JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

L. A. GEELHOED

8 päivänä syyskuuta 2005 [1]

I Johdanto

1. Tämä ennakkoratkaisupyyntö koskee ensinnäkin 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 päivänä helmikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5, 6 ja 7 artiklan pätevyyttä (jäljempänä asetus N:o 261/2004 tai asetus). [2] Toiseksi se koskee EY 234 artiklan toisen kohdan tulkintaa.

II Asiaa koskevat oikeussäännöt

Montrealin yleissopimus

2. Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 yleissopimuksen eräiden kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä (jäljempänä Montrealin yleissopimus). [3] Se hyväksyttiin neuvoston päätöksellä 5.4.2001. [4] Se tuli voimaan Euroopan yhteisön osalta 28.6.2004.

3. Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa, jonka otsikkona on "Viivästys", määrätään seuraavaa:

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

4. Montrealin yleissopimuksen 22 artiklan 1 kappaleessa rahdinkuljettajan korvausvas-

1 — Alkuperäinen kieli: englanti.
2 — EUVL L 46, s. 1.
3 — EYVL 2001, L 194, s. 39.
4 — EYVL L 194, s. 38.

tuu 19 artiklassa määritetystä viivästyksestä rajoitetaan 4 150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden. Yleissopimuksen 22 artiklan 5 kappaleen perusteella rajoitusta ei sovelleta, jos vahinko johtuu rahdinkuljettajan teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen, tai huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että vahinkoa todennäköisesti aiheutuu.

5. Yleissopimuksen 29 artikla, jonka otsikkona on "Korvausvaatimusten perusta", kuuluu seuraavasti:

"Matkustajien, matkatavaran ja tavaran kuljetuksessa korvauskanne voidaan, riippumatta siitä, perustuuko se tähän yleissopimukseen, sopimukseen, sopimuksen ulkopuoliseen korvausvastuuseen tai muuhun perusteeseen, nostaa ainoastaan tässä yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti, tämän kuitenkaan vaikuttamatta siihen, kenellä on oikeus nostaa kanne ja mikä kunkin oikeuden sisältö on. Tällaisen kanteen perusteella ei voida tuomita rangaistusluonteisia, varoittavia tai muita aiheutuneen vahingon määrän ylittäviä korvauksia."

Asetus N:o 889/2002

6. Lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuusta onnettomuustapauksissa 9 päivänä lokakuuta 1997 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 2027/97 muuttamisesta 13 päivänä toukokuuta 2002 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 889/2002 [5] 1 artiklan 4 kohta korvaa asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan seuraavasti:

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

7. Asetuksen N:o 889/2002 1 artiklan 10 kohdalla lisätään asetukseen N:o 2027/97 liite, joka sisältää otsikon "Matkustajalle viivästyksestä aiheutuvat vahingot" alla muun muassa seuraavat säännökset:

"Matkustajan viivästyessä lentoliikenteen harjoittaja on korvausvastuussa, paitsi jos tämä on ryhtynyt kaikkiin kohtuudella edellytettäviin toimiin viivästymisen välttämiseksi tai jos tällaisia toimia ei ollut mahdollista toteuttaa. Matkustajan viivästymisen aiheuttamien vahinkojen osalta korvausvastuu rajoitetaan 4 150 erityiseen nosto-oikeuteen (likimääräinen summa paikallisena valuuttana)."

5 — EYVL L 140, s. 2.

Asetus N:o 261/2004

8. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa, jonka otsikkona on "Peruuttaminen", säädetään seuraavaa:

"1. Jos lento peruutetaan:

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

b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan mukaisesti sekä uudelleenreitityksen osalta, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään peruutetulle lennolle aikataulun mukaista lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määritettyä apua;

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

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

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

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

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

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

4. Näyttövelvollisuus siitä, että matkustajalle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta ja ajankohdasta, jona ilmoitus on tehty, kuuluu lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle."

9. Asetuksen N:o 261/2004 6 artikla, jonka otsikkona on "Viivästyminen", kuuluu seuraavasti:

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

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

b) vähintään kolme tuntia yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, tai

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

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyä apua, ja

ii) kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä apua, ja

iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltyä apua.

2. Apua on joka tapauksessa tarjottava yllä matkan pituuden mukaisesti vahvistetun ajan kuluessa."

10. Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa, jonka otsikkona on "Oikeus korvaukseen", säädetään seuraavaa:

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

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

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

c) 600 euroa lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa.

Lennon pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä viimeistä määräpaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu.

2. Jos matkustajalle tarjotaan matkan uudelleenreititystä 8 artiklan mukaisesti siten, että hän pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vaihtoehtoisella lennolla, jonka saapumisaika verrattuna alun perin varatun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan ei ylitä

a) enintään 1500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai

b) yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 mutta alle 3500 kilometriä, kolmea tuntia, tai

c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

3. Edellä 1 kohdassa tarkoitettu korvaus on maksettava käteisenä, sähköisenä pankkisiirtona, pankkisiirtona, sekillä tai, matkustajan allekirjoitetulla suostumuksella, matkakuponkeina ja/tai muina palveluina.

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

11. Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklassa säädetään seuraavaa:

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

a) lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä

tavalla kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:

— paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;

b) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla mahdollisimman pian lopulliseen määräpaikkaansa; tai

c) matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee vastaavilla kuljetusehdoilla lopulliseen määräpaikkaansa hänelle sopivana myöhempänä ajankohtana edellyttäen, että paikkoja on saatavilla.

2. Edellä 1 kohdan a alakohtaa sovelletaan myös matkustajaan, jonka lento on osa valmismatkaa, lukuun ottamatta oikeutta saada lennon hinta palautetuksi, jos matkustajalla on tämä oikeus direktiivin 90/314/ETY nojalla.

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

12. Asetuksen N:o 261/2004 9 artikla kuuluu seuraavasti:

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

a) aterioita ja virvokkeita kohtuullisessa suhteessa odotusaikaan;

b) hotellimajoitus,

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

— jos matkustajan aikomaa pitempi oleskelu osoittautuu välttämättömäksi;

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

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

3. Tätä artiklaa soveltaessaan on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kiinnitettävä erityistä huomiota liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeisiin ja mahdollisiin saattajiin sekä ilman saattajaa matkustavien lasten tarpeisiin."

III Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

13. International Air Transport Association (jäljempänä IATA), joka edustaa 130 maahan sijoittautunutta 270 lentoyhtiötä, jotka kuljettavat 98 prosenttia kansainvälisen reittiliikenteen matkustajista maailmassa, ja European Low Fares Airline Association (jäljempänä ELFAA), tammikuussa 2004 perustettu rekisteröimätön yhdistys, joka edustaa yhdeksään EU:n jäsenvaltioon sijoittautunutta kymmentä eurooppalaista halpalentoyhtiötä (jäljempänä kaikki yhdessä kantajat) nostivat Yhdistyneen kuningaskunnan High Court of Justicessa (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (jäljempänä High Court) kaksi kannetta Yhdistyneen kuningaskunnan ja Pohjois-Irlannin hallituksen Department for Transportia vastaan asetuksen N:o 261/2004 täytäntöönpanon oikeudelliseksi arvioimiseksi.

14. High Courtin mielestä kantajien väitteet olivat aiheellisia eivätkä siis perusteettomia, joten se päätti esittää yhteisöjen tuomioistuimelle ne kantajien esittämät seitsemän kysymystä, joissa riitautetaan asetuksen N:o 261/2004 pätevyys. Koska Department for Transport kuitenkin epäili, olisiko kuutta noista kysymyksistä tarpeen saattaa yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi, sillä ne eivät antaneet todellista aihetta epäillä kyseisen asetuksen pätevyyttä, High Court halusi tietää, minkä edellytysten tai vähimmäisvaatimusten on täytyttävä ennen kuin yhteisön säädöksen pätevyyttä koskeva kysymys on saatettava yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavaksi EY 234 artiklan toisen kohdan perusteella. Tässä tilanteessa kansallinen tuomioistuin on esittänyt yhteisöjen tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

"1) Onko asetuksen N:o 261/2004 6 artikla pätemätön sillä perusteella, että se on ristiriidassa vuoden 1999 Montrealin yleissopimuksen ja erityisesti sen 19, 22 ja 29 artiklan kanssa, ja vaikuttaako tämä (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

2) Oliko asetuksen 5 artiklan muuttaminen sinä aikana, kun asetusluonnos oli vielä sovittelukomitean käsiteltävänä, EY 251 artiklassa vahvistettujen menettelyvaatimusten vastaista, ja jos oli, onko asetuksen 5 artikla siis pätemätön, ja jos on, vaikuttaako tämä (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

3) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, että ne ovat oikeusvarmuuden periaatteen vastaisia, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

4) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, ettei niiden tueksi esitetä riittäviä perusteluja, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

5) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, että ne rikkovat suhteellisuusperiaatetta, jota kaikissa yhteisön toimenpiteissä on noudatettava, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

6) Ovatko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 6 artikla (tai niiden osat) pätemättömiä sillä perusteella, että ne syrjivät etenkin jälkimmäisen kantajana olevan organisaation jäseniä tavalla, joka on mielivaltainen ja jota ei voida objektiivisesti perustella, ja jos ovat, vaikuttaako niiden pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

7) Onko asetuksen 7 artikla (tai osa siitä) mitätön tai pätemätön sillä perusteella, että velvollisuus maksaa kiinteämääräinen korvaus lennon peruuttamisesta tapauksissa, joissa lentoliikenteen harjoittajalla ei ole mahdollisuutta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, on syrjivä tai ei täytä kaikilta yhteisön toimenpiteiltä edellytettyä suhteellisuusvaatimusta tai ei ole riittävän perusteltu, ja jos on, vaikuttaako sen pätemättömyys (yhdessä muiden asiaan vaikuttavien seikkojen kanssa) asetuksen pätevyyteen kokonaisuutena?

8) Jos kansallinen tuomioistuin on antanut luvan sellaisen kanteen nostamiseen, jossa esitetään yhteisön säädöksen pätevyyttä koskevia kysymyksiä, ja jos kyseinen tuomioistuin pitää kysymyksiä perusteltuina ja aiheellisina, onko olemassa yhteisön oikeuden periaatteita, joista kansallinen tuomioistuin voisi päätellä, mitä edellytyksiä tai vähimmäisvaatimuksia sen on sovellettava päättäessään, saatetaanko yhteisön säädöksen pätevyyttä koskeva kysymys EY 234 artiklan 2 kohdan mukaisesti yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavaksi?"

15. High Courtin päätös on saapunut yhteisöjen tuomioistuimeen 12.8.2004. Kantajat, Euroopan parlamentti, neuvosto ja komissio sekä Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus ovat esittäneet kirjalliset huomautuksensa. Suullinen käsittely on pidetty 7.6.2005.

IV Tapauksen tarkastelu

16. Käsiteltävänä olevassa ennakkoratkaisupyynnössä esitetyistä kahdeksasta kysymyksestä seitsemän koskee asetuksen N:o 261/2004 pätevyyttä.

17. Asetuksen N:o 261/2004 soveltamisalaan kuuluvat lennolle pääsyn epääminen (4 artikla), lennon peruuttaminen (5 artikla) ja lennon viivästyminen (6 artikla).

18. Kunkin tilanteen varalta on säädetty tietyistä lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksista:

— Jos lennolle pääsy evätään: korvauksen maksaminen (7 artikla), uudelleenreititys tai korvaus (8 artikla) ja huolenpito (9 artikla).

— Jos lento peruutetaan: avustaminen tarjoamalla uudelleenreititystä tai palauttamalla lipun hinta (8 artikla) ja huolenpito muun muassa tarjoamalla ilmaiseksi aterioita (9 artikla), mutta ei korvauksen maksaminen (7 artikla), edellyttäen, että matkustajille oli ilmoitettu peruutuksesta hyvissä ajoin, tai jos lentoliikenteen harjoittaja pystyy osoittamaan, että lennon peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista.

— Jos lento viivästyy: ainoastaan 9 artiklan mukainen huolenpito, paitsi, jos kyse on vähintään viiden tunnin viivästymisestä. Siinä tilanteessa matkustajalla on myös oikeus 8 artiklan mukaiseen lentolipun hinnan palautukseen.

19. Lisäksi lentoliikenteen harjoittajan on tiedotettava matkustajille heidän oikeuksistaan, jotta he voivat käyttää niitä tehok-

kaasti.[6] Heille on annettava sen elimen yhteystiedot, jonka tehtävänä on varmistaa ja valvoa, että lentoliikenteen harjoittajat yleisesti noudattavat kyseistä asetusta.[7]

— menettelyvirhe: asetuksen 5 artiklaan tehtiin muutos EY 251 artiklassa vahvistetun menettelyn vastaisesti

20. Näitä matkustajiin kohdistuvia velvollisuuksia ei myöskään voida rajoittaa eikä niistä voida luopua esimerkiksi kuljetussopimukseen sisältyvällä vapauttavalla tai rajoittavalla lausekkeella.[8]

— oikeusvarmuuden puuttuminen ja perustelujen riittämättömyys

— suhteellisuusperiaatteen rikkominen

21. Kantajien pääasiassa esittämät väitteet eivät koske 4 artiklan laillisuutta eivätkä lentoliikenteen harjoittajien velvollisuutta antaa korvausta tai apua matkustajille, joilta on evätty pääsy lennolle, vaan ne koskevat 5 ja 6 artiklassa säädettyä velvollisuutta maksaa korvausta, palauttaa lentolipun hinta tai tarjota matkan uudelleenreititystä ja huolenpitoa matkustajille, jos lento peruutetaan tai se viivästyy.

— syrjintäkiellon periaatteen rikkominen

— kiinteämääräisen korvauksen kohtuuttomuus, syrjivyys ja perusteettomuus.

22. Esitetyt kanneperusteet ovat tiivistettynä seuraavat:

Ensimmäinen kysymys (ristiriita Montrealin yleissopimuksen kanssa)

— ristiriita asetuksen 6 artiklan ja Montrealin yleissopimuksen välillä

23. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään sitä, onko

6 — Ks. johdanto-osan 20 perustelukappale ja 14 artikla.
7 — Ks. johdanto-osan 22 perustelukappale ja 16 artikla.
8 — Ks. 15 artikla.

asetuksen 6 artikla (viivästyminen) pätemätön, sillä se on ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen 19, 22 ja 29 artiklan kanssa.

24. Jos lento viivästyy vähintään kaksi tuntia, lentoliikenteen harjoittaja on asetuksen 6 artiklan nojalla velvollinen tarjoamaan 9 artiklan mukaista huolenpitoa. Jos lento viivästyy vähintään viisi tuntia, matkustajalla on myös oikeus 8 artiklan mukaiseen korvaukseen tai uudelleenreititykseen. Asetuksen 6 artikla ei kuitenkaan tarjoa lentoliikenteen harjoittajille mahdollisuutta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

25. IATA ja ELFAA huomauttavat, että koska poikkeuksellisiin olosuhteisiin ei voida vedota, asetuksen 6 artikla on ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan, 22 artiklan 1 kappaleen ja 29 artiklan kanssa ja sen vuoksi pätemätön.

26. Montrealin yleissopimus sallii poikkeuksellisiin olosuhteisiin vetoamisen. Kantajien mukaan yleissopimuksen 29 artiklasta seuraa, että kun kyse on matkustajien ilmakuljetuksista, korvauskanne voidaan nostaa ainoastaan kyseisessä yleissopimuksessa määrätyin ehdoin, riippumatta siitä, mihin kanne perustuu. Matkustajien ilmakuljetuksissa esiintyneestä viivästymisestä aiheutunutta vahinkoa koskevien säännösten on siis aina oltava Montrealin yleissopimuksen 19 ja 22 artiklan mukaisia.

27. Kantajat väittävät, että Montrealin yleissopimus sitoo yhteisöä, että se on ensisijainen asetuksen 6 artiklaan nähden ja että Montrealin yleissopimuksen 19 artiklalla, 22 artiklan 1 kappaleella ja 29 artiklalla on välitön oikeusvaikutus.

28. Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission sekä Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan asetuksen ja yleissopimuksen välillä ei ole ristiriitaa, sillä kyseiset toimenpiteet liittyvät kahteen eri järjestelmään, joilla on eri tavoitteet. Huolenpidon ja avun tarjoamista koskevan vaatimuksen ei niiden mielestä voida katsoa tarkoittavan Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa tarkoitettua vahingonkorvausvelvollisuutta.

29. Ne toteavat, että asetuksen 6 artiklassa lentoliikenteen harjoittajille asetetut vaatimukset ovat yleisluonteisia sääntöjä. Kyseisellä velvollisuudella ei ole mitään tekemistä tuomioistuimessa nostetun korvauskanteen kanssa. Se edellyttää ainoastaan avun antamista matkustajille vastaamalla heidän välittömiin tarpeisiinsa paikalla, jos lento viivästyy.

30. Suullisessa käsittelyssä IATA ja ELFAA tarkensivat Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission esittämiä huomautuksia. Ne toteavat, että yhteisön toimielinten väitteet perustuvat Montrealin yleissopimuksen

19 artiklassa esiintyvän, viivästyksestä aiheutuvan vahingon käsitteen suppeaan tulkintaan. Lisäksi ne ovat eri mieltä väitteistä, joiden mukaan yleissopimuksella yhdenmukaistettaisiin tiettyjä sääntöjä vain osittain.

31. Kantajat väittävät suppean tulkinnan olevan vastoin kuluttajien etuja, yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöä [9] ja muiden tuomioistuinten tuomioita (joissa matkustajille on Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan perusteella myönnetty korvausta muun muassa hotellikuluista). Toiseksi kantajat huomauttavat, että kyseisen suppean tulkinnan seurauksena yhteisö katsoi voivansa vapaasti täyttää aukon, vaikka siitä aiheutuukin enemmän sekaannusta, sillä niiden mielestä sekä asetuksessa N:o 2027/97 että N:o 261/2004 pyritään luomaan yhtenäiset säännöt ja ne molemmat koskevat lentojen viivästymisestä aiheutuvaa lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta. Kantajien mielestä näitä kahta asetusta on mahdotonta sovittaa yhteen. Ne viittaavat sanaan "korvaus", jota käytetään molemmissa asetuksissa mutta ilmeisesti eri merkityksessä: vahingonkorvaus (asetus N:o 2027/97) ja vahingonkorvaus ilman vahinkoa (asetus N:o 261/2004). [10] Kantajien mielestä tästä toimielinten tekemästä merkityserosta aiheutuu varsin paljon sekaannusta. Se tekee tyhjäksi asetuksen N:o 2027/97, sellaisena kuin se on muutettuna asetuksella N:o 889/2002, johdanto-osan 12. perustelukappaleessa tarkoitetun yksinkertaisuuden ja selkeyden sekä Montrealin yleissopimuksella luodun tasapainoisen järjestelmän ja tämän lisäksi se rikkoo selvästi kyseistä yleissopimusta. Kantajien mielestä vahingonkorvaus ilman vahinkoa tarkoittaa samaa kuin aiheutuneen vahingon määrän ylittävät korvaukset. Jos asia on näin, asetuksen N:o 261/2004 6 artikla on ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan ja asetuksen N:o 2027/97 3 artiklan kanssa, sellaisena kuin se on muutettuna, ja tämä vapauttaa lentoliikenteen harjoittajan täysin korvausvastuusta.

Kysymyksen tarkastelu

32. Euroopan yhteisö on Montrealin yleissopimuksen sopimuspuoli, joten on selvää, että yleissopimus sitoo yhteisöä. Yleissopimus allekirjoitettiin ja tehtiin EY 300 artiklan perusteella. Kyseisen EY 300 artiklan mukaisesti tehdyt sopimukset sitovat toimielimiä ja jäsenvaltioita ja ovat voimaantulonsa jälkeen

9 — Kantajat vetoavat asiaan C-336/03, easyCar, tuomio 10.3.2005 (Kok. 2005, s. I-0000) ja asiaan C-168/00, Leitner, tuomio 12.3.2002 (Kok. 2002, s. I-2631). Asiassa easyCar annetusta tuomiosta seuraa, että poikkeuksia kuluttajansuojasäännöistä on tulkittava suppeasti. Kantajat väittävät asian Leitner perusteella, että vahingon käsite sisältää myös aineettomat vahingot ja että tämän pitäisi koskea vahingon käsitettä myös Montrealin yleissopimuksen 19 artiklan ja asetuksen N:o 2027/97 yhteydessä.

10 — Tässä suhteessa kantajat viittaavat asetuksen N:o 2027/97 määritelmään "korvaukseen oikeutettu henkilö" sellaisena kun se on muutettuna, sekä asetuksen N:o 261/2004 lisäkorvausta koskevan 15 artiklan sananmuotoon. Vaikka molempien asetusten englannin- ja ranskankieliset toisinnot käyttävät sanaa "compensation" ja "indemnisation", muut kieliversiot kuten saksa (Schadenersatzberechtigde, zusätzliche Ausgleichsleistung) ja hollanti (schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie) eivät tee tätä eroa.

erottamaton osa yhteisön oikeusjärjestystä. [11] Se, että kyseinen asetus annettiin ennen Montrealin yleissopimuksen voimaantuloa Euroopan yhteisön osalta, ei muuta kansainvälisen oikeuden mukaisia yhteisön toimielinten velvollisuuksia. Kansainvälisenä sopimuksena Montrealin yleissopimus sitoo sopimuspuoliaan ja sitä on noudatettava vilpittömässä mielessä. Vaikka yhteisö ei olekaan vielä virallisesti tallettanut ratifioimiskirjaansa, yhteisön toimielimet eivät saa toimia kansainvälisten sopimusten vastaisesti. Toimielimet ovat yleissopimuksen allekirjoittamispäivästä 9.12.1999 lähtien olleet velvollisia pidättymään teoista, jotka saattaisivat olla yleissopimuksen tarkoituksen vastaisia. [12] On siis olemassa velvollisuus pidättyä antamasta sellaista yhteisön lainsäädäntöä, joka saattaisi olla ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen kanssa.

33. Näin ollen kysymys on siitä, ovatko yleissopimuksen soveltamisala ja tarkoitus samat kuin riitautetun asetuksen N:o 261/2004 (säännöksillä) ja onko näiden kahden välillä ristiriitaa.

34. Vuoden 1999 Montrealin yleissopimuksen, kuten sitä edeltävän, vuoden 1929 Varsovan yleissopimuksen (sellaisena kuin se on muutettuna). tarkoituksena on yhtenäistää tiettyjä kansainvälisessä ilmakuljetuksessa esiintyvää korvausvastuuta koskevia sääntöjä.

35. Nyt esillä olevan asian kannalta merkitykselliset määräykset sisältyvät Montrealin yleissopimuksen III lukuun, jossa käsitellään rahdinkuljettajan vastuuta ja vahingonkorvauksen laajuutta. Yleissopimuksen 17 artiklassa käsitellään matkustajan kuoleman tai hänelle aiheutuneen vamman vuoksi tai matkatavaravahingosta maksettavaa korvausta. Yleissopimuksen 18 artikla koskee tavaran vahingoittumista. Sen 19 artiklassa käsitellään vahinkoa, joka on aiheutunut viivästyksestä matkustajien, matkatavaran tai tavaran ilmakuljetuksessa ja josta rahdinkuljettaja on vastuussa. Kyseisestä 19 artiklasta johtuu, että rahdinkuljettajan oletetaan olevan korvausvastuussa, mutta se voi kumota tuon olettaman näyttämällä toteen, että se itse ja sen palveluksessa olevat henkilöt ja asiamiehet ryhtyivät vahingon välttämiseksi kaikkiin toimenpiteisiin, joita on voitu kohtuudella edellyttää, tai jos niiden on ollut mahdotonta ryhtyä tällaisiin toimenpiteisiin.

36. Seuraavissa artikloissa, alkaen 20–28 artiklasta, käsitellään erilaisia asioita, kuten lentoliikenteen harjoittajan korvausvastuun rajoittamista esimerkiksi viivästyksen osalta 4150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

11 — Ks. asia 181/73, Haegeman v. Belgia, tuomio 30.4.1974 (Kok. 1974, s. 449, Kok. Ep. II, s. 283) ja asia 104/81, Hauptzollamt Mainz v. Kupferberg, tuomio 26.10.1982 (Kok. 1982, s. 3641, Kok. Ep. VI, s. 555).

12 — Ks. valtiosopimusoikeutta koskevan Wienin yleissopimuksen 18 artikla, jossa kansainvälisen tapaoikeuden mukainen vilpittömän mielen periaate on kodifioitu seuraavasti: "Valtion on pidättäydyttävä toimenpiteistä, jotka tekisivät tyhjäksi valtiosopimuksen tarkoituksen ja päämäärän, kun: a) se on allekirjoittanut valtiosopimuksen tai vaihtanut valtiosopimuksen muodostavat asiakirjat ratifioimis- tai hyväksymisehdoin, jollei se ole selvästi ilmaissut, ettei sen tarkoituksena ole tulla valtiosopimuksen osapuoleksi; tai b) se on ilmaissut suostumuksensa valtiosopimuksen noudattamiseen valtiosopimuksen voimaantuloa edeltäneenä aikana ja ehdolla, ettei voimaantulo kohtuuttomasti viivästy."

37. Yleissopimuksen 29 artiklassa puolestaan määrätään, että korvauskanne voidaan nostaa tuomioistuimessa ainoastaan yleissopimuksessa määrättyjen ehtojen ja korvausvastuun rajojen mukaisesti. Sen 33 artiklassa määritetään, mitkä tuomioistuimet ovat toimivaltaisia, ja määrätään, että oikeudenkäyntimenettelyä koskeviin kysymyksiin sovelletaan asiaa käsittelevän tuomioistuimen lainsäädäntöä. Lisäksi 35 artiklassa määrätään kanneoikeuden vanhenemisajaksi kaksi vuotta.

38. Yhteisön kannalta merkitykselliset Montrealin yleissopimuksen määräykset on sisällytetty asetukseen N:o 2027/97 muuttamalla sitä asetuksella N:o 889/2002. Muutettu versio on ollut voimassa 28.6.2004 lähtien, jolloin Montrealin yleissopimus tuli voimaan yhteisön osalta. [13]

39. Asetuksen N:o 2027/97, sellaisena kuin se on muutettuna, soveltamisala on nyt siis laajempi ja käsittää lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun myös viivästyksestä aiheutuvasta vahingosta. Tämä käy ilmi esimerkiksi kyseisen asetuksen 3 artiklan 1 kohdasta ja liitteestä, joka on itse asiassa tiedote, jota lentoliikenteen harjoittajien on asetuksen 6 artiklan mukaisesti käytettävä. Siinä esitetään yhteenveto korvausvastuuta koskevista säännöistä, joita yhteisön lentoliikenteen harjoittajien on noudatettava yhteisön lainsäädännön ja Montrealin yleissopimuksen mukaisesti.

40. Riitautetussa asetuksessa N:o 261/2004 säädetään viivästyksestä aiheutuvasta vahingosta syntyvän, Montrealin yleissopimuksen ja yhteisön lainsäädännön mukaisen lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuun lisäksi erikseen niiden korvausvastuusta silloin, kun kyse on lennolle pääsyn epäämisestä, lennon peruuntumisesta ja lennon viivästymisestä.

41. Jos lento viivästyy, lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava viivästyksen ajan huolenpitoa, kuten aterioita tai hotellimajoitusta, sekä apua. Tästä velvollisuudesta ei voida vapautua vetoamalla poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Asian tarkastelussa ei siis ole kyse ainoastaan Montrealin yleissopimuksen soveltamisalasta ja tarkoituksesta, vaan myös siitä, mitä tarkoittaa "viivästymisestä aiheutuva vahinko" (jonka kantajat toivat esiin pääasiassa), sillä poikkeuksellisiin olosuhteisiin vetoaminen on mahdollista Montrealin yleissopimuksen, vaan ei riitautetun asetuksen perusteella.

42. Mielestäni Montrealin yleissopimus ja asetus täydentävät toisiaan eivätkä ole ristiriidassa keskenään, kuten selvitän jäljempänä.

43. Ensinnäkin on aivan selvää, että Montrealin yleissopimuksella yhdenmukaistetaan eräitä kansainvälistä ilmakuljetusta koskevia sääntöjä, kuten sääntöjä, jotka koskevat

13 — Asetuksen N:o 889/2002 2 artikla.

lentoliikenteen harjoittajien korvausvastuuta viivästymisestä aiheutuvasta vahingosta ja korvauskanteita, joita yksittäiset matkustajat voivat sen perusteella nostaa tuomioistuimissa. Kyseinen yhdenmukaistaminen ei kuitenkaan koske kaikkia lennon viivästyessä mahdollisesti syntyviä tilanteita.

44. Kuten komissio ja neuvosto ovat huomauttaneet, Montrealin yleissopimuksessa määrätään, minkälaisia kanteita tuomioistuimissa voidaan nostaa viivästymisestä aiheutuvasta vahingosta. Tältä osin sen 29 artiklassa viitataan yleisesti "korvauskanteeseen", mutta ei "viivästymisen vuoksi nostettavaan korvauskanteeseen".

45. Montrealin yleissopimuksessa määrätään siis tyhjentävästi viivästymisen vuoksi nostettavasta korvauskanteesta, mutta siinä ei estetä oikeustoimia, jotka eivät liity korvauskanteeseen. Yleissopimuksessa ei esimerkiksi suljeta pois oikeustoimia, joilla asetetaan lentoliikenteen harjoittajille tiettyjä vähimmäisvaatimuksia niiden palvelujen osalta, joita niiden on tarjottava viivästyksen ajan.

46. Toiseksi on selvää, että asetuksen 6 artiklassa ei käsitellä korvausvastuuta tai korvauskanteita. Kuten myös Euroopan parlamentti, neuvosto ja komissio ovat huomauttaneet, korvauskanne edellyttää sen punnitsemista, onko vahinkoa ylipäänsä aiheutunut, onko viivästyksen ja vahinkojen välillä syyyhteyttä, mikä on vahinkojen määrä ja saattoiko lentoliikenteen harjoittaja vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Näillä näkökohdilla on merkitystä silloin, kun (korvaus) kanne nostetaan yhdessä tai useammassa (yleissopimuksen 33 artiklassa tarkoitetussa) toimivaltaisessa tuomioistuimessa.

47. Näillä näkökohdilla ei ole merkitystä asetuksen 6 artiklan yhteydessä. Kyseisen 6 artiklan tarkoituksena on suojella matkustajia velvoittamalla lentoliikenteen harjoittajat antamaan huolenpitoa ja auttamaan ilman kuljetusta jääneitä matkustajia riippumatta siitä, onko vahinkoa aiheutunut. Vahinkoa ei tarvitse osoittaa aiheutuneen, eikä lentoliikenteen harjoittajan mahdollisella tuottamuksella ole merkitystä tässä yhteydessä. Näin ollen ei myöskään ole tarpeen voida vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

48. Velvollisuus vähimmäispalveluiden tarjoamiseen viivästymisen ajalta ja näin ollen matkustajille annettava suoja ovat yleisluonteisia sääntöjä.

49. On muuten itsestään selvää, että jos matkustajalle aiheutuu viivästymisen vuoksi myös vahinkoa, hän voi nostaa Montrealin

yleissopimuksen 19 artiklan nojalla vahingonkorvauskanteen jossain yleissopimuksen 33 artiklassa tarkoitetuista toimivaltaisista tuomioistuimista. Mahdollisuus tällaisiin korvauskanteisiin on säilytetty 12 artiklassa.

50. Mielestäni on selvää, että 6 artiklassa säädetyt lentoliikenteen harjoittajien velvollisuudet eivät ole ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen kanssa. Yhtäältä Montrealin yleissopimus ja asetus N:o 2027/97 ja toisaalta asetus N:o 261/2004 ovat täysin eriluonteisia. Kuten edellä on esitetty, Montrealin yleissopimus käsittelee yksittäisen matkustajan oikeutta nostaa tuomioistuimessa kanne vaatiakseen korvausta hänelle viivästymisestä aiheutuneesta vahingosta, ja tässä tilanteessa sovelletaan kansainvälistä yksityisoikeutta. Asetuksen 6 artiklan tarkoituksena puolestaan on säätää tietyistä lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksista, ja sillä annetaan samalla kaikille matkustajille oikeus saada viivästymisen ajan välitöntä huolenpitoa ja apua.

51. Mielestäni on ilmeistä, että tuollainen säädökseen perustuva velvollisuus ei ole sama asia kuin Montrealin yleissopimuksen mukainen korvausvelvollisuus viivästyksestä aiheutuneesta vahingosta (millä tarkoitetaan viivästyksen seurauksena aiheutunutta menetystä).

52. Tämän lisäksi, kuten Euroopan parlamenttikin on huomauttanut, asetuksessa N:o 261/2004 säädettyjen lentoliikenteen harjoittajien velvollisuuksia korostavat entisestään erilaiset täytäntöönpanojärjestelyt. Asetuksessa säädetään, että jokaisen jäsenvaltion on nimettävä asetuksen täytäntöönpanosta vastaava elin, jonka "on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan". Jos lentoliikenteen harjoittaja ei noudata asetuksen mukaisia velvollisuuksiaan ja näin ollen epää matkustajilta oikeuden korvauksiin, he voivat valittaa kyseiselle elimelle. Jäsenvaltioiden on myös varokeinona varmistettava, että voimassa on järjestelmä, joka takaa tehokkaat, oikeasuhtaiset ja varoittavat seuraamukset.

53. Matkustaja voi nostaa kanteen myös siinä tapauksessa, että lentoliikenteen harjoittaja ei ole hoitanut julkisoikeudellisia velvollisuuksiaan. Tällaisen kanteen ilmeisenä tarkoituksena on pakottaa lentoliikenteen harjoittajat noudattamaan velvollisuuksiaan riippumatta siitä, onko matkustajalle aiheutunut vahinkoa velvollisuuksien noudattamatta jättämisen seurauksena. Kanteen kohde ja lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudet ovat toisin sanoen yhtenevät.

Toinen kysymys (EY 251 artikla)

54. Kansallinen tuomioistuin haluaa toisella kysymyksellään saada selville a) onko 5 artikla

(peruuttaminen) pätemätön, sillä sovittelukomitea teki siihen muutoksia EY 251 artiklan vastaisesti, ja b) jos on, vaikuttaako siinä tapauksessa tämä seikka tai jokin muu asiaan vaikuttava seikka asetuksen pätevyyteen kokonaisuudessaan.

55. IATA:n ja ELFAA:n mukaan sovittelukomitea toimi laittomasti poistaessaan tekstistä lentoliikenteen harjoittajan mahdollisuuden vedota lennon peruuntuessa poikkeuksellisiin olosuhteisiin 9 artiklaan (huolenpidon tarjoaminen) liittyvien vaatimusten yhteydessä, vaikka neuvoston yhteisen kannan ja parlamentin toisen käsittelyn välillä ei ollut tässä yhteydessä ristiriitaa.

56. Kantajat väittävät ensisijaisesti, että sovittelukomitea saa muuttaa ehdotetun oikeustoimen säännöksiä ainoastaan, jos parlamentti ja neuvosto eivät ensin ole päässeet asiasta yksimielisyyteen toisessa käsittelyssä. Tässä kohdin kantajat vetoavat EY 251 artiklan 4 kohdan selkeään sanamuotoon, jonka nojalla sovittelukomitea käsittelee yhteistä kantaa parlamentin ehdottamien tarkistusten perusteella. Lisäksi ne väittävät, että muunlainen tulkinta merkitsisi sitä, että sovittelukomitealle annettaisiin epäsuorasti valtaa, mikä horjuttaisi toimielinten välistä tasapainoa lainsäädäntöprosessissa ja synnyttäisi merkittävämmän demokratiavajeen kuin se, joka oli tarkoitus korjata EY 251 artiklalla.

57. Kantajat väittävät, että jos sovittelukomitea saisi tehdä neuvoston yhteiseen kantaan uusia muutoksia, sovittelukomitean työskentelyyn osallistuvat parlamentin jäsenet voisivat tosiasiallisesti jättää huomiotta parlamentin täysistunnon kannan. Kantajat vetoavat toisen ja kolmannen käsittelyn äänestysmenettelyjen eroavaisuuteen. Toisessa käsittelyssä parlamentti äänestää kustakin ehdotetusta tarkistuksesta erikseen, jolloin kukin sen jäsenistä voi hyväksyä tai hylätä ehdotetut tarkistukset yksitellen, mutta kolmannessa käsittelyssä parlamentti voi ainoastaan hyväksyä tai hylätä yhteisen tekstin kokonaisuudessaan.

58. Jos teksteihin tehdään sovittelumenettelyssä uusia muutoksia, joita ei ole aiemmin käsitelty, se vaikuttaisi haitallisesti myös komission lainsäädäntövaltaan.

59. Neuvoston, Euroopan parlamentin ja komission sekä Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen mukaan sovittelukomitea ei ylittänyt toimivaltaansa. Niiden mielestä EY 251 artiklan 4 kohdan sanamuoto ei tue IATA:n ja ELFAA:n suppeata tulkintaa asiasta.

Kysymyksen tarkastelu

60. Sovittelukomiteamenettelyyn turvaudutaan yhteispäätösmenettelyssä ainoastaan sil-

loin, kun parlamentti ja neuvosto eivät pääse yhteisymmärrykseen ehdotetun oikeustoimen tekstistä kummankin käsiteltyä sitä kahdesti.

61. Nyt esillä olevassa asiassa parlamentti hyväksyi toisessa käsittelyssään useita tarkistuksia neuvoston yhteiseen kantaan. Neuvosto ei hyväksynyt niitä kaikkia. Tästä syystä sovittelukomitea kutsuttiin siksi koolle EY 251 artiklan 4 kohdan nojalla.

62. Sovittelukomitea pääsi sopimukseen 14.10.2003. Sovittiin muun muassa, että lentoliikenteen harjoittajien on tarjottava huolenpitoa eikä niillä ole mahdollisuutta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin. Kun sovittelumenettelyssä aikaan saadusta sopimuksesta äänestettiin Euroopan parlamentissa 18.12.2003, sopimus hyväksyttiin 467 äänellä puolesta ja 4:llä vastaan 13:n äänestäessä tyhjää. Neuvosto antoi sovittelukomitean hyväksymän yhteisen tekstin määräenemmistöllä 26.1.2004.

63. Aloitan EY 251 artiklaa koskevalla lyhyellä yhteenvedolla.

64. Maastrichtin sopimuksella käyttöön otettu yhteispäätösmenettely, jota muutettiin Amsterdamin sopimuksella ja jonka soveltamisalaa laajennettiin edelleen Nizzan sopimuksella, on tällä hetkellä Euroopan yhteisön tärkein lainsäädäntömenettely. Sen tarkoituksena on estää lainsäädännön vahvistaminen ilman sekä neuvoston että Euroopan parlamentin hyväksyntää. Näin ollen menettelyssä korostetaan yhteisesti hyväksyttyyn tekstiin pyrkimistä sekä asetetaan neuvosto ja parlamentti tasa-arvoiseen asemaan.

65. Menettely koostuu kolmesta vaiheesta (ensimmäinen käsittely, toinen käsittely ja kolmas käsittely, johon liittyy sovittelu), mutta menettely voidaan päättää missä tahansa vaiheessa, jos parlamentti ja neuvosto pääsevät sopimukseen.

66. Yhteispäätösmenettely alkaa aina komission ehdotuksesta. Komissio esittää ehdotuksensa samanaikaisesti parlamentille ja neuvostolle.

67. Komission ehdotus siirretään parlamentin ensimmäiseen käsittelyyn tarkistuksilla varustettuna tai ilman tarkistuksia. Ehdotuksen hyväksyminen edellyttää äänestykseen osallistuneiden parlamentin jäsenten äänten enemmistöä.

68. Kun parlamentti hyväksyy tarkistuksia, komissio antaa lausuntonsa ja lähettää sen yhdessä (tarkistetun) ehdotuksen kanssa

neuvostolle. Jos neuvosto hyväksyy kaikki parlamentin tarkistukset tai jos parlamentti ei esitä yhtäkään tarkistusta, neuvosto voi hyväksyä säädöksen. Muussa tapauksessa neuvosto päättää ensimmäisen käsittelynsä vahvistaessaan sen, mitä kutsumme yhteiseksi kannaksi.

69. Yhteinen kanta täydennettynä niillä perusteluilla, jotka johtivat neuvoston vahvistamaan tämän kannan, toimitetaan Euroopan parlamentille samoin kuin komission lausunto yhteisestä kannasta. Kolmen kuukauden kuluessa tästä (tai neljän, jos määräaikaa pidennetään) parlamentti voi vahvistaa yhteisen kannan (säädös on hyväksytty),[14] hylätä sen (tässä tapauksessa menettely päätetään) tai tehdä siihen tarkistuksia sen toisessa käsittelyssä. Yhteisen kannan hylkääminen tai siihen esitettyjen tarkistusten hyväksyminen edellyttää parlamentin jäsenten äänten ehdotonta enemmistöä (vähintään 367 ääntä).

70. Parlamentin lausunto toisessa käsittelyssä lähetetään neuvostolle, jolla on kolme kuukautta aikaa (tai neljä, jos määräaikaa pidennetään) toiseen käsittelyyn. Jos neuvosto hyväksyy kaikki tarkistukset, säädös hyväksytään. Jos komissio on antanut kielteisen lausunnon vähintään yhdestä tarkistuksesta, neuvosto voi hyväksyä parlamentin kannan ainoastaan yksimielisesti. Jos neuvosto ei voi hyväksyä kaikkia tarkistuksia, käynnistetään sovittelumenettely. Neuvoston puheenjohtaja ja parlamentin puhemies sopivat sovittelumenettelyn aloittamisesta.

71. Sovittelu on yhteispäätösmenettelyn kolmas ja viimeinen vaihe.

72. Sovittelukomiteassa kokoontuvat neuvoston jäsenet tai heidän edustajansa sekä yhtä monta Euroopan parlamentin edustajaa. Myös komissio osallistuu sovittelukomitean toimintaan.

73. EY 251 artiklan 4 kohdan mukaan

— sovittelukomitean tehtävänä on "päästä sopimukseen yhteisestä tekstistä" ja tehtäväänsä toteuttaessaan sovittelukomitea "käsittelee yhteistä kantaa Euroopan parlamentin ehdottamien tarkistusten perusteella"

— komissio "tekee tarpeelliset aloitteet edistääkseen Euroopan parlamentin ja neuvoston kantojen lähenemistä".

14 — Tätä käytäntöä sovelletaan myös silloin, kun parlamentti ei ole tehnyt päätöstä määräaikaan mennessä.

74. Jos sovittelukomitea ei onnistu pääsemään sopuun yhteisestä tekstistä, katsotaan, ettei ehdotettua säädöstä ole hyväksytty. Näin ollen sovittelukomitean hyväksymä yhteinen teksti on edellytys tekstin lopulliselle hyväksymiselle, eli yhteiselle tekstille, jonka ovat hyväksyneet sekä sovittelukomiteaan kuuluvat Euroopan parlamentin edustajat (enemmistöllä) että neuvoston edustajat (määräenemmistöllä).

75. Jos yhteinen teksti hyväksytään, parlamentti (äänestys annettujen äänten ehdottomalla enemmistöllä) ja neuvosto (äänestys määräenemmistöllä) päättävät tästä viimekädessä. Vain jos molemmat lainsäädäntöelimet ovat yhtä mieltä, säädös katsotaan hyväksytyksi.

76. Komission tehtävä tässä viimeisessä vaiheessa eroaa siitä, mikä se oli aikaisemmissa vaiheissa, jolloin se antoi lausunnon parlamentin ensimmäisestä käsittelystä, neuvoston ensimmäisestä käsittelystä ja parlamentin toisesta käsittelystä. Se, ettei komissio enää voi peruuttaa ehdotustaan eikä estää neuvostoa äänestämästä määräenemmistöllä ilman komission suostumusta kolmannessa vaiheessa, ei tarkoita sitä, että sen tehtävä olisi vähemmän tärkeä. Päinvastoin, komission tehtävä on erittäin tärkeä. Se osallistuu kaikkiin kokouksiin, ja sen vaikeana tehtävänä on näiden kahden lainsäädäntöelimen neuvottelujen helpottaminen ja edistäminen tekemällä kaikki tarvittavat aloitteet, esimerkiksi laatimalla kompromissiehdotuksia, [15] ja tässä sen on toimittava puolueettomasti.

77. Tämä lyhyt yhteenveto osoittaa selvästi, että yhteispäätösmenettelyn keskeinen ominaisuus on neuvoston ja parlamentin välinen tasa-arvoisuus. Parlamentti käy suoraa vuoropuhelua neuvoston kanssa ja päinvastoin. Näiden lainsäädäntöelinten on päästävä keskenään sopimukseen komission lainsäädäntöehdotuksesta. Menettelylle luonteenomaista on, että neuvoston ja parlamentin poliittiset mielipiteet eivät aina ole yhtenevät. Sovittelumenettely, jossa molemmat lainsäädäntöelimet voivat pohtia, onko ehdotuksesta mahdollista päästä molempien toimielinten hyväksyttävissä olevaan yhteisymmärrykseen, on tästä syystä ensiarvoisen tärkeä. [16]

78. Toisin sanoen, koska neuvosto ja parlamentti eivät kumpikaan voi omin päin antaa lainsäädäntöä ilman toisen suostumusta, molempien on löydettävä keinot ratkaista erimielisyytensä.

15 — Ks. myös yhteinen julistus uuteen yhteispäätösmenettelyyn sovellettavista käytännön menettelytavoista (III luvun 2 kohta), EYVL 1999, C 148, s. 1.

16 — Käytännössä tehokkuuden parantamiseksi tätä edeltää niin kutsuttu trilogi, epävirallinen kolmen osapuolen välinen kokous, johon osallistuvat parlamentti, neuvosto ja komissio, ja jossa kullakin valtuuskunnalla on neuvotteluvaltuudet.

79. Tämä edellyttää sitä, että sovittelukomiteaan kuuluvien edustajien neuvotteluvaltuuksien on oltava riittävän joustavat, jotta alkuperäinen näkemysero voidaan voittaa. Jos edustajilla ei ole mahdollisuuksia tehdä myönnytyksiä, sovittelumenettely ei vastaa tarkoitustaan.

80. Se tarkoittaa myös sitä, ettei kumpikaan toimielin voi pitää alkuperäistä kantaansa mahdottomana muuttaa.

81. Tapauksissa, joissa neuvoston ja Euroopan parlamentin näkemysten välillä on eroavaisuuksia, sovittelumenettelyn tarkoitus on estää yhteispäätösmenettelyä ajautumasta mahdollisesti yhteisön etujen vastaiseen umpikujaan.

82. Pyrkimys päästä sopimukseen edellyttää kompromisseja. Kompromissiin pääsemiseksi voi olla tarpeellista pohtia uudelleen niitä säännöksiä, jotka eivät aiemmin ole aiheuttaneet erimielisyyksiä. Lisäksi hyväksytty tarkistus voi johtaa toiseen tarkistukseen sen varmistamiseksi, että säädös on kokonaisuudessaan johdonmukainen, kun se hyväksytään.

83. EY 251 artiklan 4 kohdan sanamuodon tarjoama joustavuus näkyy myös siinä, että komissiolla on rakentava tehtävä sovittelumenettelyssä. Sen tehtävänä on tehdä *kaikki* tarpeelliset aloitteet Euroopan parlamentin ja neuvoston kantojen *lähentämiseksi.*

84. Nämä aloitteet eivät rajoitu kysymyksiin, joista toinen osapuoli on eri mieltä.

85. Yhteenvetona voidaan todeta seuraavaa: on totta, että EY 251 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että sovittelukomitean on käsiteltävä yhteistä kantaa Euroopan parlamentin ehdottamien tarkistusten perusteella. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että sovittelukomitea voisi tutkia ainoastaan ehdotetun säädöksen niitä säännöksiä, joista Euroopan parlamentti ja neuvosto ovat eri mieltä, eikä sitä, että yhteisen kannan säännös, johon parlamentti ei ole esittänyt tarkistuksia toisessa käsittelyssä, on hyväksyttävä ilman muutoksia lopulta vahvistettavaan tekstiin. Tämä tulos olisi vastoin koko sovittelukomitean tavoitetta, joka on molemmille lainsäädäntöelimille sopivan yhteisymmärryksen löytäminen. Tällainen tulkinta vaikeuttaisi myös komission työtä puolueettomana välittäjänä.

86. On selvää myös, etteivät sovittelukomitean valtuudet ole rajattomat. Ensinnäkin looginen lähtökohta sopimukseen pyrkimi-

selle on neuvoston ja Euroopan parlamentin välinen ratkaisematon erimielisyys. Toiseksi ehdotetun säädöksen soveltamisalaa ei voida merkittävästi muuttaa.

87. IATA:n ja ELFAA:n väitteitä on tutkittava edellä mainitun perusteella.

88. Niiden ensimmäinen väite on, että sovittelukomitea voi käsitellä vain Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä hyväksymiä tarkistuksia, joista neuvosto ja Euroopan parlamentti ovat eri mieltä.

89. Edellä mainituista syistä on selvää, että kantajien suppea tulkinta pääasiassa voisi vakavasti vaikeuttaa sopimukseen pääsyä. Tukea ei myöskään löydy niiden mielipiteelle EY 251 artiklan 4 kohdan sanamuodosta eikä sovittelumenettelyn tarkoituksesta. EY 251 artiklan 4 kohdassa edellytetään, että sovittelukomitea "käsittelee yhteistä kantaa Euroopan parlamentin ehdottamien tarkistusten perusteella". Sana "perusteella" osoittaa juuri sen, että nämä tarkistukset eivät ole sovittelukomiteaa sitovia. Näiden tarkistusten pitäisi olla ainoastaan lähtökohta sovittelukomiteassa käytäville neuvotteluille. Näin ollen EY 251 artiklan 4 kohdassa ei määrätä, että sovittelukomitea voi ainoastaan tutkia säännöksiä, joista on erimielisyyttä, eikä siinä määrätä, että yhteisen kannan säännös, johon parlamentti ei ole esittänyt tarkistuksia toisessa käsittelyssä, on hyväksyttävä ilman muutoksia lopulta vahvistettavaan tekstiin.

90. Toiseksi IATA ja ELFAA väittävät, että mahdollisuus lisätä "uusia" tarkistuksia sovittelumenettelyn aikana horjuttaa toimielinten välistä tasapainoa, vähentää avoimuutta sekä heikentää yhteisön säädösten demokraattista legitimiteettiä.

91. IATA ja ELFAA ovat viitanneet yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytäntöön, jossa se on todennut, että sellaisten perustamissopimuksen tai yhteisön päätöksentekoa koskevan sekundaarioikeuden sääntöjen rikkomus, joilla on tarkoitus varmistaa yhteisön toimielinten tasapaino, on olennaisen menettelymääräyksen rikkomista, ja että parlamentin rooli päätöksentekoprosessissa muodostaa keskeisen demokratian perusperiaatteen. Kantajat väittävät toimielinten välisen tasapainon perusteella, että sovittelukomitean roolia on rajoitettava niin, että sen tehtävänä on löytää kompromissi parlamentin ehdottamiin tarkistuksiin. Lisäksi ne väittävät, että sovittelukomitean oikeus tehdä tarkistuksia heikentää komission lainsäädännöllistä aloitevaltaa koskevaa yksinoikeutta.

92. Mielestäni oikeuskäytännöllä,[17] johon on viitattu, ei ole merkitystä nyt esillä olevassa asiassa. On selvää, että parlamentti osallistuu täysipainoisesti yhteispäätösmenettelyyn. Kuten olen jo edellä todennut useaan otteeseen, sovittelumenettely on olennainen osa EY 251 artiklan mukaista menettelyä, jota on noudatettava sen jälkeen, kun toisessa käsittelyssä ei ole päästy sopimukseen. Molempien lainsäädäntöelinten välinen sopimus yhteisestä tekstistä on yhteisön säädöksen hyväksymisen ehdoton edellytys. Tämä edellyttää molemmilta osapuolilta tiettyä joustavuutta.

93. Edellä kuvattu ja selitetty sovittelumenettely on jo luonteeltaan toimielinten välisen tasapainon keskeinen tekijä. Tässä menettelyssä annetaan molemmille lainsäädäntöelimille täysin tasavertainen osallistumismahdollisuus sekä komissiolle lupa suorittaa täysimääräisesti tehtäväänsä välittäjänä. Tästä syystä väite, jonka mukaan parlamentin edustajien tehtävä sovittelumenettelyssä rajoittuu näiden tarkistusten tutkimiseen toisessa käsittelyssä, ei ole pätevä. Olen jo todennut, ettei tämä olisi toivottava tilanne, ja palaan tähän asiaan jäljempänä.

17 — Tässä yhteydessä ne viittaavat mm. seuraaviin asioihin: asia C-392/95, parlamentti v. neuvosto (Kok. 1997, s. I-3213); asia C-21/94, parlamentti v. neuvosto (Kok. 1995, s. I-1827); asia 139/79, Maizena (Kok. 1980, s. 3393); asia C-65/90, parlamentti v. neuvosto (Kok. 1992, s. I-4593, Kok. Ep. XII, s. I-43) ja asia 138/79, Roquette Frères v. neuvosto (Kok. 1980, s. 3333, Kok. Ep. V, s. 411).

94. Toiseksi, kuten edellä totesin, sovittelukomitea ei voi sovittelussa muuttaa ehdotetun säädöksen soveltamisalaa.

95. Euroopan parlamentissa tapahtuvan äänestyksen osalta se, että jokainen Euroopan parlamentin jäsen voi äänestää kustakin ehdotetusta tarkistuksesta toisessa käsittelyssä, vaikka kolmannella kierroksella jäsenet voivat ainoastaan hyväksyä tai hylätä tekstin kokonaisuudessaan, ei tarkoita sanavallan rajoittumista eikä demokratian kaventumista. Menettelyyn kuuluu olennaisena piirteenä se, ettei se voi jatkua ikuisesti. Päätös on jossain vaiheessa tehtävä, oli se sitten myönteinen tai kielteinen.

96. Lisäksi on muistettava, että parlamentin edustajat sovittelukomiteassa saavat neuvotteluvaltuudet parlamentilta, että sovittelukomitean kokoonpano kuvastaa reilulla tavalla parlamentin eri puolueryhmien välisiä voimasuhteita ja että sovittelukomitean jäsenten tehtävänä on pyrkiä sopimukseen vilpittömässä mielessä. Kun yhteinen teksti on hyväksytty, siihen ei enää voida palata yksityiskohtaisesti sallimalla kaikkien jäsenten äänestää kaikista kompromissitekstin kohdista.

97. Sivuseikkana totean, että neuvoston jäsenet, jotka eivät edusta neuvostoa toimielimenä vaan ilmaisevat mielipiteensä neuvos-

ton jäseninä, edustavat myös omia hallituksiaan, joita valvotaan demokraattisesti kotimaissaan.

98. Lopuksi totean vielä, että komission aloiteoikeus ei myöskään ole vaakalaudalla. Sovittelukomitea ei neuvotteluissaan nimittäin tutki ainoastaan niitä tarkistuksia, joista neuvosto ja Euroopan parlamentti eivät ole samaa mieltä, vaan yhteisellä tekstillä pitäisi lopussa olla sama sisältö kuin komission alkuperäisessä ehdotuksessa. [18]

99. Nyt esillä olevassa asiassa sovittelukomitean hyväksymät tarkistukset kuuluvat yhä ehdotetun säädöksen soveltamisalaan. On totta, ettei parlamentti ehdottanut erityistä tarkistusta 5 artiklaan poikkeuksellisiin olosuhteisiin vetoamisen osalta. Se teki niin vain 6 artiklan yhteydessä. On kuitenkin selvää, että nämä kaksi säännöstä vastaavat jossain määrin toisiaan. On totta, että näistä kahdesta säännöksestä keskusteltiin sovittelua edeltävissä vaiheissa. Olen parlamentin, neuvoston ja komission kanssa samaa mieltä siitä, että sovittelumenettelyn aikana tehty muutos kuului selvästi edeltävän lainsäädäntöprosessin piiriin.

18 — Vaatimus pysyä edeltävän lainsäädäntömenettelyn piirissä näkyy myös uuden yhteispäätösmenettelyn käytännön järjestelyjä koskevassa toimielinten välisessä yhteisessä julistuksessa. Ks. yhteisen julistuksen III luvun 4 kohta.

Kolmas ja neljäs kysymys (oikeusvarmuus ja perustelut)

100. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee kolmannella kysymyksellään, ovatko asetuksen 5 artikla (peruuttaminen) ja 6 artikla (viivästyminen) pätemättömiä sillä perusteella, että ne ovat oikeusvarmuuden periaatteen vastaisia. Neljännessä kysymyksessä käsitellään riittävien ja/tai tosiasioihin perustuvien perustelujen puuttumista.

101. IATA ja ELFAA väittävät, että asetuksen 5 ja 6 artiklan sanamuoto on ristiriidassa sen johdanto-osan 14 ja 15 perustelukappaleen kanssa, mikä heikentää oikeusvarmuutta.

102. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä johtuu, että oikeusvarmuuden periaate edellyttää oikeussubjekteille velvoitteita asettavien säännösten olevan selkeitä ja täsmällisiä, jotta nämä voisivat tuntea yksiselitteisesti oikeutensa ja velvollisuutensa ja toimia sen mukaisesti. [19] Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä johtuu myös, ettei yhteisön säädöksen johdanto-osalla ole sitovaa oikeusvaikutusta eikä johdanto-osaan voida vedota kyseisen säädöksen varsinaisista säännöksistä poikkeamiseksi. [20]

19 — Asia C-439/01, Libor Cipra ja Vlastimil Kvasnicka v. Bezirkshauptmannschaft Mistelbach, tuomio 16.1.2003 (Kok. 2003, s. I-745, 47 kohta) ja asia 169/80, Gondrand Frères ja Garancini, tuomio 4.7.1981 (Kok. 1981, s. 1931, 17 kohta).

20 — Asia C-162/97, Nilsson ym., tuomio 19.11.1998 (Kok. 1998, s. I-7477, 54 kohta).

103. Nyt esillä olevan asian kannalta 5 ja 6 artiklan sanamuoto on täysin yksiselitteinen. Kuten olen edellä todennut, jos lento peruutetaan, lentoliikenteen harjoittajan on aina tarjottava huolenpitoa sekä palautettava lippujen hinta tai tarjottava uudelleenreititystä. Matkustajalla on lisäksi oikeus korvaukseen, ellei lentoliikenteen harjoittaja pysty osoittamaan, että lennon peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Lennon viivästyessä matkustajilla ei ole oikeutta 7 artiklassa tarkoitettuun korvaukseen, mutta lentoliikenteen harjoittaja on kuitenkin velvollinen tarjoamaan huolenpitoa sekä palauttamaan lippujen hinnan tai tarjoamaan uudelleenreititystä.

104. Tästä syystä väitteelle oikeusvarmuuden periaatteen rikkomisesta ei mielestäni ole perusteita. Johdanto-osan perustelukappaleet luettuina yhdessä 5 ja 6 artiklan kanssa ovat lisäksi täysin selkeitä. Ne ovat selkeitä, vaikka jätettäisiin huomiotta, että yhteisön säädöksen johdanto-osat eivät ole sitovia.

105. Johdanto-osan 12–16 perustelukappale kattaa lennon peruuttamisen, kun taas 17 ja 18 perustelukappale käsittelee lennon viivästymistä. Johdanto-osan 12 perustelukappaleessa todetaan, että lentoliikenteen harjoittajien olisi korvattava menetys matkustajille, jos ne eivät tiedota matkustajille peruutuksista ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjoa heille kohtuullista uudelleenreititystä, paitsi jos peruuttaminen tapahtuu poikkeuksellisissa olosuhteissa. Johdanto-osan 13 perustelukappaleessa mainitaan muut matkustajien oikeudet (lippujen hinnan palauttaminen tai uudelleenreititys ja huolenpito). Johdanto-osan 14 perustelukappaleessa annetaan esimerkkejä poikkeuksellisista olosuhteista. Siinä viitataan Montrealin yleissopimukseen. Selvää on kuitenkin myös se, että asetus ja Montrealin yleissopimus kattavat eri aiheita, sillä viimeksi mainitussa ei käsitellä velvollisuuksia, kuten huolenpitoa ja uudelleenreititystä tai lippujen hinnan palauttamista. Tästä syystä on selvää, että 14 perustelukappaleessa mainittu mahdollisuus vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin liittyy lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuteen tarjota korvausta lennon peruuntuessa. On totta, että 15 perustelukappaleessa viitataan myös viivästymiseen, mutta lentoliikenteen harjoittaja ei ole asetuksen nojalla velvollinen tarjoamaan korvausta lennon viivästyessä, joten kyseinen viittaus on tarpeeton.

106. ELFAA väittää asetuksen 5 ja 6 artiklan sekä sen johdanto-osan perustelukappaleiden väitetyn keskinäisen eroavaisuuden perusteella myös, että asetuksella asetetut velvoitteet palauttaa lippujen hinta sekä tarjota uudelleenreititystä ja huolenpitoa poikkeuksellisista olosuhteista johtuvien lentojen peruuntumisten ja viivästymisten yhteydessä, eivät ole riittävästi perusteltuja. Sen mielestä yhteisön lainsäätäjä ei esittänyt minkäänlaista näyttöä siitä, kuinka monen matkustajan lento peruuntuu tai viivästyy paljon vuosittain. Toiseksi se toteaa, ettei asetuksessa asetetuilla velvoitteilla myötävaikuteta sen tavoitteen saavuttamiseen, että lentojen peruuttamisesta ja pitkästä viivästymisestä matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja on vähennettävä, ja kolmanneksi,

ettei yhteisön lainsäätäjä ole selittänyt, miksi se päätti asettaa lentoliikenteen harjoittajille ja erityisesti halpalentoyhtiöille kohtuuttomia velvollisuuksia.

107. Mielestäni asetuksen tekstissä ei ole sellaista sisäistä ristiriitaa, jolla olisi oikeudellista vaikutusta.

108. EY 253 artiklan mukaan asetukset, direktiivit ja päätökset on perusteltava.

109. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä johtuu, että perusteluvelvollisuuden laajuus riippuu siitä, minkälaisesta toimesta on kysymys, ja silloin kun kyseessä ovat soveltamisalaltaan yleiset toimet, riittää, kun perusteluissa osoitetaan yhtäältä kokonaistilanne, joka johti toimen antamiseen, ja toisaalta ne yleiset tavoitteet, joihin toimella pyritään. [21] Olisi kohtuutonta vaatia, että erilaiset tekniset valinnat perustellaan erikseen, jos riidanalaisesta oikeustoimesta käy pääosin ilmi toimielimen tavoittelema päämäärä. [22]

110. Asetuksen johdanto-osan 25 perustelukappaleessa selvästi esitetään lopullisesti hyväksytyllä asetuskokonaisuudella tavoitellut olennaiset tavoitteet. Johdanto-osan ensimmäisten perustelukappaleiden mukaisesti lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso (johdanto-osan ensimmäinen perustelukappale). Seuraavaksi todetaan, että lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja. Voimassa olevasta asetuksesta N:o 295/91 riippumatta liian monelta matkustajalta evätään edelleen pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan, ja ilman ennakkovaroitusta tehdyistä peruutuksista ja pitkistä viivästymisistä kärsiviä matkustajia on niin ikään liian paljon, joten yhteisön olisikin tiukennettava kuluttajansuojaa koskevia vähimmäisvaatimuksia (johdanto-osan kolmas ja neljäs perustelukappale). Lentojen peruuttamista ja viivästymistä käsitellään erityisesti 12, 13 ja 17 perustelukappaleessa. Esimerkiksi 12 perustelukappaleessa ilmaistaan selvästi, että lentojen peruuttamisesta matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja olisi vähennettävä muun muassa rohkaisemalla lentoliikenteen harjoittajia tiedottamaan matkustajille peruutuksista ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa.

111. Mielestäni ei ole näin ollen epäilystäkään siitä, että EY 253 artiklan edellytykset täyttyvät.

21 — Ks. asia 5/67, Beus, tuomio 13.3.1968 (Kok. 1968, s. 83).

22 — Ks. mm. asia 80/72, Lassiefabrieken, tuomio 20.6.1973 (Kok. 1973, s. 635) ja asia C-150/94, Yhdistynyt kuningaskunta v. neuvosto, tuomio 19.11.1998 (Kok. 1998, s. I-7235).

Viides kysymys (suhteellisuus)

112. Kansallinen tuomioistuin tiedustelee viidennellä kysymyksellään, ovatko asetuksen 5 ja 6 artikla suhteellisuusperiaatteen vastaisia.

113. IATA ja ELFAA väittävät, että viivästysten ja peruutusten vähentymiseen ei voi osaltaan myötävaikuttaa se, ettei poikkeuksellisiin olosuhteisiin voida vedota peruuttamisen (5 artikla) ja viivästymisen (6 artikla) osalta sellaisen korvausvaatimuksen yhteydessä, joka perustuu 8 ja 9 artiklaan, joten niiden mielestä edellytys, jonka mukaan toimenpiteen on oltava asianmukainen oikeutetun päämäärän saavuttamiseksi, ei täyty. Kantajien mukaan toinen edellytys, jonka mukaan toimenpide ei saa olla kohtuuton, ei myöskään täyty. Ne väittävät, että lentoliikenteen harjoittajille ja erityisesti halpalentoyhtiöille koituvat taloudelliset vaikutukset ovat kohtuuttomat.

114. Kuten hyvin tiedetään, ja IATA ja ELFAA ovat jo vedonneet kyseisiin olosuhteisiin, suhteellisuusperiaate edellyttää, että yhteisön oikeuden säännöksen tavoitteet ovat toteutettavissa siinä säädettyjen keinojen avulla ja että näillä keinoilla ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen näiden tavoitteiden saavuttamiseksi. [23] Kun on siis mahdollista valita useista tarkoituksenmukaisista toimenpiteistä, on valittava vähiten rajoittava.

115. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä johtuu myös, että monitahoisten poliittisten valintojen alueella, jolla yhteisön lainsäätäjällä on laaja harkintavalta, tuomioistuimen harjoittama lainsäädäntötoimien aineellinen valvonta on rajoitettua. Tällaisissa tapauksissa lainsäädäntötoimi pitäisi kumota ainoastaan, jos toimi on selvästi ylittänyt lainsäätäjän toimivallan rajat. [24]

116. Rajoitetun aineellisen valvonnan harjoittamiseksi on määriteltävä riitautettujen säännösten tavoite.

117. Kuten edellä on todettu, asetuksen tavoitteena on varmistaa matkustajien suojelun korkea taso ja vähentää viivästyksistä ja lentojen peruuttamisesta lyhyellä varoitusajalla matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja. Tämä tavoite saavutetaan niin, että asetuksessa säädetään (korvauksen ja) avun

23 — Yhdistetyt asiat C-154/04 ja C-155/04, Alliance for Natural Health ym., tuomio 12.7.2005 (Kok. 2005, s. I-6451); asia C-210/02, Swedish Match, tuomio 14.12.2004 (Kok. 2004, s. I-11893); asia C-434/02, Arnold André tuomio 14.12.2004 (Kok. 2004, s. I-11825); asia C-491/01, British American Tobacco, tuomio 10.12.2002 (Kok. 2002, s. I-11453) ja yhdistetyt asiat C-27/00 ja C-122/00, Omega Air ym., tuomio 12.3.2002 (Kok. 2002, s. I-2569).

24 — Ks. edellisessä alaviitteessä mainittu oikeuskäytäntö.

tarjoamisesta takaisinmaksun tai matkustajille tarjottavan uudelleenreitityksen ja huolenpidon muodossa tietyissä olosuhteissa.

118. EY 153 artiklan 2 kohdassa edellytetään lisäksi, että yhteisön lainsäätäjä ottaa huomioon kuluttajansuojaa koskevat vaatimukset muilla politiikan aloilla, esimerkiksi liikennepolitiikassa, kuten nyt esillä olevassa asiassa.

119. Tästä syystä kuluttajien suojelu on epäilemättä oikeutettu tavoite, josta säädetään nimenomaisesti EY:n perustamissopimuksessa. Kuluttajansuojaan viitataan EY 153 artiklan 2 kohdan lisäksi EY 95 artiklan 3 kohdassa, jossa nimenomaisesti edellytetään kuluttajansuojan korkeaa tasoa.

120. Seuraavaksi on tarkasteltava, onko riidanalainen oikeustoimi tarkoituksenmukainen keino tämän tavoitteen saavuttamiseksi ja meneekö se pidemmälle kuin on tarpeen kyseisen tavoitteen saavuttamiseksi.

121. Kuten edellä on todettu useaan otteeseen, asetuksen tavoitteena on vähentää vaikeuksia ja haittoja, joita matkustajille aiheutuu heidän jäädessä lennolta sen (vähintään kahden tunnin) viivästymisen tai viimehetkellä tapahtuneen peruuntumisen vuoksi.

122. Johdanto-osan kolmannessa perustelukappaleessa mainitaankin, että liian monelta matkustajalta evätään edelleen pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan ja että ilman ennakkovaroitusta tehdyistä peruutuksista ja pitkistä viivästymisistä kärsiviä matkustajia on niin ikään paljon. Voi olla totta, ettei oikeustoimi sellaisenaan suoraan myötävaikuta peruuntumisten ja viivästymisten määrän vähenemiseen, mutta tämä ei kuitenkaan ole asetuksen keskeinen tavoite. Keskeinen tavoite on, että matkustajille tarjotaan välitöntä huolenpitoa paikalla riippumatta lipun hinnasta tai siitä, onko lentoliikenteen harjoittaja vastuussa viivästymisestä tai peruuntumisesta. Molemmissa tapauksissa matkustajille aiheutunut haitta on sama.

123. Mielestäni ei ole epäilystä, että lentoliikenteen harjoittajille asetettu velvollisuus tarjota apua ja huolenpitoa on sopiva keino vähentää viivästyksistä ja peruuttamisesta matkustajille aiheutuvia vaikeuksia ja haittoja.

124. Yhteisön lainsäätäjä saattoi lisäksi tasapainoon eri osapuolten eli lentoliikenteen harjoittajien ja matkustajien intressit ottamalla huomioon sen, että matkustajat ovat

erityisen riippuvaisia lentoyhtiön tehokkaasta toiminnasta ja hyvästä tahdosta, kun lentojen aikataulu pettää, että lentoliikenteen harjoittajilla on enemmän tietoa lentoliikenteestä kuin lennolta jääneillä matkustajilla ja että lentoliikenteen harjoittajilla on paremmat mahdollisuudet tarjota apua ja huolenpitoa.

125. Mielestäni on lisäksi loogista, ettei avun ja huolenpidon tarjoamisen velvollisuudesta poiketa tilanteissa, joissa matkustajien lennot viivästyvät tai peruuntuvat. Kuten yhteisön toimielimet ovat huomauttaneet, tiedonpuute voi helposti johtaa siihen, että poikkeuksellisia olosuhteita koskevaan poikkeukseen vedotaan väärin perustein ja matkustajat jäävät huolenpitoa vaille. Sama pätee tilanteisiin, joissa viivästyksen syy ei ole selvä tai joissa viivästys johtuu useammasta kuin yhdestä syystä.

126. Näin ollen yhteisön lainsäätäjä ei ylittänyt harkintavaltansa rajoja todetessaan, että vetoaminen poikkeuksellisiin olosuhteisiin kumoaisi asetuksella saavutettavat tavoitteet.

Kuudes kysymys (syrjintä)

127. Tämä kysymys sisältää kaksi näkökohtaa: 1) halpalentoyhtiöiden väitetty syrjintä lentoliikenteen alalla suhteessa muihin (edullisiin) matkustajien kuljetusmuotoihin ja 2) halpalentoyhtiöiden väitetty syrjintä suhteessa kalliimpiin lentoyhtiöihin.

128. Kysymyksen ensimmäisen osan osalta ELFAA väittää, ettei lentoliikenteen lisäksi mihinkään muuhun liikennemuotoon sovelleta samankaltaisia sääntöjä kuin mistä asetuksessa säädetään.

129. Kysymyksen toisen osan osalta ELFAA väittää, että sen jäsenten ja muiden samaan hintaluokkaan kuuluvien lentoyhtiöiden liiketoimintamalli perustuu siihen oletukseen, että ne tarjoavat halpoja (keskimäärin 50 euron hintaisia) lentolippuja aina ja kaikilla lennoilla. Vaikka jotkin kalliimmista lentoyhtiöistä myyvät lippuja satunnaisesti myös halvemmalla, niiden liiketoimintamalli perustuu siihen oletukseen, että suurin osa niiden tuloista muodostuu huomattavasti kalliimpien lentolippujen myynnistä, joten kyseiset lentoyhtiöt kestävät paremmin 5 ja 6 artiklassa säädetyn korvausvastuun seuraukset millä tahansa yksittäisellä lennolla. Samaa ei voida sanoa ELFAA:n jäsenistä, joita ELFAA:n mielestä siis asetuksessa syrjitään.

130. Syrjimättömyysperiaate tai yhdenvertaisen kohtelun periaate, joka muodostaa yhteisön oikeuden perusperiaatteen, edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavoin eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavoin, ellei tuollainen kohtelu ole objektiivisesti perusteltua. [25]

131. On ilmeistä, että lentoliikenteen ja muiden liikenteen alojen, kuten tie-, rautatie- ja meriliikenteen, välillä on eroja. Eri liikenteen aloihin sovelletaan kansainvälisen oikeuden eri sääntöjä, ja tämä pätee myös yhteisön oikeuteen.

132. Eri liikennemuodoilla tapahtuvat kuljetuspalvelut toteutetaan lisäksi eri olosuhteissa, mikä sinänsä oikeuttaa erilaisten sääntelyä koskevien lähestymistapojen soveltamisen. Nämä erot eivät ole syrjintää.

133. Huomautettakoon tässä yhteydessä, että komissio on vastikään esittänyt rautatieliikennettä koskevan ehdotuksen, [26] joka sisältää samankaltaisia kuluttajansuojaa koskevia säännöksiä kuin asetus.

134. Esitän seuraavaksi huomautukseni halpalentoyhtiöiden väitetystä syrjinnästä suhteessa kalliimpiin lentoyhtiöihin. Kuten komissio perustellusti huomautti, kaikkiin yhteisön lentoliikenteen harjoittajiin sovelletaan samaa sääntelykehystä ja erityisesti yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista annettua asetusta N:o 2407/92, [27] yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille annettua asetusta N:o 2408/92 [28] ja lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista annettua asetusta N:o 2409/92. [29] Viimeksi mainitun asetuksen mukaan lentoliikenteen harjoittajat voivat vapaasti määrätä hintansa.

135. Lentoyhtiöillä on siis vapaus määrätä omat hintansa. Ne voivat myös hyödyntää tätä hintapolitiikkaa päästäkseen tietyille markkinoille. Tästä taloudellisesta vapaudesta huolimatta niiden on kuitenkin noudatettava julkisoikeudellisia säännöksiä ja määräyksiä, jotka on saatettu voimaan kuluttajien suojelemiseksi.

136. Ajatus siitä, että markkinakäyttäytymisestä ja -strategioista suoraan johtuvat taloudellisen tilanteen erot tarkoittaisivat sitä, että lentoyhtiöihin sovellettaisiin eri sääntöjä tai

25 — Ks. esim. edellä alaviitteessä 23 mainitut yhdistetyt asiat C-154/04 ja C-155/04, Alliance for National Health ym., tuomion 115 kohta.

26 — KOM(2004) 143 lopullinen.

27 — Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2407/92 (EYVL L 240, s. 1).

28 — Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2408/92 (EYVL L 240, s. 8).

29 — Lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksuista 23 päivänä heinäkuuta 1992 annettu neuvoston asetus (ETY) N:o 2409/92 (EYVL L 240, s. 15).

löyhempiä sääntöjä, kääntäisi järjestelmän päälaelleen, ja näin jätettäisiin täysin huomiotta se, että kuluttajansuojaa koskevia sääntöjä on sovellettava yleisesti riippumatta siitä, kuinka paljon lentolippu maksoi.

137. Toisin sanoen halvat lentoliput eivät oikeuta etuoikeutettuun asemaan lain edessä.

138. Tällainen etuoikeutettu asema heikentäisi kuluttajansuojaa, minkä lisäksi se olisi myös syrjintää. On selvää, ettei yhteisön lainsäätäjä voi ottaa huomioon eri lentoyhtiöiden valitsemia markkinastrategioita lakeja säätäessään.

Seitsemäs kysymys

139. Seitsemännellä kysymyksellään kansallinen tuomioistuin tiedustelee, onko asetuksen 7 artikla, jossa vahvistetaan kiinteämääräinen korvaus tapauksissa, joissa asetuksessa säädetään korvauksen maksamisesta, pätemätön sillä perusteella, että se on syrjivä, kohtuuton tai ei ole riittävän perusteltu.

140. Muistettakoon, että korvaus on maksettava ainoastaan tapauksissa, joissa lennolle pääsy evätään tai lento perutaan. ELFAA ei riitauta pääasiassa velvollisuutta maksaa matkustajille korvaus, jos heiltä evätään pääsy lennolle, joten tästä ei sinänsä ole kyse tässä ennakkoratkaisumenettelyssä.

141. Lennon peruuntuessa korvaus tulee kysymykseen ainoastaan, jos lentoliikenteen harjoittaja ei ole ilmoittanut matkustajalle lennon peruuttamisesta riittävän ajoissa ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa. Lentoliikenteen harjoittaja ei ole korvausvelvollinen, jos hän voi osoittaa, että peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu.

142. Näin ollen kantajien väittämä pätemättömyys liittyy ainoastaan niihin tilanteisiin, joissa lentoliikenteen harjoittaja ei ole ilmoittanut matkustajille lennon peruuttamisesta riittävän ajoissa ja joissa ei voida vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin.

143. Mitä tulee suhteellisuuteen ja syrjintään perustuvaa pätemättömyyttä koskevaan väitteeseen, viittaan viidettä ja kuudetta kysymystä koskeviin huomautuksiini.

144. Haluan lisäksi todeta, että säännöksen, jossa säädetään kolmentasoisista korvauksista lennon pituudesta riippuen, tarkoituksena on varmistaa korvauksen oikeasuhtaisuus matkustajien kärsimään haittaan nähden. Tämä on mielestäni oikeudenmukaista.

145. Lisäksi nämä asetuksessa vahvistetut summat ovat ensisijaisesti korvaustasoon tehtyjä päivityksiä, joissa on otettu huomioon inflaatiokehitys sitten asetuksen N:o 295/91 voimaantulon; kyseisessä asetuksessa matkustajille annettiin oikeus korvaukseen, jos pääsy lennolle evätään.

146. Näyttää siltä, että ELFAA tarkoittaa ensisijaisesti 250 euron summaa. Kuten parlamentti huomauttaa, kyseinen summa on lähellä 225 euron summaa, jota Euroopan lentoyhtiöiden liitto AEA ehdotti vuonna 2002 korvauksen vähimmäismääräksi tapauksissa, joissa pääsy lennolle evätään. Mielestäni yhteisön lainsäätäjällä ei ole velvollisuutta antaa tällaista yksityiskohtaista selvitystä syistä, joiden perusteella se lopulta valitsi summaksi 250 euroa eikä 50 euron verran suurempaa tai pienempää summaa.

Kahdeksas kysymys

147. Kahdeksannella kysymyksellään kansallinen tuomioistuin etsii vastausta siihen, millä perusteella olisi päätettävä, saatetaanko yhteisön säädöksen pätevyyttä koskeva kysymys tai kysymykset yhteisöjen tuomioistuimen ratkaistavaksi.

148. Euroopan parlamentin mukaan tätä kysymystä ei voida ottaa tutkittavaksi, sillä kansallinen tuomioistuin on jo päättänyt saattaa yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi useita asetuksen pätevyyttä koskevia kysymyksiä ja on tehnytkin niin. Sen mielestä tähän kysymykseen annettavalla vastauksella ei ole minkäänlaista vaikutusta kansallisen tuomioistuimen päätöksen tai asian ratkaisun kannalta.

149. Myönnettäköön, että yhteisöjen tuomioistuin on useissa yhteyksissä katsonut, ettei se voi vastata kansallisen tuomioistuimen esittämään ennakkoratkaisukysymykseen, jos on ilmeistä, että kansallisen tuomioistuimen pyytämällä yhteisön oikeussäännön tulkitsemisella tai pätevyyden tutkimisella ei ole mitään yhteyttä kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävän asian tosiseikkoihin tai kohteeseen, tai jos kyseinen ongelma on luonteeltaan hypoteettinen.[30] Yhteisöjen tuomioistuimen tehtäviin ennakkoratkaisumenettelyssä ei kuulu lausuntojen antaminen yleisistä tai hypoteettisista kysymyksistä.

150. Mielestäni voi olla poikkeustapauksia, joissa kansallista tuomioistuinta voisi olla hyödyllistä auttaa päättämään, millä ehdoilla

30 — Ks. esim. edellä alaviitteessä 23 mainittu asia C-491/01, British American Tobacco oikeuskäytäntöviittauksineen.

se voi saattaa tai sen on saatettava kysymyksiä yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Tuoreena esimerkkinä mainitsen asian Gaston Schul, jota yhteisöjen tuomioistuin ei vielä ole ratkaissut. Julkisasiamies Ruiz-Jarabo Colomer ehdottaa ratkaisuehdotuksessaan,[31] ettei yhteisöjen tuomioistuin omaksuisi asiaan muodollista lähestymistapaa, sillä se olisi ristiriidassa myös joidenkin yhteisöjen tuomioistuimen tehtävien kanssa. Kyseisessä asiassa on kyse siitä, onko EY 234 artiklan kolmannessa kohdassa tarkoitettu tuomioistuin kyseisen määräyksen nojalla velvollinen esittämään yhteisöjen tuomioistuimelle kysymyksen asetuksen säännösten pätevyydestä, kun yhteisöjen tuomioistuin on jo aiemmin todennut vastaavanlaisen asetuksen samat säännökset pätemättömiksi, vai voiko se päättää olla noudattamatta velvollisuuttaan pyytää ennakkoratkaisua, kun otetaan huomioon säännösten erityinen samankaltaisuus pätemättömäksi julistettujen säännösten kanssa.

151. Vaikka kysymykseen ei nyt esillä olevassa asiassa ole tarpeen vastata, olen kuitenkin sitä mieltä, että vastaaminen voi olla hyödyllistä.

152. Vastaus voidaan johtaa EY 234 artiklan sanamuodosta, kuten yhteisöjen tuomioistuin on selvittänyt asiassa CILFIT [32] ja Foto-Frost.[33]

153. Asian CILFIT perusteella tiedämme, että se, että joku asianosaisista väittää, että asiaan liittyy yhteisön oikeutta koskeva tulkintakysymys, ei riitä siihen, että kyseisen tuomioistuimen olisi katsottava kysymyksen tulleen esille EY 234 artiklan tarkoituksessa. EY 234 artiklan sanamuodosta ja asiasta CILFIT seuraa myös, että kansallinen tuomioistuin voi päättää, tarvitseeko se yhteisöjen tuomioistuimelta ennakkoratkaisun, jotta se voi antaa asiassa päätöksen, vaikkakin sellaisen tuomioistuimen, jonka päätöksiin ei saa hakea muutosta, on noudatettava velvollisuuttaan saattaa asia yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi, ellei se ole todennut, että kysymys on vailla merkitystä tai että yhteisöjen tuomioistuin on jo tulkinnut kyseessä olevaa yhteisön oikeuden säännöstä tai määräystä taikka että se, miten yhteisön oikeutta on sovellettava, on niin ilmeistä, ettei tästä ole mitään perustetta epäilystä. Asian Foto-Frost perusteella tiedämme, ettei kansallinen tuomioistuin ole velvollinen esittämään yhteisöjen tuomioistuimelle ennakkoratkaisukysymystä, jos se katsoo, etteivät asianosaisten kansallisessa tuomioistuimessa esittämät pätemättömyyden perusteet ole riittäviä, se voi hylätä kyseiset perusteet ja todeta, että kyseinen oikeustoimi on täysin pätevä. Jos perusteet sen sijaan ovat kansallisen tuomioistuimen mielestä riittävät, sen on saatettava asia yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi, sillä kansallinen tuomioistuin ei ole toimivaltainen toteamaan, että yhteisön toimielimen oikeustoimi on pätemätön.

154. Yhdistyneen kuningaskunnan hallituksen huomautuksista käy selvästi ilmi, että asiavaltuutta koskevat säännöt ovat Englannissa ja Walesissa suhteellisen vapaamuotoiset siinä mielessä, että oikeussubjekti voi nostaa aineellista valvontaa koskevan kanteen, jos sillä on riittävät intressit tehdä niin

31 — Asia C-461/03, Gaston Schul, julkisasiamiehen 30.6.2005 esittämä ratkaisuehdotus.

32 — Asia 283/81, CILFIT, tuomio 6.10.1982 (Kok. 1982, s. 3415, Kok. Ep. VI, s. 537).

33 — Asia 314/85, Foto-Frost, tuomio 22.10.1987 (Kok. 1987, s. 4199, Kok. Ep. IX, s. 235).

ja jos toimivaltainen tuomioistuin on tulkinnut erittäin laajasti riittävää intressiä koskevia perusteita, mistä mahdollisesti seuraa, että kansallisessa tuomioistuimessa voidaan nostaa useita kanteita yhteisön lainsäädäntövälineiden pätevyydestä.

155. Vaikka näin voikin olla, kansallisen tuomioistuimen yksinomaiseen toimivaltaan kuitenkin kuuluu sen päättäminen, onko yhteisön oikeustoimen pätevyydestä epäilystä, jonka perusteella asia voidaan saattaa yhteisöjen tuomioistuimen käsiteltäväksi.

V Ratkaisuehdotus

156. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että yhteisöjen tuomioistuin vastaa High Court of Justice (England and Wales) Queen's Bench Divisionin esittämään ennakkoratkaisukysymykseen seuraavasti:

— Seitsemän ensimmäisen kysymyksen tarkastelussa ei käynyt ilmi mitään sellaista, mikä vaikuttaisi 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 päivänä helmikuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 pätevyyteen.

— EY 234 artiklalla perustetun oikeudellisen yhteistyön nojalla kansallisen tuomioistuimen toimivaltaan kuuluu päättää, onko asiassa pyydettävä yhteisöjen tuomioistuimen ennakkoratkaisua, niin että kansallinen tuomioistuin ottaa tarvittaessa huomioon yhteisöjen tuomioistuimen asioissa CILFIT ja Foto-Frost vahvistamat periaatteet.