetuksen N:o 1177/2010] 25 artiklan tulkinta

8) Onko asetuksen [N:o 1177/2010] täytäntöönpanosta vastaavan kansallisen toimivaltaisen elimen toimivalta rajoitettu matkoihin, joihin käytetään [kyseisen] asetuksen 25 artiklan mukaisia satamia, vai voiko se ulottua myös paluumatkaan toisen jäsenvaltion *satamasta* kansallisen toimivaltaisen elimen valtioon?

G. Päätöksen ja kehotusten pätevyys

9) a) Mitä Euroopan unionin oikeuden periaatteita ja sääntöjä kansallisen tuomioistuimen olisi sovellettava arvioidessaan [asetuksen N:o 1177/2010] kansallisen täytäntöönpanoelimen päätöksen ja/tai kehotusten pätevyyttä, kun otetaan huomioon perusoikeuskirjan 16, 17, 20 ja/tai 47 artikla ja/tai oikeasuhteisuuden, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteet?|

b) Kansallisen tuomioistuimen olisi arvioitava kohtuuttomuutta, mutta onko kyseessä ilmeisen virheen arviointi?

H. Asetuksen N:o 1177/2010 pätevyys

Tämän kysymyksen esittäminen riippuu edellisiin kysymyksiin saaduista vastauksista.

10) Onko asetus [N:o] 1177/2010 unionin oikeuden mukaan pätevä, kun otetaan erityisesti huomioon

a) perusoikeuskirjan 16, 17 ja 20 artikla

b) se tosiseikka, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta vähintään kaksi viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa (asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan i alakohta)

c) oikeasuhteisuuden, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteet?”

40. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet pääasian asianosaiset, Irlanti, Euroopan parlamentti, Euroopan unionin neuvosto ja Euroopan komissio. Samat osapuolet olivat edustettuina 9.9.2020 pidetyssä istunnossa.

IV Asian tarkastelu

41. Nyt käsiteltävän ennakkoratkaisupyynnön kymmenen kysymystä liittyvät asetuksen N:o 1177/2010 eri näkökohtiin. Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii aluksi selvittämään, sovelletaanko kyseistä asetusta pääasiaan. Tämän jälkeen se pyytää toisesta yhdeksänteen kysymyksessään mainitun asetuksen tiettyjen säännösten tulkintaa. Lopuksi kyseinen tuomioistuin pyytää kymmenennellä kysymyksellään unionin tuomioistuinta lausumaan saman asetuksen pätevyydestä.

42. Unionin oikeuden säädöksen pätevyyden tutkimiseksi on heti aluksi hylättävä olettama siitä, että tällä tutkimuksella ei ole mitään yhteyttä pääasian tosiseikkoihin tai kohteeseen.[6] Ensimmäistä kysymystä on siis tarkasteltava ennen kymmenettä kysymystä.

43. Seuraavaksi on todettava, että kun unionin oikeuden toimen säännösten ja määräysten pätevyys riitautetaan sillä perusteella, että on väitetysti rikottu tiettyjä yleisiä periaatteita, on ensin todettava, mitä nämä säännökset ja määräykset tarkoittavat. Yleisen tulkintaperiaatteen mukaan unionin oikeuden säännöksiä ja määräyksiä on tulkittava niin pitkälle kuin mahdollista tavalla, joka ei aseta niiden pätevyyttä kyseenalaiseksi, ja kaiken primaarioikeuden mukaisesti.[7] Niiden pätevyyden tutkiminen toteamatta ensin, mitä ne tarkoittavat, tarkoittaisi kyseisen periaatteen sivuuttamista. Koska kysymykset toisesta yhdeksänteen koskevat useiden asetuksen N:o 1177/2010 säännösten tulkintaa ja kymmenennessä kysymyksessä tiedustellaan kyseisen asetuksen pätevyyttä, on siis aluksi vastattava ensiksi mainittuihin kysymyksiin.

44. Näin ollen noudatan tarkastelussani ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen esittämien kysymysten järjestystä. Tarkastelen heti aluksi asetuksen N:o 1177/2010 soveltamisalaa (ensimmäinen kysymys), sen jälkeen sen tiettyjä säännöksiä (kysymykset toisesta yhdeksänteen) ja lopuksi kyseisen asetuksen pätevyyttä (kymmenes kysymys).

A Asetuksen N:o 1177/2010 sovellettavuus

45. Ensimmäisessä kysymyksessään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee yleisesti, sovelletaanko asetusta N:o 1177/2010 ja erityisesti sen 18 ja 19 artiklaa tilanteeseen, jossa meriliikennepalvelut peruutetaan ilmoittamalla siitä vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa sen takia, että liikennepalvelun tarjoamiseen tarkoitetun aluksen toimitus viivästyi eikä alusta voitu korvata toisella.

46. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii tosin asetuksen N:o 1177/2010 sovellettavuutta myös ensimmäisen kysymyksen a–e kohdassa mainittujen seikkojen kannalta. Irish Ferries, jonka väitteisiin ensimmäinen kysymys näyttää perustuvan, viittaa kuitenkin näihin seikkoihin vain tukeakseen impossibilium nulla obligatio est -periaatetta koskevia perustelujaan. Tarkoitetut seikat eivät mielestäni käsiteltävässä asiassa voi muuttaa arviointiani asetuksen

6 Ks. vastaavasti tuomio 16.6.1981, Salonia (126/80, EU:C:1981:136, 6 kohta).

7 Ks. vastaavasti tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 44 kohta).

N:o 1177/2010 sovellettavuudesta, joten niitä ei pidä tutkia erikseen. Samat seikat voidaan sen sijaan ottaa huomioon kuudennen kysymyksen yhteydessä ja tutkittaessa kyseisen asetuksen 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuja kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä.

47. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin käyttää ensimmäisessä kysymyksessään lisäksi kahta erillistä käsitettä eli matkustajien tekemät ”ennakkovaraukset” ja heidän tekemänsä ”kuljetussopimukset”. Tämän kysymyksen sanamuoto voi siis lähtökohtaisesti saada ajattelemaan, että kyseinen tuomioistuin tekee eron näiden kahden käsitteen välillä. Ensimmäinen kysymys koskee kuitenkin matkustajia, jotka ovat samalla kertaa tehneet sekä varauksia että kuljetussopimukset. Unionin tuomioistuinta ei siis pyydetä lausumaan erikseen yhtäältä varauksen ja toisaalta kuljetussopimuksen tehneiden matkustajien tilanteesta.

48. Tyhjentävyyden vuoksi on huomautettava, että asetuksesta N:o 261/2004 poiketen asetuksen N:o 1177/2010 soveltamisalan määrittelyssä ei käytetä varauksen käsitettä. [8]

49. Vaikka tätä käsitettä käytetään vain asetuksen N:o 1177/2010 II luvussa, jonka otsikko on ”Vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden oikeudet”, kyseisen luvun säännösten perusteella voidaan ajatella, että varaus edeltää kuljetussopimuksen tekemistä. Kyseisen asetuksen 7 ja 8 artiklassa tehdään ero varauksen hyväksymisen ja lipun kirjoittamisen välillä.

50. Vastaavasti asetuksen N:o 1177/2010 3 artiklan m ja n alakohtaan sisältyvistä määritelmistä ilmenee, että todisteena kuljetussopimuksesta käytetään muun muassa lippua. Sitä vastoin kyseisessä asetuksessa ei säädetä vastaavasta yhteydestä kuljetussopimuksen ja varauksen välillä. [9] Mainitun asetuksen 3 artiklan m alakohdassa säädetään lisäksi, että kuljetussopimuksella tarkoitetaan ”liikenteenharjoittajan ja matkustajan välistä kuljetussopimusta, joka koskee yhden tai useamman matkustajaliikennepalvelun tai risteilyn suorittamista”. Ei siis voida sulkea pois sitä, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut, että asema matkustajana perustuu *varauksen tekemisen* sijasta kuljetussopimuksen *tekemiseen*. Kuten totesin, [10] ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen ensimmäisen kysymyksen yhteydessä tekemät päätelmät ennakkovarausten ja kuljetussopimusten välisistä mahdollisista eroista eivät kuitenkaan ole merkityksellisiä. Mainitun kysymyksen sanamuodosta nimittäin ilmenee, että kaikki varauksen tehneet matkustajat ovat myös tehneet kuljetussopimuksen.

1. Ensimmäinen ennakkoratkaisukysymys

51. Ensimmäisen kysymyksen taustalla ovat Irish Ferriesin väitteet, joiden mukaan asetusta N:o 1177/2010 sovelletaan vain kahteen matkustajaryhmään eli yhtäältä jo satamaan saapuneisiin matkustajiin, joiden tulossa oleva matka viivästyy tai peruuntuu, ja toisaalta risteilyllä oleviin matkustajiin. Yhtiön mukaan asetuksen soveltamisalaan eivät sen sijaan kuulu matkustajat, joille liikenteenharjoittaja on ilmoittanut matkan peruuntumisesta vähintään seitsemän viikkoa ennen lähtöä. [11]

8 Asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdassa nimittäin säädetään lähinnä, että kyseistä asetusta sovelletaan lentoasemalta lähteviin matkustajiin sillä edellytyksellä, että matkustajalla on vahvistettu varaus ja hän ilmoittautuu lähtöselvitykseen.

9 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdassa säädetään kuitenkin yhteydestä varauksen ja kyseisen asetuksen 2 artiklan f alakohdassa tarkoitetun lipun välillä. Ensiksi mainitun säännöksen mukaan varauksella tarkoitetaan sitä, että matkustajalla on lippu tai muu todiste, joka osoittaa, että lentoliikenteen harjoittaja tai matkanjärjestäjä on hyväksynyt ja rekisteröinyt kyseisen varauksen.

10 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 47 kohta.

11 Ennakkoratkaisukysymyksissä tarkoitetun, vähintään seitsemän viikkoa etukäteen annetun ilmoituksen ajankohta lasketaan sen päivän perusteella, jolloin Irish Ferries ilmoitti matkustajille liikennepalvelujen peruuttamisesta. Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 28 kohta.

52. Väitteessään, jonka mukaan tämä kolmas matkustajaryhmä ei kuulu asetuksen N:o 1177/2010 soveltamisalaan, Irish Ferries viittaa ensinnäkin kyseisen asetuksen säännösten sanamuotoon ja asetuksen systematiikkaan.

53. Irish Ferries päättelee erityisesti asetuksen N:o 1177/2010 III luvun otsikossa käytetystä ilmauksesta ”matkan keskeytyminen”, että kyseinen asetus ei koske liikennepalvelua, joka ei ole vielä alkanut.

54. Asetuksen N:o 1177/2010 17 artiklan 1 ja 2 kohdassa velvoitetaan lisäksi liikenteenharjoittajat antamaan matkustajille tietoja ja tiettyjä palveluja (”välipaloja, aterioita tai virvokkeita” ja ”majoitus aluksella tai maissa”) liikennepalvelun peruuntuessa tai viivästyessä. Irish Ferriesin mielestä tämä säännös on mielekäs vain, jos sitä sovelletaan matkustajiin, jotka jo ovat satamassa tai satamaterminaalissa.

55. Irish Ferries toteaa vastaavasti, että lähdön peruuntuessa tai viivästyessä asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan 1 ja 3 kohdassa yhtäältä velvoitetaan tarjoamaan matkustajalle ”viipymättä” joko uusi matkareitti tai palauttamaan lipun hinta ja toisaalta säädetään, että palautuksen määrä vastaa hintaa ”kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä”. Samoin kyseisen asetuksen 19 artikla koskee matkustajia, joiden ”saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan viivästyy”, eikä se Irish Ferriesin mukaan siis koske matkustajia, jotka ovat kauttakulkumatkalla tai satamassa. Näissä kahdessa säännöksessä tarkoitettu lähdön ja saapumisen viivästymisten kesto merkitsee Irish Ferriesin mukaan lisäksi sitä, että kyse on säännöksestä, jota sovelletaan kauttakulkumatkalla tai sataman läheisyydessä oleviin matkustajiin.

56. Irish Ferries väittää toiseksi, että lento- ja junamatkustajille ei makseta korvausta silloin, kun heille on ilmoitettu liikennepalvelun peruuttamisesta vähintään kaksi viikkoa etukäteen (asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohta) tai riittävän ajoissa (tulkintaa koskevat komission suuntaviivat [12]). Kun asetuksella N:o 1177/2010 pyritään – kuten sen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan – varmistamaan laivamatkustajien suojan yhtä korkea taso kuin muissa liikennemuodoissa, tätä asetusta ei voida Irish Ferriesin mukaan soveltaa, kun peruutusilmoitukset on annettu matkustajille vähintään seitsemän viikkoa etukäteen.

57. Irish Ferries väittää kolmanneksi, että ensimmäisen kysymyksen a–e kohdassa mainitut seikat osoittavat toimituksen viivästymisestä aiheutuneiden vaikeuksien laajuuden. Tässä yhteydessä se viittaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä [13] tunnustettuun impossibilium nulla obligatio -periaatteeseen ja väittää yhtäältä, ettei unionin oikeuden säännöksellä tai määräyksellä voida asettaa velvoitetta, jota on mahdotonta täyttää. Se väittää toisaalta lähinnä, että aiheutuneet vaikeudet ovat sellaisia, että matkustajien kanssa tehdyt sopimukset olisi pitänyt katsoa rauenneiksi sen vuoksi, että niitä on mahdotonta täyttää.

58. Kun otetaan huomioon se, että ensimmäinen kysymys vastaa Irish Ferriesin esittämiä väitteitä, tarkastelen tätä kysymystä edellä esitettyjen kolmenlaisten väitteiden valossa.

[12] Komission tiedonanto, [asetuksen N:o 1371/2007] tulkintaa koskevat suuntaviivat (EUVL 2015, C 220, s. 1) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

[13] Irish Ferries vetoaa tässä yhteydessä 3.3.2016 annettuun tuomioon Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, 42 kohta) ja 6.11.2018 annettuun tuomioon Scuola Elementare Maria Montessori v. komissio, komissio v. Scuola Elementare Maria Montessori ja komissio v. Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79 kohta).

2. Asetuksen N:o 1177/2010 sanamuoto ja systematiikka

59. Heti aluksi on huomattava, että asetuksen N:o 1177/2010 2 artiklan 1 kohdassa, jonka otsikko on ”Soveltamisala”, määritetään matkustajaryhmät, joihin asetusta sovelletaan, ja sen 2 artiklan 2 kohdassa ne matkustajaryhmät, joihin asetusta ei sovelleta. Ei ole mitään perusteita katsoa, että matkustaja jäisi mainitun asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle sen vuoksi, että hänelle ilmoitetaan peruutuksesta etukäteen. Tällaista edellytystä ei yksinkertaisesti sisälly kyseiseen säännökseen.

60. On tosin totta, että asetuksen N:o 1177/2010 2 artiklan 1 kohdan mukaan asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka käyttävät liikennepalveluja tai ovat risteilyllä. Tästä ei kuitenkaan voida päätellä, ettei kyseistä asetusta sovelleta matkustajiin, joiden matka ei ole käynnissä.

61. Asetukseen N:o 1177/2010 sisältyy nimittäin säännöksiä, joiden sovellettavuudesta varsinaista matkaa edeltävässä vaiheessa ei ole mitään epäilystä. Sen havainnollistamiseksi kyseisen asetuksen 4 artiklan 2 kohdassa säädetään lähinnä, että liikenteenharjoittajien tai lipunmyyjien soveltamia sopimusehtoja ja hintoja on tarjottava suurelle yleisölle ilman syrjintää. Kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan ei myöskään voida kieltäytyä hyväksymästä varausta, kirjoittamasta tai muutoin antamasta lippua tai ottamasta alukseen henkilöitä vammaisuuden tai liikuntarajoitteisuuden perusteella sinänsä.

62. On lisäksi todettava, että matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen [14] (jäljempänä asetusehdotus) 2 artiklassa ei myöskään viitattu matkustajiin, joihin kyseistä asetusta sovellettaisiin. Kyseisessä artiklassa säädettiin, että asetusta ”sovelletaan merten ja sisävesien kaupallisiin matkustajaliikennepalveluihin”. Kyseisen säännöksen lopullinen sanamuoto vahvistettiin olennaisilta osin parlamentin ensimmäisen käsittelyn päätteeksi antaman lausunnon [15] ja neuvoston ensimmäisessä käsittelyssä vahvistaman kannan [16] perusteella. Ei ole kuitenkaan mitään perusteita katsoa, että kyseisten toimielinten tarkoituksena olisi ollut rajata asetuksen N:o 1177/2010 soveltamisala Irish Ferriesin tarkoittamalla tavalla. Kun otetaan huomioon asetusehdotuksen perustana esitöiden alussa ollut asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todettu tavoite eli pyrkimys varmistaa matkustajien suojan yhtä korkea taso kuin muissa liikennemuodoissa, tällaiseen pyrkimykseen olisi pitänyt kiinnittää erityistä huomiota. Asetuksen N:o 1177/2010 soveltamisalan rajaaminen nimittäin heikentäisi matkustajien suojan tasoa.

63. Siltä osin kuin on tarkemmin ottaen kyse asetuksen N:o 1177/2010 III luvun säännösten ja erityisesti sen 18 ja 19 artiklan soveltamisesta, katson, että toisin kuin Irish Ferries väittää, kyseisen luvun otsikossa olevaa ilmausta ”matkan keskeytyminen” ei voida tulkita siten, että osa matkasta olisi pitänyt jo tehdä ennen sen keskeytymistä, jotta tilanne kuuluisi tämän luvun soveltamisalaan. Irish Ferriesin tulkinnan mukaan tämän luvun säännösten soveltamisala määräytyisi lähinnä matkan käsitteen määritelmän mukaan. Koska tätä käsitettä ei kuitenkaan ole määritelty kyseisessä asetuksessa, käsitteen merkitys on määritettävä mahdollisimman tarkasti.

[14] KOM(2008) 816 lopullinen.

[15] Parlamentin lausunnon P6_TC1-COD(2008)0246 mukaan asetusta sovellettiin ”matkustaja-aluksilla tapahtuvaan merten ja sisävesien kaupalliseen matkustajaliikenteeseen”. Ks. myös asetusehdotusta koskevan mietinnön (2008/0246(COD)) tarkistus 9.

[16] Neuvoston kannan (EU) N:o 5/2010 (EUVL 2010, C 122 E, s. 19) mukaan asetusta sovellettiin matkustajaliikennepalveluja käyttäviin tai risteilyllä oleviin matkustajiin.

64. On lisäksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklassa, jonka otsikko on ”Poikkeukset”, säädetään tilanteista, joissa kyseisen asetuksen 18 ja 19 artiklaa ei sovelleta. Näihin tilanteisiin ei kuulu peruutuksesta ilmoittaminen etukäteen eikä myöskään matkan keskeytyminen. Oikeuskirjallisuudessa on lisäksi todettu, että tilanteet, joissa näiden säännösten mukainen liikenteenharjoittajan vastuu syntyy ilman, että matka keskeytyy, ovat käytännön kannalta tarkasteltuna yleisempiä ja merkitykseltään suurempia. [17]

65. Asetuksen N:o 1177/2010 17 artiklan 1 ja 2 kohdan nojalla matkustajille maksutta tarjotuilla palveluilla näyttää tosin olevan merkitystä matkustajan kannalta, etenkin hänen matkansa aikana. Velvollisuutta soveltaa tätä säännöstä ensimmäisessä kysymyksessä kuvatun kaltaisissa tilanteissa on kuitenkin lievennetty asetuksessa tehdyillä täsmennyksillä, joiden mukaan näitä palveluja on tarjottava välipalojen, aterioiden tai virvokkeiden osalta ”kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan, jos niitä on saatavissa tai niitä voidaan kohtuudella toimittaa paikalle”, ja siltä osin kuin on kyse majoituksesta aluksella tai maissa, kun se on välttämätöntä tai osoittautuu välttämättömäksi.

66. On riittävää huomauttaa, että asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklassa ei mainita niiden soveltamatta jättämisen edellytyksenä velvollisuutta ilmoittaa peruutuksesta etukäteen. On lisäksi todettava, että esitöiden yhteydessä parlamentin ensimmäisessä käsittelyssä antamassa lausunnossa ehdotettua tarkistusta 59, jonka mukaan meriliikenteen harjoittaja ei ole velvollinen maksamaan korvausta, jos se on vähintään kolme päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ilmoittanut matkustajalle matkan peruuttamisesta, ei otettu asetukseen N:o 1177/2010. Tämä seikka tukee näkemystä, jonka mukaan lainsäätäjän tarkoituksena ei ollut rajoittaa kyseisen asetuksen tai sen 18 ja 19 artiklan soveltamisalaa Irish Ferriesin tarkoittamalla tavalla.

3. Asetusten N:o 261/2004, N:o 1371/2007, N:o 1177/2010 ja N:o 181/2011 keskinäiset vastaavuudet

67. Asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan ensimmäisen perustelukappaleen mukaan asetuksella pyritään varmistamaan *matkustajien suojan yhtä korkea taso* kuin muissa liikennemuodoissa. De lege ferenda tietyissä säädösehdotuksissa pyritään vahvistamaan kuluttajille samantasoinen suoja unionissa. [18] Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan *eri liikennemuotoja koskevilla toimialoilla toimivien yritysten tilanteet eivät ole rinnastettavissa*, sillä kun otetaan huomioon erityisesti eri liikennemuotojen toimintatavat, saatavuuden edellytykset ja verkostojen jakautuminen, eri liikennemuodot eivät ole niiden käyttämistä koskevien edellytysten osalta toisensa korvaavia. [19]

68. Näiden seikkojen havainnollistamiseksi on todettava, että rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista säädetään unionin oikeudessa asetuksella N:o 1371/2007. Kyseisessä asetuksessa säädetään muun muassa, että matkustaja voi menettämättä oikeuttaan kuljetukseen vaatia rautatieyritykseltä korvausta häntä kohdanneesta, matkalipussa ilmoitetun lähtö- ja saapumispaikan välillä tapahtuvasta viivästymisestä, jonka osalta lipun hintaa ei ole palautettu mainitun asetuksen 16 artiklan säännösten mukaisesti. [20] Samassa asetuksessa ei säädetä, että

[17] Ks. vastaavasti Stec, M., ”Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010”, Kostański, P., Podrecki, P. ja Targosz, T., (toim.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varsova, 2017, s. 1408.

[18] Ks. Erceg, B. ja Vasilj, A., ”Current affairs in passengers rights protection in the European Union”, *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, vol. 2, s. 222 ja 223.

[19] Ks. tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, 96 kohta); tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 56 kohta) ja tuomio 26.9.2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, 47 kohta).

[20] Ks. asetuksen N:o 1371/2007 17 artiklan 1 kohta.

rautatieyritykset vapautetaan asetuksen N:o 1371/2007 17 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta korvausvelvollisuudesta, kun viivästyminen johtuu ylivoimaisesta esteestä. Näissä tilanteissa voisi pohtia, voidaanko matkustajien lentokuljetuksia koskevassa asetuksessa N:o 261/2004, matkustajien laivakuljetuksia koskevassa asetuksessa N:o 1177/2010 ja matkustajien linja-autokuljetuksia koskevassa asetuksessa N:o 181/2011 säädettyjä kuljetusyrityksen vastuuvapausperusteita soveltaa analogisesti rautatiekuljetuksiin.

69. Tuomiossa ÖBB-Personenverkehr [21] unionin tuomioistuin vastasi tähän kysymykseen kieltävästi. Unionin tuomioistuin viittasi tämän ratkaisuehdotuksen 67 kohdassa mainitsemaani oikeuskäytäntöön ja totesi, että unionin lainsäätäjä oli voinut ottaa käyttöön säännöt, joissa säädetään kyseisen liikennesektorin mukaan vaihtelevasta kuluttajansuojan tasosta. [22]

70. Kun otetaan huomioon nämä oikeuskäytännössä esitetyt selvennykset, eri liikennemuotojen keskinäisten vastaavuuksien perusteella ei voida oikeuskäytännön kautta ottaa käyttöön ratkaisuja, jotka johtavat liikenteenharjoittajien velvoitteiden yhdenmukaistamiseen kaikkien liikennemuotojen osalta matkustajaliikennepalvelujen peruuntuessa tai viivästyessä. On siis kunnioitettava unionin lainsäätäjän tahtoa, kun se ei ole säätänyt näiden säännöstöjen välisestä keskinäisestä vastaavuudesta.

4. Impossibilium nulla obligatio est -periaate

71. Tämä periaate merkitsee sitä, että kyseisellä lainsäädännöllä ei aseteta yksityisille velvoitteita, joiden täyttäminen on objektiivisella ja absoluuttisella tavalla mahdotonta, [23] ja että unionin oikeuden säännöksiä ja määräyksiä tulkitaan siten, että vältetään tällaisten velvoitteiden asettaminen. [24]

72. Objektiivista ja absoluuttista mahdottomuutta ei kuitenkaan voida rinnastaa siihen, että unionin oikeudesta johtuvien velvoitteiden täytäntöönpanossa on vaikeuksia. Kuluttajien – laivamatkustajat mukaan lukien – suojaa koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan lisäksi perustella sitä, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia. [25] On vielä todettava, että vaikka asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklassa asetetaan liikenteenharjoittajalle velvoitteita, kyseisen asetuksen 20 artiklan 3 ja 4 kohdassa mahdollistetaan liikenteenharjoittajan vapauttaminen näistä velvoitteista erityisissä olosuhteissa ja taataan, ettei liikenteenharjoittaja ole absoluuttiseen mahdottomuuteen rinnastettavassa tilanteessa.

73. Samoista syistä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on ratkaistakseen, onko matkustajien kanssa tehdyt sopimukset kansallisen oikeuden perusteella katsottava rauenneiksi sen vuoksi, että niitä on mahdotonta täyttää, otettava huomioon se, että näihin sopimuksiin sovellettavasta laista riippumatta sopimukset koskevat asetuksesta N:o 1177/2010 johtuvia velvoitteita ja että kyseinen asetus, kuten juuri selitin, ei tee liikenteenharjoittajalle mahdottomaksi täyttää sopimusvelvoitteitaan.

[21] Tuomio 26.9.2013 (C-509/11, EU:C:2013:613, 48 kohta).

[22] Ks. tuomio 26.9.2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, 47 kohta).

[23] Ks. analogisesti tämän periaatteen soveltamisesta komission päätöksiin annetun oikeuskäytännön kanssa tuomio 6.11.2018, Scuola Elementare Maria Montessori v. komissio, komissio v. Scuola Elementare Maria Montessori ja komissio v. Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, 82 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

[24] Ks. vastaavasti tuomio 3.3.2016, Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, 42 kohta).

[25] Ks. analogisesti tuomio 23.10.2012, Nelson ym. (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 81 kohta).

74. Ensimmäistä ennakkoratkaisukysymystä koskevan tarkastelun päätteeksi ehdotan, että kysymykseen vastataan, että asetusta N:o 1177/2010 ja erityisesti sen 18 ja 19 artiklaa sovelletaan tilanteessa, jossa meriliikennepalvelu peruutetaan, mistä ilmoitetaan etukäteen ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa, sillä perusteella, että liikennepalvelun tarjoamiseen tarkoitetun aluksen toimitus viivästyi eikä alusta voitu korvata toisella.

B Asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan mukainen lopullisen määräpaikan käsite

75. Kolmannen kysymyksen a kohdassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta täsmentämään, onko se, että matkustajalle annetaan uusi matkareitti tarjoamalla vaihtoehtoinen matka tai matkoja joko alkuperäisestä matkareitistä poikkeavan reitin tai maayhteyden (maantie- tai rautatieyhteys) kautta asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklassa tarkoitettu ”uusi matkareitti – – lopulliseen määräpaikkaan” ”vastaavin ehdoin”.

76. Kolmannen kysymyksensä b kohdassa kyseinen tuomioistuin tiedustelee, onko matkustajien, joille tarjotaan asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklassa tarkoitettu uusi matkareitti, saatava korvausta lisäkuluista, joita heille mahdollisesti koituu yhtäältä matkustamisesta alukseen nousemiseen ja siitä poistumiseen tarkoitettuun vaihtoehtoiseen satamaan ja toisaalta sieltä pois, jos alkuperäisellä reitillä ei ole saatavilla vaihtoehtoista suoraa matkaa.

77. Myös neljännen kysymyksen b kohta koskee lopullisen määräpaikan käsitteen tulkintaa asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklassa säädetyn korvauksen saamista koskevan oikeuden kannalta.

78. Näihin kysymyksiin vastaamiseksi on tarpeen tulkita kyseisen asetuksen säännöksiin sisältyvää lopullisen määräpaikan käsitettä.[26] Ehdotan siis, että näitä kysymyksiä käsitellään yhdessä.

1. Lopullisen määräpaikan käsite

79. Asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklaan sisältyvällä lopullisen määräpaikan käsitteellä tarkoitetaan *kuljetussopimuksessa yksilöityä* lopullista määräpaikkaa. Kyseisen asetuksen järjestelmässä tämä käsite vastaa siis aina osapuolten sopimaa määräpaikkaa. Koska mainitun asetuksen 3 artiklan n alakohdassa tarkoitettu lippu on lähtökohtaisesti todiste kuljetussopimuksesta, myös lopullinen määräpaikka on lähtökohtaisesti ilmoitettava lipussa sen olennaisena osana.

80. On lisäksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 järjestelmässä lopullisen määräpaikan käsitettä käytetään sen paikan määrittämiseen, johon matkustaja on pitänyt kuljettaa (ja saapumisajan yhteydessä tuon ajankohdan määrittämiseen) matkustajaliikennepalvelujen avulla toteutetun kuljetuksen päätteeksi, jotta voidaan katsoa, että kyseinen palvelu on tosiasiallisesti ja asianmukaisesti suoritettu. Tekemällä kuljetussopimuksen matkustaja saa nimittäin yhtäältä oikeuden kuljetukseen lopulliseen määräpaikkaan,[27] ja lähdön peruuntuessa tai viivästyessä asetuksen 18 artiklassa tarkoitetulla tavalla matkustajalla on oikeus saada uusi matkareitti

[26] Ks. toista kysymystä ja neljännen kysymyksen a kohtaa koskeva arviointini.

[27] Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohdassa säädetään, että saapumisen viivästyessä matkustajat voivat *oikeuttaan kuljetukseen menettämättä* pyytää korvausta.

kyseiseen määräpaikkaan. On toisaalta niin, että jos matkustajan saapuminen lopulliseen määräpaikkaan viivästyy, liikenteenharjoittajan on lähtökohtaisesti maksettava hänelle korvaus mainitun asetuksen 19 artiklan perusteella.

81. Lopullisen määräpaikan käsitteellä on siis suuri merkitys matkustajaliikennepalvelun toteuttamista koskevan liikenteenharjoittajan vastuun kannalta. Määräpaikan on siis oltava liikenteenharjoittajan kannalta tarkasti yksilöitävissä ja hallittavissa, ja liikenteenharjoittajan on voitava määrittää matkan kesto ja saapumisaika kyseisen määräpaikan perusteella. Kun lisäksi otetaan huomioon se, että edellytykset, joiden täyttyessä liikenteenharjoittajan vastuu syntyy asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan mukaisesti, on lähtökohtaisesti vahvistettu kaikkien matkustajien osalta kyseessä olevan matkustajaliikennepalvelun yhteydessä, on epätodennäköistä, että lopullinen määräpaikka voitaisiin määrittää tapauskohtaisesti kuljetussopimuksissa. On siis katsottava, että lopullisen määräpaikan käsite vastaa lähtökohtaisesti aluksesta poistumiseen tarkoitettua satamaa, joka on ilmoitettu alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa.

82. Tätä toteamusta ei kyseenalaista Irish Ferriesin väite, jonka mukaan asetuksessa N:o 1177/2010 käytetään aluksesta poistumiseen tarkoitetun sataman käsitettä ja että näin ollen lopullisen määräpaikan käsitteellä ei voi olla samaa merkitystä kuin tällä ensiksi mainitulla käsitteellä. Aluksesta poistumiseen tarkoitetun sataman käsitettä käytetään nimittäin vain kyseisen asetuksen 2 artiklassa sen soveltamisalan määrittämiseksi. Se, että kyseisessä säännöksessä ei käytetä lopullisen määräpaikan käsitettä, on seurausta siinä vahvistetusta terminologisesta käytännöstä: asetuksen N:o 1177/2010 2 artiklan mukaan asetusta sovelletaan matkustajaliikennepalveluihin, kun *alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella*, ja vastaavasti kolmannesta maasta liikennöitäviin palveluihin, kun *aluksesta poistumiseen tarkoitettu satama sijaitsee jäsenvaltion alueella*.

2. Uusi matkareitti lopulliseen määräpaikkaan

83. Vaikka asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklassa säädetään, että lähdön peruuntuessa tai viivästyessä matkustajalle tarjotaan uusi matkareitti kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopulliseen määräpaikkaan vastaavin ehdoin mahdollisimman pian ja lisämaksutta, on mahdollista, että matkustaja ei merikuljetuksen jälkeen saavu alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa ilmoitettuun aluksesta poistumiseen tarkoitettuun satamaan.

84. Kun otetaan huomioon käytettävissä olevien matkustajaliikennepalvelujen ja niiden satamien rajoitettu määrä, joihin voidaan vastaanottaa matkustaja-aluksia, ei voida edellyttää, että matkustajille tarjotaan aina kuljetus samalla reitillä kuin alun perin oli sovittu. Kuten Irish Ferries toteaa, on mahdollista, ettei ole olemassa vaihtoehtoista palvelua näiden matkustajien kuljettamiseksi samalla reitillä tai samana päivänä. Tällaisen vaatimuksen asettaminen viivästyttäisi siis uuden matkareitin toteuttamista ”mahdollisimman pian”. Vastaavista syistä liikenteenharjoittaja voi asetuksen N:o 261/2004 mukaisesti tarjota vaihtoehtoista lentoa toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee,[28] siitä huolimatta, että lopullisen määräpaikan käsite on määritelty suppeasti kyseisessä asetuksessa. Tämä pätee erityisesti meri- ja sisävesiliikenteen matkustajaliikennepalveluihin, joita ei käytännössä usein käytetä aluksesta poistumiseen tarkoitettuun satamaan matkustamiseen ja siellä oleskeluun.

[28] Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa säädetään, että ”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”.

85. Tarjotessaan uuden matkareitin liikenteenharjoittajan on kuitenkin varmistettava kuljetus lopulliseen määräpaikkaan alkuperäistä matkaa koskevan kuljetussopimuksen mukaisesti tai maksettava siirtymisestä aiheutuvat kulut.[29] Asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan 1 kohdassa nimittäin säädetään, että matkustajalla on oikeus siihen, että hänelle tarjotaan uusi matkareitti lopulliseen määräpaikkaan, ja kuten tämän ratkaisuehdotuksen 81 kohdassa totesin, lopullisen määräpaikan käsite vastaa lähtökohtaisesti alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa ilmoitettua aluksesta poistumiseen tarkoitettua satamaa.

86. Jos liikenteenharjoittaja ei vaihtoehtoisen matkustajaliikennepalvelun yhteydessä ole velvollinen kuljettamaan matkustajaa meriteitse alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa ilmoitettuun, aluksesta poistumiseen tarkoitettuun satamaan, vaihtoehtoisen kuljetusvälineen liikennöimän reitin ei sitä suuremmalla syyllä tarvitse välttämättä olla sama kuin alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa ilmoitetun reitin.

87. Uusi matkareitti on kuitenkin aina toteutettava asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklassa tarkoitetuin vastaavin ehdoin. Tässä yhteydessä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pohtii siis sitä, voiko vaihtoehtoinen matka, joka liikennöidään eri reitillä, tarkoittaa muiden liikennemuotojen, kuten maantie- tai rautatieliikenteen, käyttöä maayhteyden kautta.

88. Asetuksessa N:o 1177/2010 ei määritellä vastaavien ehtojen käsitettä, vaan sen johdanto-osan 13 perustelukappaleessa todetaan ainoastaan, että matkustajan olisi saatava ”tyydyttävä” uusi matkareitti. Matkustajaliikennepalvelun ehdot vahvistetaan kuljetussopimuksessa, ja näin ollen kysymystä siitä, ovatko vaihtoehtoisen palvelun ehdot vastaavat, on arvioitava kyseisen sopimuksen kannalta. Ilmaus ”vastaavin ehdoin” koskee siis sopimuksen olennaisia osia, kuten matkan kokonaiskestoa, saapumisaikaa, lisäjatkoyhteyksien määrää ja lippuluokkaa. Kun otetaan huomioon matkustajien suojan korkean tason varmistamisen tavoite, uuden matkareitin tarjoamisen ei pidä koitua matkustajan vahingoksi, ja on siis arvioitava kyseisen matkustajan näkökulmasta, ovatko nämä ehdot tyydyttävät kuljetussopimuksessa vahvistettuihin ehtoihin nähden. Viittauksella sopimusehtoihin voidaan kuitenkin varmistaa, ettei liikenteenharjoittajan etua jätetä huomiotta.

89. Vaikka unionin oikeudessa ei ole de lege lata lainsäädäntökehystä, joka koskisi suoraan matkustajien oikeuksien suojaa eri liikennemuotoja yhdistettäessä,[30] tämä ei merkitse sitä, ettei monivälinekuljetus olisi hyväksyttävä ratkaisu unionin oikeuteen perustuvassa matkustajien suojaa koskevassa järjestelmässä. Kyse on nimittäin matkustajien usein käyttämästä ratkaisusta. On myös mahdollista, että tietyissä tapauksissa tämä ratkaisu on ainoa mahdollisimman pian käytettävissä oleva vaihtoehtoinen palvelu.

90. Alkuperäisen matkan reitistä poikkeavaa reittiä pitkin tehtävien vaihtoehtoisten matkojen avulla tai maayhteyden kautta (maanteitse tai rautateitse) tarjottu uusi matkareitti voi siis olla asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklassa tarkoitettu ”uusi matkareitti – – lopulliseen määräpaikkaan” ”vastaavin ehdoin”, jos kyseisen matkan muut ehdot[31] ovat rinnastettavissa kuljetussopimuksessa vahvistettuihin alkuperäisen matkan ehtoihin.

[29] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 91–94 kohta.

[30] Ks. edellä alaviitteessä 18 mainittu teos Erceg, B. ja Vasilj, A., s. 230.

[31] Ks. tältä osin tämän ratkaisuehdotuksen 88 kohta.

3. Uudesta matkareitistä matkustajalle aiheutuvat lisäkulut

91. Seuraavaksi on selvitettävä, onko liikenteenharjoittajan korvattava uuden matkareitin saaneelle matkustajalle lisäkulut, joita tälle aiheutuu yhtäältä matkustamisesta alukseen nousemiseen ja siitä poistumiseen tarkoitettuun vaihtoehtoiseen satamaan ja toisaalta niistä pois.

92. Asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan 1 kohdan a alakohdassa säädetään, että jos liikennepalvelu peruutetaan, matkustajalle on tarjottava valittavaksi joko lipun hinnan palautus tai uusi matkareitti lopulliseen määräpaikkaan ”lisämaksutta”.

93. Kuten tämän ratkaisuehdotuksen 88 kohdassa jo huomautin, uuden matkareitin tarjoamisesta ei pidä aiheutua matkustajalle vahinkoa. Uuden matkareitin tarjoaminen ei myöskään merkitse matkustajan asettamista kohtuuttoman paljon edullisempaan tilanteeseen kuin se, josta hänen tekemässään kuljetussopimuksessa määrätään.

94. Tässä yhteydessä on otettava huomioon, että siltä osin kuin on kyse keskeytymättömistä matkustajaliikennepalveluista, matkustajan on aina matkustettava asianomaisiin satamiin, eikä hänelle näissä olosuhteissa aiheutuneita kustannuksia korvata. Kun otetaan huomioon edellisessä kohdassa esitetyt seikat, asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklassa olevaa ilmausta ”lisämaksutta” on tulkittava siten, että matkustajalle korvataan uudesta matkareitistä aiheutuvat kustannukset, jotka ovat suuremmat kuin ne, jotka matkustajan olisi pitänyt maksaa matkustajaliikennepalvelun ollessa keskeytymätön.

95. Totean kolmannen kysymyksen a ja b kohtaa sekä neljännen kysymyksen b kohtaa koskevan tarkastelun perusteella yhteenvetona seuraavaa:

– asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklassa tarkoitettu lopullisen määräpaikan käsite vastaa lähtökohtaisesti alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa täsmennettyä aluksesta poistumiseen tarkoitettua satamaa;

– uusi matkareitti, joka toteutetaan alkuperäisestä matkareitistä poikkeavaa reittiä pitkin vaihtoehtoisten matkojen avulla tai maayhteyden kautta (maanteitse tai rautateitse), voi olla kyseisen asetuksen 18 artiklassa tarkoitettu ”uusi matkareitti – – lopulliseen määräpaikkaan” ”vastaavin ehdoin”, jos kyseisen vaihtoehtoisen matkan muut ehdot ovat rinnastettavissa kuljetussopimuksessa vahvistettuihin alkuperäisen matkan ehtoihin;

– mainitun asetuksen 18 artiklan 1 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että uusi matkareitti on tarjottava lisämaksutta siten, että liikenteenharjoittajan on korvattava kustannukset, joita matkustajille koituu matkustamisesta alukseen nousemiseen ja siitä poistumiseen tarkoitettuun vaihtoehtoiseen satamaan ja toisaalta niistä pois, siltä osin kuin nämä kulut aiheutuvat uudesta matkareitistä ja ovat suuremmat kuin ne, joita matkustajille olisi aiheutunut matkustajaliikennepalvelun ollessa keskeytymätön.

C Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan mukainen korvaus matkustajalle kyseisen asetuksen 18 artiklan nojalla kuuluvan valinnanvapauden kannalta

96. Toisella kysymyksellään, neljännen kysymyksen a kohdalla ja viidennen kysymyksen a kohdalla ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii lähinnä selvittämään, voiko kyseinen matkustaja silloin, kun matkustajaliikennepalvelu on peruutettu vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja matkustajalle on palautettu lipun hinta tai tarjottu uusi

matkareitti taikka hän on valinnut myöhemmän matka-ajankohdan, vaatia korvausta asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan nojalla saapumisen viivästyessä alkuperäiselle matkalle vahvistetusta saapumisajankohdasta.

1. Kysymykset

97. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen neljännen kysymyksen a kohta on jaettu kahteen alakysymykseen. Ensimmäisessä niistä tiedustellaan, sovelletaanko asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa silloin, kun matkustajaliikennepalvelu on peruutettu vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Toinen niistä, joka esitetään vain, jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, koskee sitä, voiko matkustaja, jolle on tällaisen peruuttamisen jälkeen palautettu lipun hinta tai tarjottu uusi matkareitti tai joka on valinnut myöhemmän matka-ajankohdan asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan mukaisesti, vaatia korvausta kyseisen asetuksen 19 artiklan nojalla.

98. Viidennen kysymyksen a kohdassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, miten asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu viivästymisaika mitataan neljännen kysymyksen a kohdassa tarkoitetun kaltaisissa olosuhteissa eli kun matka on peruutettu vähintään seitsemän viikkoa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja matkustajalle on palautettu lipun hinta tai tarjottu uusi matkareitti taikka hän on valinnut myöhemmän matka-ajankohdan.

99. Toisessa kysymyksessä tiedustellaan myös lähinnä, johtaako se, että matkustaja valitsee uuden matkareitin asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan mukaisesti, uuden kuljetussopimuksen tekemiseen siten, että kyseisen asetuksen 19 artiklassa säädetty oikeus korvaukseen on arvioitava alkuperäiselle matkalle vahvistetun saapumisajan sijasta kyseisessä uudessa kuljetussopimuksessa vahvistetun saapumisajan perusteella.

100. Ehdotan, että näitä kysymyksiä tarkastellaan yhdessä siltä osin kuin ne koskevat asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan kumulatiivista soveltamista samanlaisissa olosuhteissa.

2. Asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan kumulatiivinen soveltaminen

101. Ensimmäiseksi on huomautettava, että – kuten ensimmäistä kysymystä koskevasta tarkastelustani ilmenee – se, että matkustajaliikennepalvelu peruutettiin ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ilmoittamalla siitä etukäteen, ei sulje pois asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan soveltamista. [32]

102. Toiseen kysymykseen ja neljännen kysymyksen a kohtaan vastaamiseksi on toiseksi selvitettävä, voidaanko kyseisen asetuksen 18 ja 19 artiklaa soveltaa kumulatiivisesti siten, että ensin mainittuun säännökseen vetoava matkustaja voi aina vaatia korvausta jälkimmäisen säännöksen nojalla.

103. Tämän kysymyksen tarkastelemiseksi laajemmassa asiayhteydessä on huomattava, että yhtäältä asetuksen N:o 1177/2010 16–18 artikla koskevat lähdön viivästymistä ja toisaalta sen 19 artikla koskee saapumisen viivästymistä. Oikeuskirjallisuuden mukaan unionin lainsäätäjä on

[32] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 63–66 kohta.

tehnyt tämän erottelun sillä perusteella, että meriliikenteessä lähdön viivästyminen voidaan muista liikennemuodoista poiketen kuroa kiinni matkan aikana siten, että matkustaja voi saapua lopulliseen määräpaikkaan kuljetussopimuksessa vahvistettuna ajankohtana myöhästymättä. [33]

104. Tämän täsmennyksen jälkeen voidaan kuitenkin pohtia, tarkoittaako matkustajaliikennepalvelun peruuntuminen aina tilannetta, jossa saapuminen viivästyy ja matkustajalle syntyy oikeus korvaukseen asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan mukaisesti.

105. Asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 14 perustelukappaleen tulkinta viittaa siihen, että tähän kysymykseen on vastattava myöntävästi. Kyseisessä johdanto-osan perustelukappaleessa todetaan, että ”*jos* matkustajaliikennepalvelu *peruutetaan* tai se viivästyy, liikenteenharjoittajien olisi maksettava matkustajille korvaus, joka perustuu prosenttiosuuteen lipun hinnasta”. [34] Vastaavasti yhdessä alkuperäisen asetusehdotuksen säännöksistä täsmennettiin, että matkustaja voi vaatia korvausta sillä perusteella, että saapumisaika viivästyy lähdön *peruuttamisen* tai viivästymisen takia. Parlamentin ensimmäisen käsittelyn päätteeksi antaman lausunnon [35] mukaisesti päätettiin olla täsmentämättä saapumisajan viivästymisen mahdollisia syitä, jotka sisältyvät kuitenkin asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 14 perustelukappaleeseen.

106. Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa ei myöskään sovelleta asetuksen 20 artiklan 2 kohdan mukaan, ”jos matkustajalle on ilmoitettu *peruuntumisesta* tai viivästymisestä ennen lipun ostamista tai jos peruuntuminen tai viivästyminen aiheutuu matkustajan syystä”, ja sen 4 kohdan mukaan, ”jos liikenteenharjoittaja osoittaa, että *peruuntuminen* tai viivästyminen johtuu – – sääolosuhteista”. [36] On nimittäin niin, että asetuksen N:o 1177/2010 järjestelmässä matkustajaliikennepalvelun peruuttaminen ei itsessään johda kuljetusta koskevan oikeuden menettämiseen vaan valintaan joko lipun hinnan palauttamisen tai sellaisen uuden matkareitin välillä, jonka kautta lopulliseen määräpaikkaan voidaan saapua viipymättä. Jos matkustajalla on peruuntumistapauksessa oikeus kuljetukseen, hän voi aina vedota kyseisen asetuksen 19 artiklaan.

107. Kolmanneksi tulee esiin kysymys siitä, vaikuttaako vetoaminen asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklaan (ja lipun hinnan palauttaminen, uuden matkareitin tarjoaminen tai myöhemmän matkan valinta) kyseisen asetuksen 19 artiklan sovellettavuuteen.

108. Tässä yhteydessä asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohdassa säädetään, että matkustaja voi vaatia korvausta saapumisen viivästymisestä *menettämättä oikeuttaan kuljetukseen*. Matkustajalla on nimittäin oikeus kuljetukseen, josta hän on maksanut. Vaikka matkustajaliikennepalvelun peruuttamisesta ei seuraa kyseisen oikeuden menettäminen, [37] näin ei ole silloin, kun matkustaja on peruuttamisen jälkeen hakenut korvausta ja saanut täyden korvauksen kyseisen asetuksen 18 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla. Tällaisessa tilanteessa matkustaja menettää oikeutensa kuljetukseen, ja siksi kyseisen asetuksen 18 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetään, että lipun hinnan palauttamiseen liittyy ”tarvittaessa paluumatka maksutta mahdollisimman pian kuljetussopimuksessa yksilöityyn ensimmäiseen lähtöpaikkaan”.

109. Sitä vastoin silloin, kun matkustaja on valinnut korvauksen sijasta uuden matkareitin tai myöhemmän matka-ajankohdan, hänellä on edelleen oikeus kuljetukseen, josta hän on maksanut, ja hän voi näin ollen vaatia korvausta asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan nojalla.

33 Ks. vastaavasti edellä alaviitteessä 17 mainittu teos Stec, M., s. 1409.

34 Kursivointi tässä.

35 Ks. asetusehdotusta koskevan mietinnön (KOM(2008)0817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)) tarkistus 57.

36 Kursivointi tässä.

37 Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 106 kohta.

110. Nyt on vielä ratkaistava, onko asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklassa säädetty korvaus määritettävä alkuperäiselle matkalle vahvistetun saapumisajan perusteella silloin, kun matkustaja on saanut uuden matkareitin tai valinnut myöhemmän matka-ajankohdan.

3. Viivästymisen keston laskeminen

111. Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohdan mukaan korvaus on maksettava, jos viivästys ylittää kyseisessä säännöksessä matkan keston perusteella vahvistetut vähimmäisrajat. Mainittu säännös koskee niiden matkustajien oikeutta korvaukseen, joiden *saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan viivästyy kuljetussopimuksessa esitetystä*. Näin ollen sitä, ylittääkö viivästyksen kesto nämä vähimmäisrajat, on arvioitava kyseisessä sopimuksessa, jossa yksilöidään lopullinen määräpaikka, määritettyjen saapumisajan ja matkan keston perusteella.

112. Sama koskee uuden matkareitin saaneiden tai myöhemmän matka-ajankohdan valinneiden matkustajien oikeuksia.

113. Kun lähdön viivästyessä tai peruuntuessa tarjotaan uutta matkareittiä, asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan 1 kohdan a alakohdassa viitataan nimittäin myös *kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopulliseen määräpaikkaan* ja täsmennetään, että uusi matkareitti on tarjottava *vastaavin ehdoin*. Tältä osin on selvää, että lopullinen määräpaikka on se, joka on yksilöity tehtäessä sopimusta kuljetusehdoista, ja että uusi matkareitti toteutetaan alun perin sovittuja ehtoja vastaavin ehdoin.

114. Kun otetaan huomioon, että asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklaa voidaan soveltaa kumulatiivisesti ja että niissä käytetään samaa sanamuotoa ”lopullinen määräpaikka”, on katsottava, että tällä sanamuodolla on sama merkitys näissä kahdessa säännöksessä. Kyseisen asetuksen 19 artiklan mukaisen korvauksen saamista koskevan oikeuden olemassaolo on siis määritettävä sen perusteella, mistä alkuperäisen matkan osalta tehdyn kuljetussopimuksen osapuolet ovat sopineet.

115. Näin ollen viivästys vastaa erotusta sopimuksen mukaisen saapumisajan ja sen tosiasiallisen saapumisajan välillä, jolloin lopulliseen määräpaikkaan saavutaan.

116. Jos matkustajaa ei ole vaihtoehtoisen matkustajaliikennepalvelun jälkeen kuljetettu alun perin sovittuun lopulliseen määräpaikkaan, viivästyminen on lähtökohtaisesti – kuten NTA ehdottaa ja kun matkustaja on sitä pyytänyt – laskettava suhteessa siihen ajankohtaan, jolloin matkustaja saapui kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopulliseen määräpaikkaan, edellyttäen, että uusi matkareitti on jatkunut aluksesta poistumiseen tarkoitetusta vaihtoehtoisesta satamasta kyseiseen määräpaikkaan.

117. Sitä vastoin – kuten tämän ratkaisuehdotuksen 108 kohdasta ilmenee – silloin, kun matkustajalle on palautettu lipun hinta kokonaan asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisesti, kysymys mainitun asetuksen 19 artiklan mukaisesta korvauksesta ei tule esiin.

118. Toisin kuin Irish Ferries näyttää väittävän, edellä esitettyjä seikkoja ei voida kyseenalaistaa sillä, että uusi matkareitti tai myöhempi matka-ajankohta perustuvat matkustajan valintaan. Alkuperäistä kuljetussopimusta tehtäessä kyseinen matkustaja on nimittäin jo valinnut matkan lopullisen määräpaikan, saapumisajan ja keston. Se, että matkustajaliikennepalvelua ei toteutettu sovittujen ehtojen mukaisesti, johtuu liikenteenharjoittajan syyksi luettavista seikoista. Jos

matkustajan katsottaisiin menettävän oikeutensa korvaukseen sen valinnan seurauksena, jonka hän joutuu myöhemmin kyseisten seikkojen vuoksi tekemään, liikenteenharjoittajalle myönnettäisiin lopulliseen määräpaikkaan tarjotun uuden matkareitin johdosta oikeus vapautua sille asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan mukaisesti kuuluvista velvoitteista.[38] Toisin kuin tilanteessa, jossa lipun hinta korvataan kokonaan, kyseisen asetuksen sanamuodon perusteella ei voida hyväksyä tällaista ratkaisua siinä tilanteessa, että matkustajalle tarjotaan uusi matkareitti.[39] Tilanteet, joissa kyseistä säännöstä ei voida soveltaa, on lisäksi ilmoitettu mainitun asetuksen 20 artiklassa, eikä siinä mainita tällaisen uuden matkareitin tarjoamista matkustajalle.

119. Näin ollen ehdotan, että toiseen kysymykseen, neljännen kysymyksen a kohtaan ja viidennen kysymyksen a kohtaan vastataan, että asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa on tulkittava siten, että kun matkustajaliikennepalvelut peruutetaan ilmoittamalla siitä etukäteen ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja kun matkustaja valitsee uuden matkareitin tai myöhemmän matka-ajankohdan, kyseinen matkustaja voi vaatia korvausta kyseisen asetuksen 19 artiklan mukaisesti, kun otetaan huomioon, että saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan viivästyy alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa esitetystä. Jos matkustaja vaatii tällaista korvausta, viivästys vastaa sopimuksen mukaisen saapumisajankohdan ja sen ajankohdan välistä erotusta, jolloin matkustaja saapui kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopulliseen määräpaikkaan, edellyttäen, että uusi matkareitti oli jatkanut aluksesta poistumiseen tarkoitetusta vaihtoehtoisesta satamasta kyseiseen määräpaikkaan. Sen sijaan matkustaja, joka on valinnut lipun hinnan palauttamisen kokonaan, ei voi vaatia kyseistä korvausta.

D Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklassa tarkoitettu lipun hinnan käsite

120. Viidennen kysymyksensä b kohdalla ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii määrittämään asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklassa tarkoitetun lipun hinnan osatekijät. Tässä yhteydessä se pohtii, sisältyvätkö lipun hintaan kustannukset, joita liittyy matkustajan valitsemiin vaihtoehtoisiin lisäpalveluihin, kuten hytin tai lemmikkieläintilojen varaamiseen tai premium lounge -tiloihin pääsyyn.

121. Vaikka asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklassa käytetään lipun hinnan käsitettä, asetuksessa ei kuitenkaan määritellä tätä käsitettä.

122. Parlamentti ehdotti asetuksen N:o 1177/2010 esitöissä, että asetukseen sisällytetään lipun hinnan käsitteen määritelmä, johon ”mahdollinen korvaus perustuu”. Tämän ehdotuksen mukaan tällä tarkoitetaan ”kuljetuksesta ja aluksella majoituksesta maksettuja kustannuksia. Lipun hintaan eivät kuulu aterioista, muista toiminnoista tai aluksella tehdyistä ostoksista aiheutuvat kustannukset”.[40] Komissio ei hyväksynyt mainittua ehdotusta. Sitä vastoin neuvosto vahvisti matkustajille maksettavia määriä koskevat yksityiskohtaiset laskentatavat kyseisen asetuksen 18 ja 19 artiklan mukaisesti.

[38] Todettakoon vielä ylimääräisenä huomautuksena, että uuden matkareitin valinneen matkustajan saapuminen voi viivästyä myös vaihtoehtoisella matkalla. Tällaisessa tapauksessa olisi ratkaistava, sovelletaanko asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa myös kyseiseen viivästykseen. Ks. analogisesti tuomio 12.3.2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), jossa unionin tuomioistuin totesi, että lentomatkustaja, joka on saanut korvauksen lennon peruuttamisen vuoksi ja hyväksynyt hänelle tarjotun uudelleenreititetyn lennon, voi vaatia korvausta uudelleenreititetyn lennon viivästymisen vuoksi. On totta, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 2 kohta on täysin yksiselitteinen sen suhteen, että korvaus on maksettava myös tilanteessa, jossa matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä lopulliseen määräpaikkaan vaihtoehtoisella lennolla. Tarkastelustani seuraa, että näin on myös asetuksen N:o 1177/2010 yhteydessä. Vaikka Irish Ferries viittaakin tällaiseen tilanteeseen, ennakkoratkaisukysymykset eivät koske sitä.

[39] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 108 kohta.

[40] Ks. asetusehdotusta koskevan mietinnön (KOM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)) tarkistus 22.

123. Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklasta ilmenee, että saapumisen viivästyessä korvaus lasketaan lipun hinnan perusteella. Tämä korvaus vastaa tiettyä prosenttiosuutta (vähintään 25 tai 50 prosenttia) lipun hinnasta, ja se lasketaan kyseisen asetuksen 19 artiklan 3 kohdan mukaan suhteessa hintaan, jonka matkustaja *on tosiasiallisesti maksanut* viivästyneestä *matkustajaliikennepalvelusta*.

124. Päättelen tästä, että asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu lipun hinta vastaa matkustajan vastineeksi matkustajaliikennepalvelusta maksamaa kokonaismäärää. Kyseisessä säännöksessä tarkoitettu korvaus lasketaan suhteessa tähän hintaan, ja sen tarkoituksena on korvata sellaisesta matkustajaliikennepalvelusta, jota ei ole toteutettu kuljetussopimuksen mukaisesti, maksettu määrä.[41] Sopimuksen kannalta liikenteenharjoittajan palvelun puutteellisuus ei kuitenkaan koske ainoastaan lopullisen määräpaikan muuttumista vaan myös niiden kuljetusehtojen noudattamatta jättämistä, joista matkustaja on maksanut. Nämä ehdot koskevat muun muassa hytin, lemmikkieläintilojen tai lippuluokan valintaa. Lipun hintaan ei sen sijaan pidä sisällyttää matkustajaliikennepalvelun ulkopuolisista palvelusuorituksista maksettuja määriä, kuten matkatoimiston palkkioita.

125. Kuten komissio huomauttaa, asetuksesta N:o 261/2004 poiketen asetuksessa N:o 1177/2010 ei nimittäin säädetä kullekin matkustajalle kuuluvasta yhdenmukaisesta kiinteämääräisestä korvauksesta, sillä korvauksen määrä riippuu matkustajan ostaman lipun hinnasta. Jos näissä olosuhteissa ei otettaisi huomioon lipun tyypin ja matkustusluokan (ensimmäinen tai toinen) tai aluksella majoituksen kaltaisia tekijöitä, ei noudatettaisi unionin lainsäätäjän ratkaisua olla ottamatta käyttöön tällaista kiinteämääräistä korvausta.

126. Matkustaja voi lisäksi asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklasta ehdottamani tulkinnan perusteella helposti määrittää sen korvauksen määrän, johon hänellä on oikeus peruuttamistapauksessa. Tämän logiikan mukaisesti kyseisessä säännöksessä tarkoitetun lipun hinnan käsitteen ulkopuolelle voidaan jättää lipun hinnan osa, joka vastaa matkustajaliikennepalveluihin nähden itsenäisistä palvelusuorituksista maksettuja määriä, edellyttäen, että tämä osa lipun hinnasta on selvästi yksilöitävissä ja erotettavissa matkustajaliikennepalvelusta maksetusta määrästä.

127. Edellä esitetyn perusteella katson, että viidennen kysymyksen b kohtaan on vastattava, että asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa on tulkittava siten, että lipun hinta kattaa kustannukset, jotka liittyvät matkustajan valitsemiin lisäpalveluihin, kuten hytin tai lemmikkieläintilojen varaamiseen tai premium lounge -tiloihin pääsyyn.

[41] Asetuksen N:o 1371/2007 17 artiklassa, jonka sanamuoto on samankaltainen kuin asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan, säädetystä korvauksesta ks. analogisesti tuomio 26.9.2013, ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, 38 kohta), jossa unionin tuomioistuin totesi, että korvauksen ”tarkoituksena – – on – koska korvaus lasketaan matkalipun hinnan perusteella – kompensoida hinta, jonka matkustaja on maksanut vastineeksi palvelusta, jota ei loppujen lopuksi ole suoritettu kuljetussopimuksen mukaisesti”.

E Asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohdan tulkinta

1. Kuudetta ennakkoratkaisukysymystä koskevat alustavat huomautukset

128. Kuudennella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee unionin tuomioistuimelta, voidaanko sitä, että matkustaja-aluksen toimitus viivästyi 200 päivää ja johti kaikkien aikataulun mukaisten matkojen peruuttamiseen uudella merireitillä, pitää asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitettuna poikkeuksellisena olosuhteena ja vapauttaako tällainen viivästyminen liikenteenharjoittajan korvausvelvollisuudesta matkustajia kohtaan.

129. Asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohdasta seuraa, että liikenteenharjoittaja ei ole velvollinen maksamaan matkustajille korvausta kyseisen asetuksen 19 artiklan mukaisesti, jos se näyttää toteen, että peruuttaminen tai viivästyminen johtuu matkustajaliikennepalvelun suorittamista haittaavista poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

130. Kuvatessaan niitä olosuhteita, jotka se haluaa tutkittavan asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohdan valossa, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin mainitsee tässä kysymyksessä ainoastaan ”ensimmäisessä kysymyksessä esitetyt olosuhteet ja näkökohdat”. Ensimmäisestä ja kuudennesta kysymyksestä yhdessä luettuina ilmenee, että kyseisen tuomioistuimen mielestä matkustajaliikennepalvelun toteuttamista haittasi lähinnä toimituksen viivästyminen.

131. On lisäksi niin, että vaikka ensimmäisessä kysymyksessä mainitaan muita seikkoja, tiettyjen niistä, kuten sen, että sopivaa vaihtoehtoista alusta ei ollut saatavilla, ettei vastaavanlaista muuta liikennepalvelua ollut tarjolla ja että toimituksen viivästyminen vaikutti yli 20 000 matkustajaan, ei mielestäni olisi katsottava kuuluvan poikkeuksellisten olosuhteiden soveltamisalaan, vaan kyse olisi pikemminkin katsottava olevan asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitetuista kohtuudella edellytettävistä toimenpiteistä.

2. Poikkeuksellisten olosuhteiden määrittämisperusteet

132. Asetuksen N:o 261/2004 vastaavien säännösten tavoin asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklassa vahvistetaan periaate matkustajien oikeudesta korvaukseen, kun taas kyseisen asetuksen 20 artiklan 4 kohdassa määritetään tilanteet, joissa meriliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa tätä korvausta. Viimeksi mainittua säännöstä on siis pidettävä poikkeuksena mainitun asetuksen 19 artiklassa vahvistetusta periaatteesta, eikä sitä pidä tulkita laajasti. [42]

133. Asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 17 perustelukappaleessa esitetään lisäksi luettelo tapahtumista, jotka voivat kuulua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan. [43] Kyseinen luettelo ei ole tyhjentävä (”muun muassa”). Nämä tapahtumat eivät missään tapauksessa kuulu luonnollisesti meriliikenteen häiriöttömään harjoittamiseen eivätkä ole liikenteenharjoittajan hallinnassa.

[42] Ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 20 kohta).

[43] Kyseisen johdanto-osan perustelukappaleen mukaan ”poikkeuksellisiksi olosuhteiksi olisi luokiteltava muun muassa luonnonkatastrofit, kuten tulipalot ja maanjäristykset, terroristi-iskut, sodat ja aseelliset sotilaalliset selkkaukset tai kansalaislevottomuudet, kansannousut, sotilaallinen tai laiton takavarikointi, työriidat, sairaiden, loukkaantuneiden tai menehtyneiden saattaminen maihin, etsintä- ja pelastustoimet merellä tai sisävesillä, ympäristön suojelemiseksi välttämättömät toimenpiteet, liikenteen hallintoelinten tai satamaviranomaisten tekemät päätökset taikka toimivaltaisten viranomaisten tekemät päätökset yleisen järjestyksen ja turvallisuuden osalta sekä kiireellisten kuljetustarpeiden kattamiseksi”.

134. Vastaavasti asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 19 perustelukappaleessa viitataan oikeuskäytäntöön, jonka mukaan poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan voivat kuulua ainoastaan sellaiset tapahtumat, jotka eivät yhtäältä liity asianomaisen liikenteenharjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eivätkä toisaalta ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa. Unionin tuomioistuin on vahvistanut nämä kaksi perustetta asetusta N:o 261/2004 koskevassa oikeuskäytännössään. Asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 19 perustelukappaleessa ilmaistaan siis unionin lainsäätäjän tahto, että asetuksessa N:o 1177/2010 tarkoitettua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä on tulkittava samoin kuin unionin tuomioistuin on tätä käsitettä tulkinnut asetusta N:o 261/2004 koskevassa oikeuskäytännössään. [44]

135. On lopuksi todettava, että kyseisen oikeuskäytännön mukaan nämä kaksi perustetta ovat kumulatiivisia, [45] ja ne määritetään sen tapahtuman luonteen tai alkuperän perusteella, joka haittasi matkustajaliikennepalvelun toteuttamista. [46] Mainitusta oikeuskäytännöstä voidaan myös päätellä, että nämä kaksi perustetta ovat ainoat, joiden nojalla poikkeukselliset olosuhteet voidaan pätevästi todeta. Tapahtuman yleisyys [47] tai odottamattomuus [48] eivät nimittäin merkitse, että kyseinen tapahtuma olisi poikkeuksellinen olosuhde.

136. Edellä esittämäni selvennykset huomioon ottaen on todettava, että toisin kuin Irish Ferries ja Irlanti väittävät, toimituksen viivästymistä ei sen poikkeuksellisen ja epätavallisen tai odottamattoman luoteen perusteella voida pitää poikkeuksellisena olosuhteena. [49]

137. Eroa poikkeuksellisten ja muunlaisten olosuhteiden välillä ei myöskään voida tehdä yksinkertaisesti erottamalla toisistaan ulkoisista ja sisäisistä syistä johtuvat olosuhteet. Unionin tuomioistuin on jo todennut oikeuskäytännössään, että tietyissä tapauksissa kolmansien osapuolten teot eivät ole poikkeuksellisia olosuhteita, jotka vapauttaisivat liikenteenharjoittajan korvausvelvollisuudestaan. [50]

3. Meriliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvä peruste

138. Asianomaisen liikenteenharjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvästä perusteesta on huomautettava, että meriliikenteen harjoittajan mahdollisuus tarjota matkustajaliikennepalvelua edellyttää, että sillä on oltava käytössään tähän tarkoitukseen varattu

[44] Poikkeuksellisten olosuhteiden käsitettä käytetään niiden olosuhteiden määrittelemiseen, joissa liikenteenharjoittaja vapautetaan korvausvelvollisuudestaan, joka hänellä on asetuksen N:o 261/2004 mukaan *lähdön peruuntuessa tai viivästyessä* ja asetuksen N:o 1177/2010 mukaan *saapumisen viivästyessä*. Mielestäni tämä ero ei ole esteenä sille, että unionin tuomioistuimen asetuksen N:o 261/2004 yhteydessä vahvistamia poikkeuksellisten olosuhteiden määrittämisperusteita voidaan soveltaa myös asetuksen N:o 1177/2010 yhteydessä.

[45] Ks. äskettäin tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 37 kohta).

[46] Ks. äskettäin tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 37 kohta).

[47] Ks. vastaavasti tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, 36 kohta).

[48] Ks. vastaavasti tuomio 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, 41 kohta).

[49] Sitä vastoin viivästymisen olosuhteet voidaan ottaa huomioon sen ratkaisemiseksi, olisiko liikennepalvelun toteuttamiselle aiheutunutta haittaa voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.

[50] Tuomiossa 17.4.2018, Krüsemann ym. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 40–44 kohta) unionin tuomioistuin katsoi, että ns. villiä lakkoa ei voida pitää poikkeuksellisena olosuhteena siltä osin kuin riskien, jotka aiheutuvat yritysten rakenneuudistus- ja uudelleenjärjestelytoimenpiteisiin liittyvistä sosiaalisista seurauksista, on katsottava liittyvän tavanomaiseen toiminnan harjoittamiseen. On lisäksi todettava, että 4.4.2019 annetussa tuomiossa Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 29 kohta) unionin tuomioistuin viittasi 14.11.2014 annettuun määräykseen Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377) ja totesi, ettei lentoaseman porrasajoneuvon yhteentörmäystä lentokoneen kanssa voida pitää poikkeuksellisena olosuhteena. Unionin tuomioistuimen mukaan se, että *tällainen laite yleensä asetetaan paikoilleen yhteistyössä lentokoneen miehistön kanssa*, oli omiaan havainnollistamaan sitä, että liikenteenharjoittajan laiminlyönnin aiheuttanut tapahtuma oli kyseisen liikenteenharjoittajan hallittavissa. Tämä seikka ei kuitenkaan muuta sitä tosiseikkaa, että kyseessä olevan haitan olivat aiheuttaneet kolmansien osapuolten teot.

alus. Sitä suuremmalla syyllä se, että sillä on käytössään useita laivoja, on välttämätön ja jopa meriliikennetoiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvä seikka. Vastaavasti kuin unionin tuomioistuin on päätellyt tuomiossa Krüsemann ym.[51] voidaan siis katsoa, että laivojen organisointi ja ylläpito liittyvät meriliikenteen harjoittajan tavanomaisiin liikkeenjohdollisiin toimenpiteisiin ja että tietyt näihin toimenpiteisiin liittyvät riskit kuuluvat myös osana liikenteenharjoittajan tavanomaiseen toimintaan.

139. Liikenteenharjoittaja voi tosin päättää ennakoida aluksen toimitusta ja tarjota matkustajille varauksia ennen aluksen asettamista sen käyttöön. Irish Ferries väittää tältä osin, että tällainen toiminta on tavanomaista matkustajien meriliikennepalvelujen alalla. Jos liikenteenharjoittaja tekee tällaisen päätöksen silloin, kun kyseinen alus on ainoa, jota voidaan käyttää liikennepalveluiden toteuttamiseen tietyllä reitillä, se altistaa itsensä kuitenkin taloudelliselle riskille, joka sen on myös hallittava. Asetuksen N:o 1177/2010 järjestelmän näkökulmasta asianomainen liikenteenharjoittaja hyväksyy tämän riskin ja ottaa sen huomioon tavanomaisessa toiminnassaan.

140. Lisäksi aluksen tilausta ja toimitusta koskevat yksityiskohdat vahvistetaan liikenteenharjoittajan tekemässä sopimuksessa. On kuitenkin todettava yhtäältä, että kaikkiin sopimuksiin liittyy riskejä.[52] Käsiteltävässä asiassa toimituksen viivästyminen on seurausta yhden sopimusosapuolen toimintaan liittyvistä seikoista tai kyseisen osapuolen alihankkijoiden toiminnasta.[53] Kyse on siis tavanomaiseen sopimusriskiin liittyvästä häiriöstä. Mikään ei nimittäin viittaa siihen, että viivästyminen olisi johtunut sopimusosapuolen tai sen alihankkijoiden sopimusvelvoitteiden täyttämiseen tai laivatelakan tavanomaisin palveluihin nähden ulkoisesta tapahtumasta.[54] Tässä yhteydessä tavanomainen sopimusriski käsittää myös sopimuksen täyttämisen laiminlyönnin. Näin ollen tätä toteamusta ei voida kyseenalaistaa sillä, että viivästyksen kesto oli 200 päivää.

141. On todettava toisaalta, että kaikkia sopimuksia voidaan pitää riskinhallintamekanismina. Komissio nimittäin toteaa, että uuden aluksen tilaus suunnitellaan etukäteen, ja siitä tehdään yleensä yksityiskohtainen sopimus, johon sisältyy toimituksen viivästymistä koskevia lausekkeita. Vastaavasti NTA totesi istunnossa, että vuonna 2016 tehty sopimus perustui kansainvälisen käytännön mukaiseen vakiomalliin ja että siihen sisältyi korvausmekanismi muiden kuin sallittujen viivästysten osalta. Se, että alusten toimitussopimuksiin sisältyy riskinhallintamekanismeja, vahvistaa mielestäni sen, että on hyväksytty tällaiseen toimitukseen liittyvä tavanomainen sopimusriski.

142. Irish Ferries ei ole kyseenalaistanut tätä toteamusta, ja se on tältä osin todennut, että kyseinen mekanismi ei ollut riittävä kattamaan sille aiheutuneita tappioita ja vahinkoja. Kun nimittäin otetaan huomioon asetuksen N:o 1177/2010 järjestelmällä tavoiteltu matkustajien suojan taso, se, että tavanomaisen sopimusriskin hallintamekanismi ei jommankumman

[51] Tuomio 17.4.2018 (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, 40–42 kohta).

[52] Ks. erityisesti Moisan, P., "Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision", *Les Cahiers de droit*, 1994, vol. 35(2), s. 286.

[53] Kuten tosiseikkoja koskevassa selostuksessani totesin, ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan toimituksen myöhästyminen johtuu telakan alihankkijana toimivan laivansisustusyrityksen viivytyksistä ja/tai ulkotilojen sisustamisessa ja yleisötiloihin tarkoitettujen sisätilaelementtien toimituksessa sattuneista vastoinkäymisistä.

[54] Voitaisiin kuvitella esimerkiksi sellaisen rakenteilla olevan aluksen tapaus, johon kohdistuu sotilaallisia takavarikointitoimenpiteitä. Ks. analogisesti määräys 14.11.2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, 19 kohta), jossa unionin tuomioistuin totesi, että poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan kuuluvat sellaisen lentokoneen, jolla oli tarkoitus toteuttaa riidanalainen lento, vahingot, jotka *johtuivat lentoaseman tavanomaisiin palveluihin nähden ulkoisesta tapahtumasta*, kuten sabotaasista tai terroriteosta.

sopimusosapuolen mukaan ole riittävä, ei voi johtaa tilanteeseen, jossa matkustajat vastaavat tästä riskistä. Liikenteenharjoittaja ei voi ulkoistaa normaaliin toimintaansa liittyvää taloudellista riskiä matkustajien vahingoksi. [55]

143. Näin ollen ehdotan, että katsottaisiin, että asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohtaa on tulkittava siten, että aluksen toimituksen viivästyminen, joka johtuu yhden sopimuspuolen tai tämän sopimuspuolen alihankkijoiden toiminnasta, liittyy kyseisen liikenteenharjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen silloin, kun se on alkanut tarjota varauksia ja tehnyt kuljetussopimuksia matkustajien kanssa ennen kuin se on saanut aluksen käyttöönsä, eikä viivästyminen näin ollen kuulu poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

144. Kun otetaan huomioon se, että nämä kaksi poikkeuksellisten olosuhteiden määrittämisperustetta ovat kumulatiivisia, tämän toteamuksen pitäisi olla riittävä peruste katsoa, että aluksen toimittamisen myöhässä ei ole tällainen seikka. Siltä varalta, ettei unionin tuomioistuin yhdy tähän näkemykseen, tarkastelen seuraavaksi toista perustetta.

4. Tosiasiallista hallintaa koskeva peruste

145. Matkustajalentoliikenteen alaa koskevassa oikeuskäytännössään unionin tuomioistuin viittaa liikenteenharjoittajan toimivaltaa koskevaan perusteeseen sen arvioimiseksi, onko mahdollista, ettei tapahtuma ollut tämän tosiasiallisesti hallittavissa. [56]

146. Tässä yhteydessä unionin tuomioistuin katsoi tuomiossa van der Lans, [57] että vian estäminen tai korjaaminen on tosiasiallisesti asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska juuri viimeksi mainitun tehtäviin kuuluu varmistaa liiketoiminnassaan käyttämiensä lentokoneiden huolto ja moitteeton toiminta.

147. Kuten tämän ratkaisuehdotuksen 138 kohdassa huomautin, meriliikenteen harjoittajan toimivaltaan kuuluu huolehtia sen taloudellista toimintaansa varten käyttämien laivojen organisoinnista ja ylläpidosta. Tätä varten se tekee muun muassa alusten rakentamista koskevia sopimuksia, kuten käsiteltävä asia havainnollistaa. Toisin kuin oli tilanne tuomiossa van der Lans kyseessä olleessa asiassa, [58] tällaisessa tapauksessa liikenteenharjoittaja ei siis vielä liikennöi tilattua alusta.

[55] Ks. analogisesti Malenovský, J., ”Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU”, Bobek, M. ja Prassl, J. (toim.), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, s. 32, jonka mukaan se, että matkustajat velvoitetaan vastaamaan liikenteenharjoittajan vapaasti harjoittaman toiminnan taloudellisesta riskistä, olisi vastoin matkustajien suojan korkean tason varmistamisen tavoitetta. Lisäksi unionin tuomioistuin on 4.7.2018 antamassaan tuomiossa Wirth ym. (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, 23 kohta) todennut, että kun otetaan huomioon matkustajien suojelun korkean tason varmistamisen tavoite, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan käsitettä on tulkittava siten, että *voidaan taata se, että kuljetettavat matkustajat saavat korvauksen ilman, että heidän tarvitsee ottaa huomioon järjestelyjä, jotka* se *lentoliikenteen harjoittaja*, joka on päättänyt suorittaa kyseessä olevan lennon, *tekee* toisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa lennon tosiasialliseksi suorittamiseksi.

[56] Ks. äskettäin tuomio 26.6.2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, 20 kohta) ja tuomio 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, 26 kohta).

[57] Tuomio 17.9.2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, 43 kohta).

[58] Tuomio 17.9.2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

148. Tässä yhteydessä sopimusten tekeminen ja niiden sisältö ovat asianomaisen liikenteenharjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa, mikä mahdollistaa sen, että se voi hallita tiettyjä riskejä, mukaan lukien sille aiheutuva taloudellinen riski. On siis pohdittava, onko se, että toinen sopimusosapuoli ja sen alihankkijat täyttävät sopimusvelvoitteensa asetetussa määräajassa, liikenteenharjoittajan *tosiasiallisesti hallittavissa*?[59]

149. Unionin tuomioistuin on oikeuskäytännössään jo lausunut perusteesta, joka koskee sellaisten kolmansien osapuolten tekojen tosiasiallista hallittavuutta, jotka ovat – tai olivat aiheuttaneet – tapahtumia, jotka voivat kuulua poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan. Oikeuskäytännöstä ilmenee, että kolmansien osapuolten toimet, jotka ovat tapahtuneet yhteistyössä kyseisen liikenteenharjoittajan kanssa tai jotka saavat alkunsa sen päätöksestä, ovat sen tosiasiallisesti hallittavissa.[60]

150. Antamassaan tuomiossa Transportes Aéreos Portugueses[61] unionin tuomioistuin teki äskettäin tähän oikeuskäytäntöön liittyviä uusia selvennyksiä. Heti aluksi unionin tuomioistuin selitti kyseisen tuomion 42 kohdassa, että matkustaja on tehnyt liikenteenharjoittajan kanssa kuljetussopimuksen ja että matkustajan on huolehdittava, ettei hän itse vaaranna kyseisen sopimuksen moitteetonta täytäntöönpanoa. Tämän jälkeen unionin tuomioistuin katsoi 43 kohdassa ensinnäkin, että matkustajan häiritsevä käyttäytyminen, joka oikeutti poikkeamisen asianomaisen lennon reitiltä, ei lähtökohtaisesti ole kyseessä olevan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, koska matkustajan käyttäytyminen ja reaktiot miehistön käskyihin eivät ole ennalta arvattavissa, ja toiseksi, että ilma-aluksen päälliköllä ja miehistöllä on vain rajalliset keinot tällaisen matkustajan hillitsemiseksi. Päättelen tästä, että se, että liikenteenharjoittaja laatii matkustajan kanssa tehdyn sopimuksen ehdot, ei automaattisesti merkitse sitä, että matkustajan käyttäytyminen on kyseisen liikenteenharjoittajan hallittavissa. Unionin tuomioistuin on kuitenkin myös täsmentänyt tosiasiallista hallintaa koskevan perusteen osalta, että on tarkistettava, onko liikenteenharjoittaja edesauttanut kyseessä olevan matkustajan häiritsevän käyttäytymisen syntymistä tai olisiko liikenteenharjoittaja voinut ennakoida tällaista käyttäytymistä ja toteuttaa asianmukaiset toimenpiteet tällaista käyttäytymistä edeltävien ennusmerkkien perusteella.[62] Tuomioistuimen mukaan matkustajan häiritsevä käyttäytyminen olisi tällaisessa tilanteessa liikenteenharjoittajan hallittavissa.[63]

151. Tältä osin on huomautettava, että Irish Ferries väittää, että vuoden 2016 sopimuksen tekemistä edelsi telakoiden arviointi ja huolellinen valinta. NTA ei kyseenalaista tätä väitettä. Ei siis voida millään perusteella katsoa, että Irish Ferries tai ICG olisivat edesauttaneet tuomioon Transportes Aéreos Portugueses[64] perustuvassa oikeuskäytännössä tarkoitetulla tavalla aktiivisesti tai tuottamuksellisesti aluksen toimittamista myöhässä. Näistä syistä ehdotan, että jos unionin tuomioistuin ei yhdy poikkeuksellisten olosuhteiden ensimmäisestä määrittämisperusteesta tekemääni arvioon ja tarkastelee toista perustetta, katsottaisiin, että aluksen toimittaminen myöhässä ei ollut liikenteenharjoittajan hallittavissa. Näin ollen toimituksen myöhästyminen voi poikkeuksellisena olosuhteena vapauttaa liikenteenharjoittajan sille kuuluvasta vastuusta.

[59] On huomattava, että vuoden 2016 sopimusta ei tehnyt Irish Ferries vaan ICG. Mikään nyt käsiteltävässä ennakkoratkaisupyynnössä ei kuitenkaan viittaa siihen, että – kun otetaan huomioon kyseisten yritysten väliset suhteet – ICG:n hallittavissa olleet tapahtumat eivät olisi olleet Irish Ferriesin hallittavissa.

[60] Ks. alaviite 50.

[61] Ks. tuomio 11.6.2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

[62] Ks. äskettäin tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 45 kohta).

[63] Ks. äskettäin tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, 47 kohta).

[64] Tuomio 11.6.2020 (C-74/19, EU:C:2020:460).

5. Kohtuudella edellytettävät toimenpiteet

152. Vaikka oletettaisiin, että aluksen toimituksen viivästyminen voisi olla poikkeuksellinen olosuhde, liikenteenharjoittajan olisi vielä osoitettava, että huolimatta siitä, että se olisi tehnyt kaikkensa käytettävissään olevien henkilökunnan ja kaluston sekä taloudellisten keinojen puitteissa, se ei aivan ilmeisesti olisi voinut – tekemättä kestämättömiä uhrauksia yrityksensä tuolloiseen kapasiteettiin nähden – välttää sitä, että poikkeukselliset olosuhteet, joihin se joutui, johtivat liikennepalvelun peruuttamiseen tai viivästymiseen.[65] Tässä yhteydessä huomioon voidaan ottaa vain toimenpiteet, jotka voivat tosiasiallisesti olla asianomaisen liikenteenharjoittajan tehtävänä, pois lukien kolmannen toimivaltaan kuuluvat toimenpiteet.[66]

153. On tosin totta, että ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen tehtävänä on arvioida, oliko liikenteenharjoittajalla käsiteltävän asian olosuhteissa käytettävissään kohtuudella edellytettävät toimenpiteet kyseessä olevan poikkeuksellisen olosuhteen välttämiseksi. Voidakseen ohjeistaa ennakkoratkaisua pyytänyttä tuomioistuinta ja antaa sen kysymykseen hyödyllisen vastauksen unionin tuomioistuin voisi kuitenkin selventää pääasian asianosaisten mielestä kiistanalaisinta kysymystä.[67]

154. NTA väittää nimittäin, että Irish Ferries ei toteuttanut käytettävissään olleita kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä välttääkseen matkustajaliikennepalvelujen peruuttamisen. Sen mukaan Irish Ferries oli erityisesti tehnyt varauksia matkustajaliikennepalveluista aluksella aikana, jolloin alus ei ollut sen omistuksessa eikä hallinnassa, eikä se voinut olla varma siitä, että alus olisi sen omistuksessa ja hallinnassa silloin, kun matkustajaliikennepalvelut oli määrä tarjota. Sitä vastoin Irish Ferriesin mukaan se, että liikennepalveluja koskevat varaukset uudelle reitille jätetään tekemättä, on oikeuskäytännössä tarkoitettu kestämätön uhraus.

155. Voitaisiin tosin väittää, että se aika, jonka Irish Ferries ennakoi kuluvan aluksen toimittamisen ja sen käyttöön ottamisen välillä, ei ollut riittävä, jotta voitaisiin katsoa, ettei kyseisellä liikenteenharjoittajalla ollut käytettävissään asianmukaisempia toimenpiteitä välttääkseen liikennepalvelun toteuttamisen laiminlyönnin.

156. Jos kuitenkin – toisin kuin tässä ratkaisuehdotuksessa esitän – unionin tuomioistuin katsoo, että uudella reitillä liikennöivän aluksen toimituksen viivästyminen ei ole asianomaisen liikenteenharjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen liittyvä tapahtuma (poikkeuksellisten olosuhteiden ensimmäinen määrittämisperuste), ei mielestäni voida vaatia, että kyseinen liikenteenharjoittaja jättää tekemättä varaukset siihen saakka, kunnes telakka on antanut kyseisen aluksen sen käyttöön tarvittavalla tavalla täysin sertifioituna. Se, että varausten kirjaamatta jättämistä siihen ennalta määrittelemättömään ajankohtaan saakka, jolloin viivästys on ohi, tai jopa rajoittamattoman ajan, pidettäisiin kohtuudella edellytettävänä toimenpiteenä, olisi ristiriidassa sen näkemyksen kanssa, jonka mukaan tämä viivästyminen ei liity toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen ja voi näin ollen kuulua poikkeuksellisen olosuhteen käsitteen alaan.

[65] Ks. analogisesti tuomio 12.5.2011, Eglītis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, 25 kohta).

[66] Ks. analogisesti tuomio 4.5.2017, Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, 44 kohta) ja tuomio 26.6.2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, 27 kohta).

[67] Tällä tavoin unionin tuomioistuimen vastaus olisi kohtuudella edellytettäviä toimenpiteitä koskevan kysymyksen osalta ulottuvuudeltaan abstraktimpi ja hyödyttäisi kaikkia unionin kansallisia tuomioistuimia mutta jättäisi käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen arvioitavaksi, oliko liikenteenharjoittajalla käsiteltävän asian olosuhteissa käytettävissään asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohdassa tarkoitetut kohtuudella edellytettävät toimenpiteet. Ks. vastaavasti Šváby, D., "La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l'intersection de trois systèmes juridiques", Petrlík, D., Bobek, M. ja Passer, J. M. (toim.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Bryssel, 2020, s. 491.

157. Pysyttäydyn tämän ratkaisuehdotuksen 143 kohdassa esittämässäni kannassa, sanotun kuitenkaan rajoittamatta edellä esitettyjä huomioita, jotka liittyvät poikkeuksellisten olosuhteiden toiseen määrittämisperusteeseen. Kun otetaan huomioon se, että kyseisen kannan mukaan poikkeuksellisten olosuhteiden ensimmäinen määrittämisperuste ei täyty käsiteltävässä asiassa, ei ole tarpeen tutkia toista perustetta eikä sitä, oliko liikenteenharjoittajalla käytössään kohtuudella edellytettävät toimenpiteet.

F Asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan tulkinta

158. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyrkii seitsemännellä kysymyksellään lähinnä selvittämään, voidaanko asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan mukainen korvausvaatimus rinnastaa kyseisen asetuksen 24 artiklassa tarkoitettuun valitukseen siten, että matkustajan on esitettävä liikenteenharjoittajalle korvausvaatimus kahden kuukauden kuluessa siitä, kun liikennepalvelu suoritettiin tai kun se olisi pitänyt suorittaa, jotta mainitun asetuksen täytäntöönpanosta vastaava kansallinen elin voisi määrätä seuraamuksia korvauksen maksamatta jättämisestä.

159. Vaikka ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei täsmennä matkustajien määrää eikä ajankohtaa, jolloin nämä esittivät asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan mukaiset korvausvaatimukset, seitsemännen kysymyksen taustalla näyttää olevan Irish Ferriesin väite, jonka mukaan NTA ei rajannut päätöksen ja kehotusten vaikutusta matkustajiin, jotka olivat tehneet kyseisen asetuksen 24 artiklan mukaisen valituksen. Ei siis voida katsoa, että olisi ilmeistä, ettei tällä kysymyksellä ei ole mitään yhteyttä käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen.

160. On aluksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan 2 kohdassa säädetään paitsi valituksen tekemisen määräajasta myös määräajoista, joiden kuluessa liikenteenharjoittajan on tutkittava valitus ja joko hyväksyttävä tai hylättävä se. Samoin kyseisen asetuksen 19 artiklassa säädetään omasta määräajasta, jonka kuluessa kyseisen säännöksen perusteella esitetyt korvausvaatimukset on käsiteltävä. Mainitun asetuksen 19 artiklan 5 kohdassa nimittäin velvoitetaan liikenteenharjoittaja maksamaan matkustajalle korvaus kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä. Tässä tilanteessa voitaisiin tosin ensi arviolta väittää, että kyseinen säännös on lex specialis asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan 2 kohtaan nähden, koska nämä kaksi säännöstä koskevat korvausvaatimusten käsittelyn määräaikoja vaikuttamatta kyseisen asetuksen 24 artiklan 2 kohdassa säädettyyn valituksen tekemiselle asetettuun määräaikaan.

161. Asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan 1 kohdassa asetetaan lisäksi liikenteenharjoittajille velvollisuus ottaa käyttöön menettely kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvia oikeuksia ja velvollisuuksia koskevien valitusten käsittelemiseksi. Kyseisen säännöksen perusteella voitaisiin ajatella, että valituksen käsite liittyy kaikkiin asetuksessa N:o 1177/2010 tarkoitettuihin oikeuksiin ja velvollisuuksiin, mukaan lukien oikeus korvaukseen, josta säädetään kyseisen asetuksen 19 artiklassa.

162. Olen kuitenkin sitä mieltä, että asetuksen N:o 1177/2010 järjestelmässä korvausvaatimusta ei voida rinnastaa valitukseen.

163. On nimittäin ensinnäkin todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 5 kohdassa ei liikenteenharjoittajalle asetetun määräajan kulumisen käynnistävän tapahtuman kuvaamiseksi viitata valituksen vastaanottamisajankohtaan vaan korvaushakemuksen jättämisajankohtaan.

164. On toiseksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan 2 kohdasta poiketen kyseisen asetuksen 19 artiklan 5 kohdassa ei säädetä, että liikenteenharjoittaja tutkii korvaushakemuksen ja voi joko hyväksyä tai hylätä sen. Viimeksi mainitun säännöksen mukaan ”korvaus on maksettava kuukauden kuluessa korvausvaatimuksen esittämisestä”. Tämä ero valitusten ja vahingonkorvausvaatimusten käsittelytavassa vastaa täysin viimeksi mainittujen luonnetta. Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohdan mukaan saapumisen viivästymisen seurauksena nimittäin syntyy matkustajalle rahamääräinen saatava, jonka maksamista hän voi vaatia liikenteenharjoittajalta, jonka on velallisena täytettävä kyseinen vaatimus.

165. On kolmanneksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 3 kohdan mukaan matkustaja voi toimittaa asetuksen väitettyä rikkomista koskevan valituksen mainitun asetuksen täytäntöönpanosta vastaavalle kansalliselle elimelle.[68] Kyseisessä säännöksessä säädetään myös, että jäsenvaltio voi päättää, että matkustajan on ensin toimitettava valitus liikenteenharjoittajalle tai että kansallinen elin tutkii kyseisen valituksen muutoksenhakuelimenä. Päättelen tästä, että liikenteenharjoittajien ja kansallisten elinten tehtävänä on käsitellä valitukset, joiden kohde on sama, tai käsitellä samat valitukset.

166. Tässä yhteydessä asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 24 perustelukappaleessa selitetään, että kyseisen asetuksen noudattamisen valvomisesta vastaavien kansallisten elinten nimeäminen ei vaikuta matkustajien oikeuteen turvautua tuomioistuinmenettelyyn kansallisen lainsäädännön mukaisesti. Matkustaja voi siis vedota saatavaansa asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan nojalla kansallisissa tuomioistuimissa. Tällaisessa tuomioistuinmenettelyssä kahden kuukauden määräaikaa ei voida soveltaa. Asetuksen johdanto-osan 24 perustelukappaleessa oleva viittaus kansalliseen lainsäädäntöön tukee tätä tulkintaa. Jos nimittäin katsottaisiin, että kahden kuukauden määräaikaa sovelletaan muussa kuin tuomioistuinmenettelyssä, matkustaja velvoitettaisiin jatkamaan tuomioistuinmenettelyä ilman, että asetuksen N:o 1177/2010 noudattamisen varmistamisesta vastaavat kansalliset elimet voisivat määrätä seuraamuksia siitä, että matkustajalta evätään korvaus kyseisen määräajan päättymisen vuoksi.

167. Asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan 2 kohtaa on siis tulkittava siten, että seuraamuksen määrääminen liikenteenharjoittajalle kyseisen asetuksen 19 artiklan mukaisesti matkustajalle kuuluvan korvauksen maksamatta jättämisestä ei edellytä, että matkustaja on esittänyt liikenteenharjoittajalle korvausvaatimuksen kahden kuukauden kuluessa siitä, kun palvelu suoritettiin tai kun se olisi pitänyt suorittaa.

G Asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan tulkinta

168. Kahdeksannella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, rajoittuuko asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanosta vastaavan kansallisen toimivaltaisen elimen, jonka jäsenvaltio on perustanut kyseisen asetuksen 25 artiklan 1 kohdan mukaisesti, toimivalta kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevista satamista lähteviin liikennepalveluihin, vai kattaako sen toimivalta myös toisesta jäsenvaltiosta kyseisiin satamiin suuntautuvat paluuliikennepalvelut.

[68] On huomattava, että asetuksen N:o 1177/2010 johdanto-osan 23 perustelukappaleeseen sisältyvässä valituksen kuvauksessa viitataan satamassa tai aluksella annettuun apuun.

169. Asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan sanamuodon perusteella voidaan ajatella, että tähän kysymykseen on vastattava kieltävästi. Kyseisen säännöksen mukaan jäsenvaltion nimeämä kansallinen elin vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevista satamista lähtevien tai niihin kolmannesta maasta suuntautuvien matkustajaliikennepalvelujen osalta.

170. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin näyttää olevan täysin tietoinen mainitun säännöksen sanamuodon mukaisen tulkinnan vaikutuksista. Kahdeksannen kysymyksen sanamuoto osoittaa, että kyseinen tuomioistuin haluaa tietää, voiko se, että kansallinen elin käyttää toimivaltaansa sellaisiin matkustajaliikennepalveluihin nähden, joiden osalta kuljetus koskee meno-paluumatkaa Irlannista Ranskaan, johtaa saman säännöksen erilaiseen tulkintaan.

171. Irish Ferries totesi tässä yhteydessä istunnossa, että tiettyjen matkustajien osalta kuljetus ei koskenut meno-paluumatkaa Irlannin alueella sijaitsevasta satamasta. Irish Ferriesin mukaan yli puolet matkoista alkoi Ranskassa. Kahdeksannen kysymyksen sanamuodossa viitataan kuitenkin nimenomaisesti paluumatkaan (”a return sailing”), ja tätä kysymystä on siis tarkasteltava tästä näkökulmasta.

1. Asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 ja 3 kohta

172. On heti aluksi tutkittava asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 3 kohtaan perustuvia NTA:n väitteitä, joiden mukaan matkustaja voi toimittaa valituksen kyseisen asetuksen 25 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimetylle toimivaltaiselle elimelle tai muulle jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle elimelle. NTA tulkitsee viittausta muuhun jäsenvaltion nimeämään toimivaltaiseen elimeen siten, että matkustaja voi tehdä meno-paluumatkaa koskevasta kuljetuksesta valituksen niiden molempien jäsenvaltioiden elimissä, joiden alueella kyseisen kuljetuksen kohteena olevat satamat sijaitsevat.

173. En ole kuitenkaan vakuuttunut NTA:n esittämästä asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan tulkinnasta, jonka mukaan matkustaja voi valita elimen, jolle hän voi tehdä valituksen, koska tällä tulkinnalla tunnustettaisiin kahden jäsenvaltion kansallisten elinten vaihtoehtoinen toimivalta, jonka puitteissa nämä elimet varmistaisivat kyseisen asetuksen noudattamisen samojen matkustajaliikennepalvelujen osalta.

174. Kahdeksas kysymys ei nimittäin rajoitu pelkästään sen selvittämiseen, missä jäsenvaltiossa matkustaja voi tehdä valituksen, vaan se koskee yleisemmin asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanosta vastaavien ja jäsenvaltioiden kyseisen asetuksen 25 artiklan 1 kohdan mukaisesti nimeämien kansallisten elinten toimivaltaa.

175. Tältä osin jäsenvaltion nimeämän kansallisen elimen tehtävänä on valvoa yleisesti asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanoa kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevista satamista lähtevien ja kolmannesta maasta näihin satamiin suuntautuvien matkustajaliikennepalvelujen osalta. Näin toimiessaan tällainen elin toteuttaa – kuten kyseisestä säännöksestä ilmenee – tarvittavat toimenpiteet varmistaakseen kyseisen asetuksen noudattamisen.

176. Asetuksen N:o 1177/2010 28 artiklan mukaan jäsenvaltioiden on puolestaan säädettävä kyseisen asetuksen säännösten rikkomiseen sovellettavista seuraamuksista ja toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että ne pannaan täytäntöön. Irlannin oikeudessa NTA:n tällaisista rikkomisista antamien kehotusten noudattamatta jättämisestä määrätään

rahamääräinen seuraamus. Asetuksen täytäntöönpanosta vastaavan kansallisen elimen, kuten NTA:n, on kuitenkin käytettävä tällaisten kehotusten antamiseen liittyvää toimivaltaa saman asetuksen 25 artiklan 1 kohdassa säädetyissä rajoissa.

177. Ei siis voida katsoa, että millä tahansa kansallisella elimellä olisi toimivalta valvoa yleisesti kyseessä olevia matkustajaliikennepalveluja, sillä tämä toimivalta merkitsee seuraamusten määräämistä asetuksen N:o 1177/2010 rikkomisista, jotka kuuluvat tämän toimivallan alueellisen ulottuvuuden alaan.

178. Tarkasteltaessa seuraavaksi asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 3 kohtaa on huomattava, että se koskee ainoastaan valitusten käsittelyä. On lisäksi todettava, että kyseisen säännöksen mukaan valitukset voidaan toimittaa *mainitun asetuksen 25 artiklan 1 kohdan nojalla nimetylle toimivaltaiselle elimelle* tai *muulle jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle elimelle*. Päättelen tästä, että kyseisen asetuksen täytäntöönpanosta vastaava kansallinen elin ei välttämättä ole ainoa elin, jolla on toimivalta käsitellä valituksia. Jäsenvaltio voi perustaa toisen elimen, jolla on tähän tarkoitettu toimivalta. Toimivalta käsitellä laivamatkustajien valituksia voi siis olla riippumaton toimivallasta, jonka puitteissa yleistä valvontaa suoritetaan. [69]

179. NTA ylittää asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 3 kohdasta tehdyn kyseisen tulkinnan väittäessään, että viittaus *jäsenvaltion* nimeämään toimivaltaiseen elimeen merkitsee, että matkustaja voi saattaa asian myös muun kuin sen jäsenvaltion toimivaltaisten elinten käsiteltäväksi, jonka alueella alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee.

180. Tässä yhteydessä on todettava yhtäältä, että asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 3 kohtaa on tulkittu eri tavalla esitöissä. Parlamentti ja neuvosto ovat nimittäin ymmärtäneet kyseisen säännöksen siten, että se koski *useita saman jäsenvaltion* [70] eli sen jäsenvaltion, jonka alueella alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee, *perustamia toimivaltaisia elimiä*.

181. Toisaalta komissio näyttää ymmärtävän kyseisen säännöksen siten, että matkustaja voi valintansa mukaan saattaa asian toisen jäsenvaltion nimeämän, asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanosta vastaavan kansallisen elimen käsiteltäväksi, [71] *ilmoittamatta kuitenkaan, että tämä kansallinen elin on toimivaltainen* kyseisen asetuksen 25 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Asetuksen N:o 261/2004 vastaavien säännösten yhteydessä komissio toteaa kuitenkin

[69] On totta, että 17.3.2016 antamassaan tuomiossa Ruijssenaars ym. (C-145/15 ja C-146/15, EU:C:2016:187, 30 kohta) unionin tuomioistuin katsoi lentoliikenteen alalla voimassa olevien vastaavien säännösten osalta, että asetuksen N:o 261/2004 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu toimivalta käsitellä valitukset on kyseisen asetuksen 16 artiklan 1 kohdassa mainitun elimen suorittaman yleisen valvontatehtävän näkökohta. On kuitenkin ensinnäkin todettava, että kyseinen tuomio koski asetuksen N:o 261/2004 täytäntöönpanosta vastaavaa kansallista elintä. Kyse ei siis ollut muusta jäsenvaltion nimeämästä toimivaltaisesta elimestä. On toiseksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 3 kohdassa ei toisteta asetuksen N:o 261/2004 16 artiklan 2 kohdan sanamuotoa tarkasti.

[70] Ks. asetusehdotusta koskevan mietinnön (KOM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)) selvennetty tarkistus nro 68 sekä neuvoston vahvistama yhteinen kanta Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen antamiseksi matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta, 14849/09 ADD 1, s. 9.

[71] Ks. komission asiakirja ”National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected”, https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, jossa todetaan seuraavaa: ”the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice” (”asetuksen täytäntöönpanosta vastaava toimivaltainen kansallinen elin, jäljempänä ’täytäntöönpanoelin’, on unionin lähtömaan täytäntöönpanoelin, paitsi jos palvelun lähtöpaikka on kolmannessa maassa. Tällöin toimivaltainen on sen maan täytäntöönpanoelin, jonne unionissa saavutaan. Matkustajat voivat kuitenkin ottaa yhteyttä valitsemaansa täytäntöönpanoelimeen”).

nimenomaisesti, että tällaisessa tapauksessa *elin, jonka käsiteltäväksi lentomatkustaja on saattanut asian, ei ole toimivaltainen elin* ja että valitus on siirrettävä toisen jäsenvaltion nimeämälle, asetuksen täytäntöönpanosta vastaavalle toimivaltaiselle elimelle.[72]

182. Vaikka näin ollen katson, että matkustaja voi tehdä valituksen meno-paluumatkaa koskevasta kuljetuksesta jommankumman niistä jäsenvaltioista elimissä, joiden alueella kyseisen kuljetuksen kohteena olevat satamat sijaitsevat, tämä ei kuitenkaan merkitse, että kaikilla näillä elimillä olisi toimivalta suorittaa asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua yleistä valvontaa niiden matkustajaliikennepalvelujen osalta, joihin valituksessa viitataan.

2. Matkustajaliikennepalvelun käsite meno-paluumatkan osalta

183. Asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa käytettyjen käsitteiden erityiseen tulkintaan perustuvalla päättelyllä voitaisiin kyseenalaistaa kyseisen säännöksen sanamuodon mukaisen tulkinnan vaikutukset.

184. Jos nimittäin katsottaisiin, että asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdan yhteydessä matkustajaliikennepalvelun käsite sisältää silloin, kun kuljetus koskee meno-paluumatkaa, yhden meno- ja yhden paluumatkan, se tarkoittaisi sen jäsenvaltion kansallisten elinten toimivallan tunnustamista, jonka alueella tämän ensiksi mainitun matkan alukseen nousemiseen tarkoitetut satamat sijaitsevat.

185. Irish Ferries viittaa kyseiseen päättelyyn todetessaan, että asetuksen N:o 261/2004 yhteydessä unionin tuomioistuin katsoi, että kyseisessä asetuksessa tarkoitettua lennon käsitettä on tulkittava niin, että se muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetustoimesta, jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ”yksikkö”.[73] NTA näytti istunnossa yhtyvän tähän näkemykseen väittäessään, että asetuksen N:o 1177/2010 osalta on niin, että kun kuljetus koskee meno-paluumatkaa, varattu palvelu käsittää kaksi osaa.

186. Vaikka asetuksen N:o 1177/2010 3 artiklan f alakohdassa määritellään matkustajaliikennepalvelun käsite, tähän määritelmään ei sisälly mitään tietoa, jonka perusteella voitaisiin määrittää, onko meno-paluumatkaa koskeva kuljetus yksi ainoa palvelu. Tällaisia tietoja voidaan kuitenkin löytää kyseisen asetuksen muista säännöksistä.

187. Tässä yhteydessä asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 4 kohdassa vahvistetaan matkustajalle saapumisen viivästymisen vuoksi maksettavan korvauksen laskentatapa *meno-paluumatkaa koskevan kuljetuksen* osalta, ja kyseisen asetuksen ranskankielisessä versiossa säädetään, että kun viivästyminen tapahtuu meno- tai paluumatkalla, kyseinen korvaus on laskettava suhteessa

[72] Asetuksen N:o 261/2004 16 artiklan 2 kohdan mukaan ”matkustaja voi valittaa *mille tahansa 1 kohdan mukaisesti nimetylle elimelle* tai *muulle jäsenvaltion nimeämälle toimivaltaiselle elimelle* tämän asetuksen rikkomisesta, jonka väitetään tapahtuneen jonkin *jäsenvaltion* alueella sijaitsevalla lentoasemalla tai jonka väitetään koskevan lentoa kolmannesta maasta mainitulla alueella sijaitsevalle lentoasemalle” (kursivointi tässä). Valitusten käsittelyä asetuksen N:o 261/2004 yhteydessä koskevassa tiedotteessa (NEB - NEB Complaint handling procedure under Regulation (EC) No 261/2004, helmikuussa 2019 julkaistu versio, 2 kohta https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf) komissio toteaa, että ”asetuksen täytäntöönpanosta vastaava elin on toimivaltainen käsittelemään valituksia, jotka liittyvät sen alueelta (lähtöjäsenvaltio) lähtevien lentojen viivästyksiin tai peruutuksiin”. Asetuksen N:o 261/2004 taustalla olevan komission alkuperäisen ehdotuksen (ks. lennollepääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lentomatkustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusehdotuksen (KOM/2001/0784 lopullinen – COD 2001/0305) 18 artikla) tavoin valitusten siirtäminen eri jäsenvaltioiden perustamien elinten välillä on nimenomaisesti mainittu. Tästä seuraa, että toisen jäsenvaltion elin ei ole *toimivaltainen* kyseisen asetuksen 16 artiklan 2 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

[73] Tuomio 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, 40 kohta).

puoleen siitä hinnasta, joka *matkustajaliikennepalvelun* kuljetuksesta on maksettu. Muiden kieliversioiden mukaan kyseinen korvaus kuitenkin lasketaan suhteessa puoleen siitä hinnasta, joka *kyseisen matkustajaliikennepalvelun* kuljetuksesta on maksettu,[74] tai suhteessa puoleen siitä hinnasta, joka *kyseisestä matkustajaliikennepalvelusta* on maksettu.[75] Näissä kieliversioissa ilmauksella ”*kyseinen* palvelu” näytetään viittaavan kyseisen asetuksen 19 artiklan 3 kohtaan, joka koskee *viivästynyttä matkustajaliikennepalvelua*.

188. Ensi näkemältä asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 4 kohta voi johtaa päätelmään siitä, että meno-paluumatkaa koskeva kuljetus toteutetaan yhdellä ainoalla matkustajaliikennepalvelulla.

189. On ensinnäkin todettava, että kyseisessä säännöksessä tällainen kuljetus ja tällainen palvelu kuitenkin yhdistetään toisiinsa vain siinä tapauksessa, että jompikumpi matkoista on viivästynyt.

190. On toiseksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohtaa lukuun ottamatta kuljetuksen käsitettä ei käytetä kyseisen asetuksen muissa säännöksissä. Jos matkan käsite vastaa matkustajaliikenteen käsitettä, voitaisiin pohtia, miksi lainsäätäjä ei ole käyttänyt jälkimmäistä käsitettä mainitun asetuksen 19 artiklan 4 kohdan sanamuodossa.

191. On kolmanneksi todettava, että asetuksen N:o 1177/2010 18 artiklan 1 kohdassa säädetään, että kyseisessä säännöksessä tarkoitetuissa tapauksissa matkustajille on viipymättä tarjottava valittavaksi ”uusi matkareitti kuljetussopimuksessa yksilöityyn *lopulliseen määräpaikkaan*” tai ”lipun hinnan palautus ja tarvittaessa paluumatka maksutta mahdollisimman pian kuljetussopimuksessa yksilöityyn *ensimmäiseen lähtöpaikkaan*”.[76] Jos meno-paluumatkaa koskevan kuljetuksen katsottaisiin olevan yksi ainoa matkustajaliikennepalvelu, tämä johtaisi siihen, että kyseisen palvelun lopullisen määräpaikan katsottaisiin olevan sama kuin sen ensimmäisen lähtöpaikan.[77]

192. Näin ollen ei voida katsoa, että kun kuljetus koskee meno-paluumatkaa, kyseessä on yksi ainoa matkustajaliikennepalvelu.

193. Seuraavaksi on ratkaistava, voiko se, että yleisen valvonnan suorittamiseen liittyvää toimivaltaa käytetään niiden matkustajaliikennepalvelujen osalta, joissa kuljetus koski meno-paluumatkaa, lieventää asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdan sanamuodon mukaisen tulkinnan vaikutuksia ilman, että turvaudutaan matkustajaliikennepalvelujen käsitteen eriteltyyn tulkintaan.

3. Asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanosta vastaava kansallinen elin meno-paluumatkaa koskevan kuljetuksen osalta

194. Jäljempänä esitettyjen näkökohtien asettamiseksi asiayhteyteensä muistutan, että perinteisessä julkisoikeuden tai jopa kansainvälisen oikeuden logiikassa jäsenvaltion perustaman elimen toimivallan pitäisi lähtökohtaisesti rajoittua kyseisen jäsenvaltion alueeseen tai tarkemmin sanottuna tilanteisiin, joilla on riittävän läheinen yhteys kyseiseen jäsenvaltioon ja/tai sen alueeseen.

[74] Ks. englanninkielinen (”– – shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*”) ja espanjankielinen (”se calculará en relación con el 50 % del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*”) versio.

[75] Ks. saksankielinen (”wird – – auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst berechnet*”) ja puolankielinen (”– – obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*”) versio.

[76] Kursivointi tässä.

[77] Ks. analogisesti tuomio 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, 34 kohta).

195. Kuten jo lisäksi mainitsin, asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa säädetään nimenomaisesti, että kansallisen elimen toimivaltaan kuuluu myös kolmansista maista jäsenvaltioihin suuntautuvien liikennepalvelujen valvonta. Unionin lainsäätäjä ei siis epää matkustajilta mahdollisuutta saattaa asiaa jonkin jäsenvaltion nimeämän kansallisen elimen käsiteltäväksi, jos liikennepalvelua ei toteuteta unionissa sijaitsevista satamista käsin.

196. Asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklaa on nimittäin tulkittava suhteessa asetuksen 2 artiklaan, jossa määritetään kyseisen asetuksen soveltamisala. Asetuksen N:o 1177/2010 2 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan kyseistä asetusta sovelletaan matkustajiin, jotka käyttävät kolmannesta maasta liikennöitäviä matkustajaliikennepalveluja, jotka suuntautuvat johonkin jäsenvaltioon, edellyttäen, että palvelun suorittaa liikenteenharjoittaja, joka on sijoittautunut jonkin jäsenvaltion alueelle tai joka tarjoaa matkustajaliikennepalvelun kuljetusta jonkin jäsenvaltion alueelle tai sieltä käsin.

197. Tästä seuraa yhtäältä, että sen jäsenvaltion, jossa aluksesta poistumiseen tarkoitettu satama sijaitsee, ja kolmannesta valtiosta käsin tarjottavien matkustajaliikennepalvelujen välinen läheinen yhteys riittää lähtökohtaisesti antamaan näiden palvelujen valvontaa koskevan toimivallan kyseisen jäsenvaltion nimeämälle kansalliselle elimelle.

198. On toisaalta niin, että jäsenvaltioiden nimeämien, asetuksen N:o 1177/2010 täytäntöönpanosta vastaavien kansallisten elinten toimivallan laajuus on lähtökohtaisesti yhtäpitävä kyseisessä asetuksessa matkustajille annetun suojan alueellisen ulottuvuuden kanssa. Näiden elinten on oltava toimivaltaisia kaikissa tilanteissa, joissa kyseisessä asetuksessa tunnustettuja matkustajien oikeuksia olisi mahdollisesti voitu loukata,[78] ja niiden välinen toimivallanjako on vain toissijaisessa asemassa tämän yhtäpitävyyden varmistamiseen nähden. Kahdeksanteen kysymykseen vastaamiseksi on nyt määritettävä, miten tämä jako toteutetaan unionissa.

199. Katson tältä osin, että kun otetaan huomioon jäsenvaltioiden keskinäinen luottamus, jonka avulla voidaan luoda ja pitää yllä alue, jolla ei ole sisäisiä rajoja, niiden välisen toimivallanjaon ei välttämättä tarvitse noudattaa julkisoikeuden tai kansainvälisen oikeuden perinteisiä periaatteita. Tämä toimivallanjako näyttää kuitenkin asetuksen N:o 1177/2010 järjestelmässä aina perustuvan sen jäsenvaltion alueen, jossa alukseen nousemiseen tai siitä poistumiseen käytetty satama sijaitsee, ja asianomaisen matkustajaliikennepalvelun väliseen läheiseen yhteyteen.

200. Jos kahdesta erillisestä matkasta muodostuvaa meno-paluumatkaa koskeva kuljetus, josta liikenteenharjoittajan olisi pitänyt huolehtia, on peruutettu kokonaisuudessaan, yhteys paluumatkan ja kyseisellä matkalla alukseen nousemiseen käytetyn sataman sijaitijäsenvaltion alueen välillä ei vaikuta merkityksellisemmältä kuin yhteys mainitun matkan ja mainitulla matkalla aluksesta poistumiseen käytetyn sataman sijaintijäsenvaltion alueen välillä. Viimeksi mainittu satama on lähtökohtaisesti myös alukseen nousemiseen käytetty satama menomatkalla. Katson nimittäin komission tavoin, että tässä tapauksessa viimeksi mainitun sataman sijaintijäsenvaltion kansallisella elimellä on lähtökohtaisesti parhaat edellytykset arvioida häiriöitä ja valvoa matkailijoille annettavaa apua näiden kahden kokonaan peruutetun matkan osalta.

[78] Ks. vastaavasti Euroopan unionin tavaramerkkiä koskevissa asioissa Szpunar, M., ”Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation”, Petrlík, D., Bobek, M. ja Passer, J. M. (toim.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l’Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, edellä alaviitteessä 67 mainittu teos, s. 155.

201. Olen siis sitä mieltä, että kyseisen kansallisen elimen yleiseen valvontatoimivaltaan kuuluu valvoa kaikkien niiden matkustajien oikeuksien kunnioittamista, joiden osalta menomatkalla – samoin kuin paluumatkalla – alukseen nousemiseen tarkoitettu satama sijaitsee kyseisen elimen jäsenvaltion alueella. Kun kokonaan peruutettu kuljetus koskee meno-paluumatkaa, kansallisten elinten toimivallan ulottuvuus on määritettävä matkustajan näkökulmasta, vaikka asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohdassa mainitaan, että kyseiset elimet vastaavat asetuksen täytäntöönpanosta *matkustajaliikennepalvelujen* eivätkä *matkustajien* osalta. Tämän toimivallan tarkoituksena on nimittäin varmistaa etupäässä matkustajien oikeuksia koskevan asetuksen N:o 1177/2010 noudattaminen.

202. Kuten komissio huomauttaa, tämä tulkinta on lisäksi matkustajien suojan korkean tason varmistamisen tavoitteen mukainen, koska sen avulla voidaan välttää menettelyjen lisääntyminen silloin, kun molempien matkojen peruuttamisen taustalla oleva seikka on sama.

203. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että katsottaisiin, että asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että kyseisen asetuksen täytäntöönpanosta vastaavan, jäsenvaltion nimeämän kansallisen elimen toimivaltaan kuuluvat kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevista satamista lähtevät liikennepalvelut sekä silloin, kun kyseessä on meno-paluumatkaa koskeva kokonaan peruutettu kuljetus, paluuliikennepalvelu toisesta jäsenvaltiosta ensiksi mainitun jäsenvaltion alueella sijaitseviin satamiin.

H Päätöksen ja kehotusten pätevyys

204. Yhdeksäs kysymys jakautuu kahteen alakysymykseen. Ensimmäisessä alakysymyksessä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta täsmentämään, ”mitä Euroopan unionin oikeuden periaatteita ja sääntöjä kansallisen tuomioistuimen olisi sovellettava arvioidessaan kansallisen täytäntöönpanoelimen päätöksen ja/tai kehotusten pätevyyttä, kun otetaan huomioon perusoikeuskirjan 16, 17, 20 ja/tai 47 artikla ja/tai oikeasuhteisuuden, oikeusvarmuuden ja yhdenvertaisen kohtelun periaatteet”. Toisessa alakysymyksessä mainittu tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuimelta ratkaisua seuraavaan kysymykseen: ”kansallisen tuomioistuimen olisi arvioitava kohtuuttomuutta, mutta onko kyseessä ilmeisen virheen arviointi”?

205. Molemmat alakysymykset näyttävät perustuvan Irish Ferriesin ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa esittämiin väitteisiin, jotka NTA on kiistänyt. Ensimmäisestä alakysymyksestä on kuitenkin todettava, että sen sanamuoto, vaikka sitä tarkasteltaisiinkin näiden väitteiden valossa, on erityisen laaja ja moniselitteinen.

206. Kuten komissio yhtäältä huomauttaa, tässä alakysymyksessä tarkoitetut päätös ja kehotukset perustuvat NTA:n tiettyyn tulkintaan asetuksen N:o 1177/2010 aineellisoikeudellisista säännöksistä. Tämä tulkinta muodostaa ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen kahdeksan ensimmäisen kysymyksen olennaisen asiasisällön. Mainitun tulkinnan yhteydessä on otettava huomioon myös perusoikeuskirjan määräykset ja unionin oikeuden yleiset periaatteet. Kymmenenteen kysymykseen liittyvien huomautustensa yhteydessä Irish Ferries väittää lisäksi, että jos NTA on tulkinnut ja soveltanut asetusta N:o 1177/2010 oikein, kyseinen asetus on pätemätön – eivät suinkaan NTA:n päätös tai sen kehotukset.

207. Jos toisaalta tulee esiin kysymys siitä, onko kansallisen tuomioistuimen silloin, kun se arvioi kansallisten elinten toimia, jotka kuuluvat unionin oikeuden soveltamisalaan, sovellettava perusoikeuskirjan määräyksiä tai unionin oikeuden yleisiä periaatteita, mukaan lukien ensimmäisessä alakysymyksessä nimenomaisesti mainitut periaatteet, vastaus voi olla vain myöntävä.

208. Koska ei ole esitetty täsmällisiä syitä, joiden vuoksi ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on ryhtynyt tarkastelemaan kysymystä unionin oikeuden tulkinnasta, ensimmäisen alakysymyksen sanamuoto mahdollistaa ainoastaan yleisesti ja lähes abstraktein ilmaisuin muotoillun vastauksen antamisen. Näin ollen on katsottava, että siltä osin kuin ennakkoratkaisupyyntö koskee ensimmäistä alakysymystä, se ei täytä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 94 artiklassa asetettuja vaatimuksia, eikä unionin tuomioistuin voi antaa ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle hyödyllistä vastausta pääasian ratkaisemiseksi, joten kyseinen alakysymys on jätettävä tutkimatta.[79] Tätä toteamusta tukevat asianosaisten unionin tuomioistuimelle esittämät huomautukset, jotka sisältävät vain yleisiä väitteitä.[80]

209. Tämä toteamus pätee myös toiseen alakysymykseen. Pääasian asianosaisten esittämissä väitteissä on vain kaksi virkettä, joiden mukaan Irish Ferries katsoo, että päätöksessä ja kehotuksissa on ilmeinen virhe, kun taas NTA kiistää tällaisen virheen olemassaolon. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei myöskään selitä, mistä muodostuu kohtuuttomuutta koskeva peruste, jota sen on Irlannin oikeuden mukaan ilmeisesti sovellettava arvioidessaan NTA:n päätöksen ja kehotusten pätevyyttä.

210. Näin ollen katson, että myös toinen alakysymys – ja siksi yhdeksäs kysymys kokonaisuudessaan – on jätettävä tutkimatta.

I Asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan pätevyys

211. Kymmenennellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin pyytää unionin tuomioistuinta tutkimaan asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan pätevyyden yhdenvertaisen kohtelun, oikeasuhteisuuden ja oikeusvarmuuden periaatteiden sekä perusoikeuskirjan 16, 17 ja 20 artiklan kannalta.

212. Vaikka tämän kysymyksen sanamuodossa viitataan yleisesti asetukseen N:o 1177/2010, ennakkoratkaisupyynnön perusteluista ilmenee kuitenkin, että tämä kysymys vastaa Irish Ferriesin väitteitä, joiden mukaan kyseisen asetuksen 18 ja 19 artiklassa asetetaan perusoikeuskirjan periaatteiden ja määräysten vastaisesti meriliikenteen harjoittajalle rahamääräisiä velvoitteita. Vastaavasti Irish Ferries viittaa kirjallisissa huomautuksissaan tarkemmin asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklaan ja huomauttaa, että liikenteenharjoittajan vastuu voi syntyä kyseisten säännösten nojalla.

[79] Ks. vastaavasti määräys 19.12.2019, Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 ja C-492/19–C-494/19, ei julkaistu, EU:C:2019:1103, 49 ja 50 kohta).

[80] Ks. analogisesti määräys 19.3.2020, Boé Aquitaine (C-838/19, ei julkaistu, EU:C:2020:215, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

1. Yhdenvertaisen kohtelun periaate ja perusoikeuskirjan 20 artikla

213. On heti aluksi todettava, että ensimmäistä kysymystä koskevassa tarkastelussani käsittelin asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan yhteensopivuutta perusoikeuskirjan 20 artiklassa vahvistetun yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa. Irish Ferries vetoaa tätä kysymystä koskevan keskustelun yhteydessä väitteeseen, joka koskee eri liikennemuotoihin liittyvien asetusten välistä keskinäistä vastaavuutta. On siis riittävää muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan eri liikennemuotoja koskevilla toimialoilla toimivien yritysten tilanne ei ole rinnastettavissa. [81]

214. Näin ollen ja ottaen huomioon ensimmäisen kysymyksen yhteydessä jo esitetyt seikat ehdotan, että unionin tuomioistuin katsoo, etteivät asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artikla ole pätemättömiä sen vuoksi, että niillä loukattaisiin yhdenvertaisen kohtelun periaatetta ja rikotaan perusoikeuskirjan 20 artiklaa.

2. Oikeasuhteisuuden periaate

215. Asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan pätevyyttä oikeasuhteisuuden periaatteen kannalta on tutkittava myös sen Irish Ferriesin väitteen valossa, jonka mukaan korvausvelvollisuuden määrääminen on kohtuutonta silloin, kun liikenteenharjoittaja ilmoittaa matkustajille palvelun peruuttamisesta useita viikkoja tai kuukausia ennen palvelun suorittamispäivää.

216. Irish Ferries väittää kirjallisissa huomautuksissaan ainoastaan, että koska asetuksen N:o 1177/2010 tarkoituksena on varmistaa matkustajien meriliikennepalveluille muihin liikennemuotoihin rinnastettavissa oleva suojan taso, olisi kohtuutonta kohdella meriliikennettä epäedullisemmin kuin lento- ja rautatieliikennettä.

217. Tässä yhteydessä on tärkeää todeta ensinnäkin, että toisin kuin Irish Ferries näyttää väittävän, asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklassa säädettyihin velvoitteisiin perustuva liikenteenharjoittajan vastuu ei ole mitenkään rajoittamaton tai edes kohtuuton. Tilanteista, joissa näitä säännöksiä ei sovelleta, on nimittäin jo säädetty kyseisen asetuksen 20 artiklassa, jonka otsikko on ”Poikkeukset”. [82] Näin ollen meriliikenteen harjoittajille aiheutuvia tiettyjä taloudellisia seurauksia ei voida pitää kohtuuttomina matkustajien suojan korkean tason tavoitteeseen nähden.

218. Siitä Irish Ferriesin väitteestä, jonka mukaan olisi kohtuutonta kohdella meriliikennettä muita liikennemuotoja epäedullisemmin, on toiseksi riittävää huomauttaa, että siinä lähinnä vain arvostellaan asetuksen N:o 1177/2010 yhteensopivuutta yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa ja että olen jo tarkastellut kyseistä näkökohtaa. [83] Lisään vielä ylimääräisenä huomautuksena, että unionin tuomioistuin on jo todennut, etteivät asetuksen N:o 261/2004 säännökset, joissa asetetaan huolenpitovelvoite matkustajista lennon peruuntuessa poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi, ole oikeasuhteisuuden periaatteen kannalta pätemättömiä silloinkaan, kun velvoitetta ei ole rajoitettu ajallisesti tai taloudellisesti. [84]

[81] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 67 kohta.

[82] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 64 kohta.

[83] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 213 ja 214 kohta.

[84] Tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 45–50 kohta).

219. Mielestäni asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklaa ei siis voida pitää pätemättöminä oikeasuhteisuuden periaatteen loukkaamista koskevan väitteen vuoksi.

3. Oikeusvarmuuden periaate

220. Siltä osin kuin kymmenes kysymys koskee oikeusvarmuuden periaatetta, tätä kysymystä on tarkasteltava myös sen Irish Ferriesin väitteen valossa, jonka mukaan asetuksella N:o 1177/2010 loukataan tätä periaatetta asettamalla liikenteenharjoittajille ankaria velvoitteita ilman selkeää oikeusperustaa.

221. Irish Ferries väittää lisäksi, että kyseistä periaatetta on loukattu sillä perusteella, että asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklan 1 kohdassa asetetaan korvauksen maksuvelvollisuus viittaamalla prosenttiosuuteen lipun hinnasta tätä käsitettä määrittelemättä. Tämän väitteen asettamiseksi asiayhteyteen minun on huomautettava, että yhdeksättä kysymystä koskevissa huomautuksissaan Irish Ferries kyseenalaistaa NTA:n päätöksen ja kehotusten pätevyyden siltä osin kuin niissä ei määritellä kyseisen asetuksen 19 artiklan 2 kohdassa tarkoitettua lipun hinnan käsitettä eikä etenkään täsmennetä, sisältääkö tämä käsite hytin kaltaisten lisäpalvelujen hinnan. On katsottava, että Irish Ferries esittää saman arvostelun kymmenennen kysymyksen yhteydessä.

222. Oikeusvarmuuden periaate on unionin oikeuden perusperiaate, joka edellyttää erityisesti, että säännökset ovat selviä ja täsmällisiä, jotta yksityiset voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin.

223. Tämän täsmennyksen jälkeen on todettava ensinnäkin, ettei voida millään perusteella määrittää, mistä Irish Ferriesin esittämä kritiikki muodostuu, koska se perustuu yleiseen väitteeseen, jonka mukaan asetuksessa N:o 1177/2010 asetetaan velvoitteita ilman kyseiseen asetukseen sisältyvää selkeää oikeusperustaa. Kyseisen asetuksen säännöksiä, jotka koskevat liikenteenharjoittajien velvollisuuksia, tarkastellaan joka tapauksessa erityisesti toisesta kuudenteen kysymyksen yhteydessä.

224. On toiseksi niin, että vaikka asetuksen N:o 1177/2010 3 artiklaan ei sisälly lipun hinnan käsitteen määritelmää, kyseisen asetuksen 19 artiklan 3 kohdassa selitetään, että korvaus, joka matkustajalle maksetaan saapumisen viivästymisen vuoksi, on laskettava suhteessa hintaan, jonka matkustaja on *tosiasiallisesti maksanut* viivästyneestä matkustajaliikennepalvelusta. Kuten viidettä kysymystä koskevasta tarkastelustani lisäksi ilmenee, ongelmat, joita liittyy lisäpalvelujen sisällyttämiseen lipun hintaan, voidaan ratkaista kyseisen asetuksen systemaattisen ja teleologisen tulkinnan avulla. Jos katsottaisiin, että kaikki säännökset, joissa edellytetään sanamuodon mukaisesta tulkinnasta poikkeavan tulkintamenetelmän soveltamista, loukkaisivat oikeusvarmuuden periaatetta, se merkitsisi käytännössä näiden tulkintamenetelmien syrjäyttämistä.

225. Ehdotan siis, että unionin tuomioistuin katsoo, että siltä osin kuin asetuksen N:o 1177/2010 19 artikla koskee lipun hinnan käsitettä, kyseinen säännös ei ole pätemätön oikeusvarmuuden periaatteen loukkaamisen vuoksi.

4. Perusoikeuskirjan 16 ja 17 artikla

226. Siltä osin kuin kymmenennessä kysymyksessä viitataan perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklaan, tämä kysymys on ymmärrettävä siten, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee sillä, ovatko asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artikla perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaisesti sallittavia elinkeinovapauden ja omaisuudensuojan rajoituksia.

227. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin ei esitä seikkoja, joiden johdosta se on esittänyt tämän kysymyksen, jonka taustalla näyttävät olevan yksinomaan Irish Ferriesin esittämät väitteet. Vaikka ennakkoratkaisupyynnössä ei esitetä näitä väitteitä yksityiskohtaisesti, Irish Ferries kehittää niitä kirjallisissa huomautuksissaan ensimmäisen ja kymmenennen kysymyksen osalta. Näistä huomautuksista ilmenee, että mainitut Irish Ferriesin väitteet koskevat pääasiallisesti suhteellisuusperiaatteen noudattamista, kun kyse on asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan soveltamisesta johtuvista rajoituksista.

228. Kuten unionin tuomioistuin on jo katsonut arvioidessaan asetuksen N:o 261/2004 pätevyyttä sen kannalta, onko se perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan mukainen, tämä arviointi on tehtävä pyrkimällä näiden eri oikeuksien suojaan liittyvien vaatimusten välttämättömään yhteensovittamiseen sekä oikeaan tasapainoon niiden välillä.[85] Kun otetaan huomioon asiayhteys, johon matkustajien oikeuksia koskeva säännöstö kuuluu, on otettava huomioon myös perusoikeuskirjan 38 artikla, jolla pyritään varmistamaan korkeatasoinen kuluttajansuoja, matkustajat mukaan lukien.

229. Kuten ilmenee tarkastelustani, joka koskee kysymystä asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan pätevyydestä sen kannalta, ovatko ne oikeasuhteisuuden periaatteen mukaisia,[86] näitä toteamuksia voidaan soveltaa myös kyseiseen asetukseen, ja niiden perusteella päättelen, että kyseiset säännökset ovat suhteellisuusperiaatteen mukaisia.

230. Näin ollen olen sitä mieltä, etteivät asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artikla ole perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan vastaisia.

231. Edellä esitetystä seuraa, että kymmenennen kysymyksen tarkastelussa ei ole tullut esiin seikkoja, jotka voisivat vaikuttaa asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan pätevyyteen.

V Ratkaisuehdotus

232. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa High Courtin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti:

1) Matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta 24.11.2010 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) N:o 1177/2010 on tulkittava siten, että kyseistä asetusta ja erityisesti sen 18 ja 19 artiklaa sovelletaan tilanteessa, jossa meriliikennepalvelu peruutetaan, mistä ilmoitetaan etukäteen ennen alkuperäistä aikataulun mukaista lähtöaikaa, sillä perusteella, että liikennepalvelun tarjoamiseen tarkoitetun aluksen toimitus viivästyi eikä alusta voitu korvata toisella.

[85] Ks. vastaavasti tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 62 kohta).

[86] Ks. tämän ratkaisuehdotuksen 217 ja 218 kohta.

2) Asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklassa tarkoitettu lopullisen määräpaikan käsite vastaa lähtökohtaisesti alkuperäistä matkaa koskevassa kuljetussopimuksessa täsmennettyä aluksesta poistumiseen tarkoitettua satamaa.

   Uusi matkareitti, joka toteutetaan alkuperäisestä matkareitistä poikkeavaa reittiä pitkin vaihtoehtoisten matkojen avulla tai maayhteyden kautta (maanteitse tai rautateitse), voi olla kyseisen asetuksen 18 artiklassa tarkoitettu ”uusi matkareitti – – lopulliseen määräpaikkaan” ”vastaavin ehdoin”, jos kyseisen vaihtoehtoisen matkan muut ehdot ovat rinnastettavissa kuljetussopimuksessa vahvistettuihin alkuperäisen matkan ehtoihin.

   Mainitun asetuksen 18 artiklan 1 kohdan a alakohtaa on tulkittava siten, että uusi matkareitti on tarjottava lisämaksutta niin, että liikenteenharjoittajan on korvattava kustannukset, joita matkustajille koituu matkustamisesta alukseen nousemiseen ja siitä poistumiseen tarkoitettuun vaihtoehtoiseen satamaan ja toisaalta niistä pois, siltä osin kuin nämä kulut aiheutuvat uudesta matkareitistä ja ovat suuremmat kuin ne, joita matkustajille olisi aiheutunut matkustajaliikennepalvelun ollessa keskeytymätön.

3) Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa on tulkittava siten, että kun matkustajaliikennepalvelut peruutetaan ilmoittamalla siitä etukäteen ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja kun matkustaja valitsee uuden matkareitin tai myöhemmän matka-ajankohdan, kyseinen matkustaja voi vaatia korvausta kyseisen asetuksen 19 artiklan mukaisesti, kun otetaan huomioon, että saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan viivästyy kuljetussopimuksessa esitetystä. Jos matkustaja vaatii tällaista korvausta, viivästys vastaa sopimuksen mukaisen saapumisajan ja sen ajankohdan välistä erotusta, jolloin matkustaja saapui kuljetussopimuksessa yksilöityyn lopulliseen määräpaikkaan, edellyttäen, että uusi matkareitti on jatkanut aluksesta poistumiseen tarkoitetusta vaihtoehtoisesta satamasta kyseiseen määräpaikkaan.

   Sen sijaan matkustaja, joka on valinnut lipun hinnan palauttamisen kokonaan, ei voi vaatia kyseistä korvausta.

4) Asetuksen N:o 1177/2010 19 artiklaa on tulkittava siten, että lipun hinta kattaa kustannukset, jotka liittyvät matkustajan valitsemiin lisäpalveluihin, kuten hytin tai lemmikkieläintilojen varaamiseen tai premium lounge -tiloihin pääsyyn.

5) Asetuksen N:o 1177/2010 20 artiklan 4 kohtaa on tulkittava siten, että aluksen toimituksen viivästyminen, joka johtuu yhden sopimusosapuolen tai tämän sopimusosapuolen alihankkijoiden toiminnasta, liittyy kyseisen liikenteenharjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen silloin, kun se on alkanut tarjota varauksia ja tehnyt kuljetussopimuksia matkustajien kanssa ennen kuin se on saanut aluksen käyttöönsä, eikä viivästyminen näin ollen kuulu poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen alaan.

6) Asetuksen N:o 1177/2010 24 artiklan 2 kohtaa on tulkittava siten, että seuraamuksen määrääminen liikenteenharjoittajalle kyseisen asetuksen 19 artiklan mukaisesti matkustajalle kuuluvan korvauksen maksamatta jättämisestä ei edellytä, että matkustaja on esittänyt korvausvaatimuksen liikenteenharjoittajalle kahden kuukauden kuluessa siitä, kun palvelu suoritettiin tai kun se olisi pitänyt suorittaa.

7) Asetuksen N:o 1177/2010 25 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että kyseisen asetuksen täytäntöönpanosta vastaavan, jäsenvaltion nimeämän kansallisen elimen toimivaltaan kuuluvat kyseisen jäsenvaltion alueella sijaitsevista satamista lähtevät liikennepalvelut sekä silloin, kun kyseessä on meno-paluumatkaa koskeva kokonaan peruutettu kuljetus, paluuliikennepalvelu toisesta jäsenvaltiosta ensiksi mainitun jäsenvaltion alueella sijaitseviin satamiin.

8) Kymmenennen kysymyksen tarkastelussa ei ole tullut esiin seikkoja, jotka voisivat vaikuttaa asetuksen N:o 1177/2010 18 ja 19 artiklan pätevyyteen.