Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

31 päivänä tammikuuta 2013*

Lentoliikenne — Asetus (EY) N:o 261/2004 — Poikkeuksellisten olosuhteiden käsite — Huolenpitovelvollisuus matkustajiin nähden, kun lento on peruutettu poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi — Ilmatilan sulkemisen aiheuttanut tulivuorenpurkaus — Islantilaisen Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautuminen

Asiassa C-12/11,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Dublin Metropolitan District Court (Irlanti) on esittänyt 10.11.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 10.1.2011, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Denise McDonagh

vastaan

Ryanair Ltd,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),

toimien kokoonpanossa: tuomarit K. Lenaerts, joka hoitaa kolmannen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz ja D. Šváby (esittelevä tuomari),

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Şereş,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 9.2.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Denise McDonagh, edustajanaan solicitor J. Hennessy,

— Ryanair Ltd, edustajanaan Rechtsanwalt G. Berrisch, Senior Counsel M. Hayden ja barrister-at-law R. Aylward,

— Saksan hallitus, asiamiehinään T. Henze ja J. Kemper,

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

— Puolan hallitus, asiamiehenään M. Szpunar,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään S. Ossowski,

— Euroopan parlamentti, asiamiehinään L. G. Knudsen ja A. Troupiotis,

— Euroopan unionin neuvosto, asiamiehinään E. Karlsson ja A. De Elera,

— Euroopan komissio, asiamiehinään K. Simonsson ja N. Yerrell,

kuultuaan julkisasiamiehen 22.3.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1) 5 artiklan l kohdan b alakohdan ja 9 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajana on Denise McDonagh ja vastaajana Ryanair Ltd (jäljempänä Ryanair) ja joka koskee sitä, että viimeksi mainittu epäsi kantajalta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitetun huolenpidon islantilaisen Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisen yhteydessä, joka aiheutti hänen lentonsa peruuttamisen ja laajemmin Euroopan ilmatilan osittaisen sulkemisen.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehty yleissopimus allekirjoitettiin Euroopan yhteisöjen puolesta 9.12.1999 ja hyväksyttiin sen puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38; jäljempänä Montrealin yleissopimus).

4 Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan viimeisessä kappaleessa todetaan seuraavaa:

”– – valtioiden yhteistoiminta tiettyjen kansainvälisiä ilmakuljetuksia koskevien määräysten yhtenäistämiseksi ja kodifioimiseksi uuden yleissopimuksen muodossa on tarkoituksenmukaisin keino saavuttaa oikeudenmukainen etujen tasapaino – –.”

5 Mainitun yleissopimuksen 29 artiklassa määrätään seuraavaa:

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

Unionin oikeus

6 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1, 2, 14 ja 15 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.

(2) Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja.

– –

(14) Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.

(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettynä päivänä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästykset ja peruutukset.”

7 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa, jonka otsikko 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 määriteltyä 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.

– –

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.

– –”

8 Kyseisen asetuksen 8 artiklassa määritellään lentoliikenteen harjoittajan matkustajille antaman avun yksityiskohdat näiden palautus- tai uudelleenreititysoikeuden osalta.

9 Mainitun asetuksen 9 artikla, jonka otsikko on ”Oikeus huolenpitoon”, kuuluu seuraavasti:

”1. Jos tähän artiklaan on viitattu, 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.

– –”

10 Tämän saman asetuksen 12 artiklan, jonka otsikko on ”Lisäkorvaus”, 1 kohdassa säädetään, että ”tämän asetuksen säännöksiä on sovellettava siten, ettei rajoiteta matkustajan oikeutta muuhun korvaukseen. Tämän asetuksen nojalla myönnetty korvaus voidaan vähentää tällaisesta korvauksesta”.

11 Asetuksen N:o 261/2004 16 artikla, jonka otsikko on ”Asetuksen rikkominen”, kuuluu seuraavasti:

”1. Kunkin jäsenvaltion on nimettävä tämän asetuksen täytäntöönpanosta vastaava elin, joka vastaa tämän asetuksen täytäntöönpanosta jäsenvaltion alueella sijaitsevilta lentoasemilta lähtevien lentojen sekä kolmannesta maasta näille lentoasemille suuntautuvien lentojen osalta. Sen on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava tämän kohdan mukaisesti nimetty elin komissiolle.

– –

3. Jäsenvaltioiden säätämien, tämän asetuksen rikkomiseen sovellettavien seuraamusten on oltava tehokkaita, oikeasuhteisia ja varoittavia.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

12 McDonagh teki 11.2.2010 Ryanairilta varauksen Farosta (Portugali) 17.4.2010 Dubliniin (Irlanti) suoritettavalle lennolle 98 euron hintaan. Eyjafjallajökull-tulivuori alkoi purkautua Islannissa 20.3.2010. Se tuli räjähdysvaiheeseen 14.4.2010, jolloin se aiheutti tuhkapilviä Euroopan taivaalle. Ilmaliikenteestä vastuussa olevat viranomaiset sulkivat 15.4.2010 useamman jäsenvaltion ilmatilan ilma-aluksille aiheutuvien riskien vuoksi.

13 Kantajan lento peruutettiin 17.4.2010 Irlannin ilmatilan sulkemisen vuoksi. Ryanairin lennot Manner-Euroopan ja Irlannin välillä aloitettiin uudestaan 22.4.2010, ja McDonagh pääsi Dubliniin vasta 24.4.2010.

14 Ryanair ei pitänyt 17.–24.4.2010 pääasian kantajasta huolta asetuksen N:o 261/2004 9 artiklassa säädetyllä tavalla.

15 McDonagh nosti ennakkoratkaisua pyytäneessä tuomioistuimessa Ryanairia vastaan kanteen, jossa hän vaatii 1 129,41 euron suuruista vahingonkorvausta hänelle tänä aikana aiheutuneista ateria-, virvoke-, majoitus- ja kuljetuskustannuksista.

16 Ryanair puolestaan vetoaa siihen, että se, että osa Euroopan ilmatilasta suljettiin Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisen seurauksena, ei merkitse asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita vaan ”äärimmäisen poikkeuksellisia olosuhteita”, jotka vapauttavat sen paitsi sen korvausvelvollisuudesta myös kyseisen asetuksen 5 ja 9 artiklan mukaisesta huolenpitovelvollisuudesta.

17 Koska Dublin Metropolitan District Courtilla on epäilyksiä siitä, voidaanko mainittua huolenpitovelvollisuutta rajoittaa pääasian olosuhteiden kaltaisissa olosuhteissa, ja koska se katsoo, ettei unionin tuomioistuin ole vielä lausunut tästä kysymyksestä, se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Ylittävätkö Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisesta Islannissa johtuneet Euroopan ilmatilan sulkemisen kaltaiset olosuhteet, jotka aiheuttivat laajoja ja pitkäaikaisia lentoliikenteen keskeytymisiä, asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetut poikkeukselliset olosuhteet?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, onko velvollisuus [asetuksen N:o 261/2004] 5 ja 9 artiklassa säädettyyn huolenpitoon suljettu pois tällaisissa olosuhteissa?

3) Jos toiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, ovatko [asetuksen N:o 261/2004] 5 ja 9 artikla pätemättömät siltä osin kuin ne ovat ristiriidassa suhteellisuusperiaatteen ja syrjintäkiellon periaatteen, Montrealin yleissopimukseen kirjatun oikeudenmukaisen etujen tasapainon periaatteen ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan [jäljempänä perusoikeuskirja] 16 ja 17 artiklan kanssa?

4) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5 ja 9 artiklassa säädettyä velvollisuutta tulkittava niin, että se sisältää ajallisen tai taloudellisen rajan kaltaisen implisiittisen rajoituksen huolenpitovelvollisuudelle sellaisissa tapauksissa, joissa peruuttaminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista?

5) Jos neljänteen kysymykseen vastataan kieltävästi, ovatko [asetuksen N:o 261/2004] 5 ja 9 artikla pätemättömiä siltä osin kuin ne ovat ristiriidassa suhteellisuusperiaatteen ja syrjintäkiellon periaatteen, Montrealin yleissopimukseen kirjatun oikeudenmukaisen etujen tasapainon periaatteen ja [perusoikeuskirjan] 16 ja 17 artiklan kanssa?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Tutkittavaksi ottaminen

18 Euroopan unionin neuvosto väittää lähtökohtaisesti, että kysymykset on jätettävä tutkimatta siitä syystä, etteivät ne ole merkityksellisiä pääasian ratkaisemiseksi, koska lennon peruuttamistapauksessa lentomatkustajat eivät voi peruuttamisen syystä riippumatta vedota kansallisessa tuomioistuimessa siihen, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan mukaista huolenpitovelvollisuuttaan, saadakseen tältä korvauksia.

19 Tästä on muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaan lennon peruuttamistapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on siinä vahvistettujen edellytysten mukaisesti tarjouduttava vastaamaan matkustajalle aiheutuneista mainitun asetuksen 9 artiklassa tarkoitetuista ateria-, majoitus- ja tiedonvälityskustannuksista.

20 Unionin tuomioistuimella on jo ollut tilaisuus täsmentää, että kun lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sillä kyseisen 9 artiklan perusteella olevia velvoitteitaan, lentomatkustajalla on oikeus saada korvausta kyseisessä säännöksessä vahvistettujen seikkojen perusteella (ks. vastaavasti asia C-83/10, Sousa Rodríguez ym., tuomio 13.10.2011, Kok., s. I-9469, 44 kohta), eikä tällaista vaatimusta voida pitää vaatimuksena saada kyseisen lennon peruuntumisesta johtuvan vahingon korvaamiseksi yksilöllisenä hyvityksenä vahingonkorvausta erityisesti Montrealin yleissopimuksen 22 artiklassa määrätyin edellytyksin (ks. vastaavasti em. asia Sousa Rodríguez ym., tuomion 38 kohta).

21 Pääasiassa kyseessä olevan kaltaisen vaatimuksen tavoitteena on nimittäin saada lentoliikenteen harjoittajalta sellainen korvaus, joka vastaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan mukaista huolenpitovelvollisuutta, josta on muistutettava, että se sijoittuu aikaisempaan vaiheeseen kuin Montrealin yleissopimuksessa määrätty järjestelmä (ks. asia C-549/07, Wallentin-Hermann, tuomio 22.12.2008, Kok., s. I-11061, 32 kohta ja yhdistetyt asiat C-581/10 ja C-629/10, Nelson ym., tuomio 23.10.2012, 57 kohta).

22 Se neuvoston korostama seikka, että kunkin jäsenvaltion on nimitettävä asetuksen N:o 261/2004 täytäntöönpanosta vastaava elin, jonka on toteutettava tarvittavat toimenpiteet sen varmistamiseksi, että matkustajien oikeuksia kunnioitetaan, ja jolle matkustajat voivat valittaa kyseisen asetuksen rikkomisesta asetuksen 16 artiklan mukaisesti, ei voi horjuttaa matkustajan oikeutta tällaiseen korvaukseen.

23 Mainittua artiklaa ei nimittäin voida tulkita niin, että siinä annetaan vain asetuksen N:o 261/2004 täytäntöönpanosta vastaaville kansallisille elimille mahdollisuus määrätä seuraamuksia siitä, etteivät lentoliikenteen harjoittajat noudata kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan mukaista huolenpitovelvollisuuttaan.

24 Näin ollen on todettava, että lentomatkustaja voi vedota kansallisessa tuomioistuimessa siihen, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan mukaista huolenpitovelvollisuuttaan, saadakseen tältä korvausta niistä kustannuksista, joista sen olisi mainittujen säännösten mukaisesti pitänyt vastata.

25 Näin ollen ennakkoratkaisupyyntö on tutkittava, koska kysymykset ovat merkityksellisiä oikeusriidan ratkaisemiseksi.

Asiakysymys

Ensimmäinen kysymys

26 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklaa tulkittava siten, että Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisen johdosta tehdyn Euroopan ilmatilan osittaisen sulkemisen kaltaiset olosuhteet ovat kyseisessä asetuksessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, jotka eivät vapauta lentoliikenteen harjoittajia asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa säädetystä huolenpitovelvollisuudesta, vai jäävätkö ne sitä vastoin niiden erityisen laajuuden vuoksi tämän käsitteen soveltamisalan ulkopuolelle siten, että lentoliikenteen harjoittajat vapautuvat tästä velvollisuudesta.

27 Aluksi on todettava, ettei poikkeuksellisten olosuhteiden käsite kuulu asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa tai muissa kyseisen asetuksen säännöksissä määriteltyihin käsitteisiin, vaikka näitä olosuhteita koskeva esimerkinomainen luettelo sisältyykin kyseisen asetuksen 14 ja 15 perustelukappaleeseen.

28 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että niiden termien merkitys ja ulottuvuus, joita ei ole määritelty unionin oikeudessa, on määriteltävä sen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon se asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat (em. asia Wallentin-Hermann, tuomion 17 kohta).

29 Yleiskielessä ilmaisulla ”poikkeukselliset olosuhteet” tarkoitetaan kirjaimellisesti ”epätavanomaisia” olosuhteita. Lentoliikenteen yhteydessä sillä tarkoitetaan tapahtumaa, joka ei liity asianomaisen lentoliikenteen harjoittajan toiminnan tavanomaiseen harjoittamiseen eikä luonteensa tai alkuperänsä vuoksi ole tämän tosiasiallisesti hallittavissa (em. asia Wallentin-Hermann, tuomion 23 kohta). Toisin sanoen, kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 34 kohdassa, sen piiriin kuuluvat kaikki olosuhteet, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan hallittavissa, riippumatta siitä, mikä on näiden olosuhteiden luonne ja vakavuus.

30 Asetus N:o 261/2004 ei sisällä mitään viitettä, jonka perusteella voitaisiin päätellä, että siinä tunnustettaisiin tämän asetuksen 5 artiklan 3 kohdassa mainittujen poikkeuksellisten olosuhteiden lisäksi erillinen ”erityisen poikkeuksellisten olosuhteiden” luokka niin, että tällaisten olosuhteiden seurauksena lentoliikenteen harjoittaja vapautuisi kaikista velvollisuuksistaan, mukaan lukien mainitun asetuksen 9 artiklaan perustuvat velvollisuudet.

31 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan, jossa vahvistetaan lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudet lennon peruuttamistapauksessa, asiayhteydestä ja tavoitteista on muistutettava yhtäältä, että kun kyseessä olevat poikkeukselliset olosuhteet, mainitun artiklan 3 kohdassa vapautetaan lentoliikenteen harjoittaja yksinomaan kyseisen asetuksen 7 artiklaan perustuvasta korvausvelvollisuudesta. Unionin lainsäätäjä on siten katsonut, että saman asetuksen 9 artiklaan perustuva huolenpitovelvollisuus koskee lentoliikenteen harjoittajaa riippumatta siitä, millainen lennon peruuttamiseen johtanut tapahtuma oli ollut. Toisaalta asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisestä ja toisesta perustelukappaleesta käy selvästi ilmi, että mainitulla asetuksella pyritään varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso ja ottamaan huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset, koska lentojen peruuttaminen aiheuttaa matkustajille vakavia haittoja (em. asia Wallentin-Hermann, tuomion 18 kohta ja em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 72 kohta).

32 Jos pääasian olosuhteiden kaltaiset olosuhteet jäisivät kuitenkin asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettujen poikkeuksellisten olosuhteiden käsitteen ulkopuolelle erityisesti niiden alkuperän ja laajuuden vuoksi, tällainen tulkinta olisi ristiriidassa paitsi tämän käsitteen yleiskielen mukaisen merkityksen kanssa myös mainitun asetuksen tavoitteiden kanssa.

33 Tällaisesta tulkinnasta olisi nimittäin seurauksena, että lentoliikenteen harjoittajilla olisi velvollisuus pitää asetuksen N:o 261/2004 9 artiklan mukaisesti huolta sellaisista lentomatkustajista, jotka lennon peruuttamisen vuoksi ovat rajoitetusti haitallisessa tilanteessa, kun taas oikeutta huolenpitoon ei olisi pääasian kantajan kaltaisilla matkustajilla, jotka ovat erityisen haavoittuvassa tilassa, koska heidän on pysyttävä useita päiviä lentokentällä.

34 Edellä todetun perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklaa on tulkittava siten, että Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisesta johtuvan Euroopan ilmatilan osittaisen sulkemisen kaltaiset olosuhteet ovat kyseisessä asetuksessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, jotka eivät vapauta lentoliikenteen harjoittajia mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa niille säädetystä huolenpitovelvollisuudesta.

35 Ensimmäiseen kysymykseen annetun vastauksen perusteella toiseen ja kolmanteen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Neljäs ja viides kysymys

36 Neljännellä ja viidennellä kysymyksellään, jotka on tutkittava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa ja 9 artiklaa tulkittava siten, että pääasian olosuhteiden kaltaisissa poikkeuksellisissa olosuhteissa tapahtuneessa lennon peruuttamistapauksessa näissä säännöksissä säädetty matkustajiin kohdistuva huolenpitovelvollisuus on ajallisesti tai taloudellisesti rajoitettu, ja jos tähän kysymykseen vastataan kielteisesti, ovatko mainitut säännökset näin tulkittuina pätemättömiä suhteellisuusperiaatteen, syrjintäkiellon periaatteen, Montrealin yleissopimuksessa tarkoitetun oikeudenmukaisen etujen tasapainon periaatteen ja perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan perusteella.

37 Tässä yhteydessä on todettava, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut mukauttaa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdassa säädettyjä lentoliikenteen harjoittajan velvollisuuksia niissä tilanteissa, joissa lento peruutetaan poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi.

38 Kyseisen asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa säädetään saman artiklan 1 kohdan säännöksistä poiketen, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa matkustajille korvausta asetuksen 7 artiklan mukaisesti, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu – toisin sanoen olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa (em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 39 kohta).

39 Unionin tuomioistuin on todennut tästä, että tällaisissa olosuhteissa lentoliikenteen harjoittaja on vapautettu yksinomaan asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaan perustuvasta korvausvelvollisuudestaan ja että näin ollen sen kyseisen asetuksen 9 artiklaan perustuva huolenpitovelvollisuus pysyy (ks. vastaavasti asia C-294/10, Eglītis ja Ratnieks, tuomio 12.5.2011, Kok., s. I-3983, 23 ja 24 kohta).

40 Asetuksen N:o 261/2004 sanamuodosta ei myöskään ilmene minkäänlaista ajallista tai rahamääräistä rajoitusta velvollisuudelle pitää huolta matkustajista pääasian kaltaisissa poikkeuksellisissa olosuhteissa.

41 Asetuksen N:o 261/2004 9 artiklasta ilmenee, että lennon peruuttamisen uhreiksi joutuneita matkustajia koskeva huolenpitovelvollisuus kuuluu kokonaisuudessaan lentoliikenteen harjoittajalle koko sen ajan, jona kyseisten matkustajien on odotettava uudelleenreititystään. Kyseisen artiklan 1 kohdan b alakohdasta ilmenee selvästi, että lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava ilmaiseksi hotellimajoitusta ”välttämättömän” ajan.

42 Lisäksi erilainen tulkinta, jonka tavoitteena on tunnustaa joko ajalliset tai rahamääräiset rajoitukset lentoliikenteen harjoittajan velvollisuudelle pitää huolta matkustajista, joiden lento on peruutettu, johtaisi siihen, että tämän tuomion 31 kohdassa mainitut asetuksen N:o 261/2004 tavoitteet kyseenalaistettaisiin siltä osin kuin tämän rajoituksen ylimenevältä osalta matkustajilta evättäisiin kaikenlainen huolenpito ja he jäisivät siten omilleen. Kuten julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 52 kohdassa, huolenpito on erityisen tärkeää pitkään kestävien poikkeuksellisten olosuhteiden ilmetessä, ja nimenomaan siinä tapauksessa, että lennon peruuttamisesta johtuva odotusaika on erityisen pitkä, on tarpeen varmistaa, että lentomatkustajalla, jonka lento on peruutettu, on saatavillaan kipeimmin tarvitsemiaan tavaroita ja palveluja koko odotusajan.

43 Näin ollen – toisin kuin Ryanair väittää – asetuksesta N:o 261/2004 ei voida päätellä, että pääasian kaltaisissa olosuhteissa kyseisen asetuksen 5 ja 9 artiklassa tarkoitettua huolenpitovelvollisuutta olisi rajoitettava ajallisesti tai rahamääräisesti.

44 On kuitenkin varmistettava, ettei edellisessä tuomion kohdassa vahvistettu tulkinta ole ristiriidassa suhteellisuusperiaatteen, Montrealin yleissopimuksessa tarkoitetun oikeudenmukaisen etujen tasapainon periaatteen sekä syrjintäkiellon periaatteen ja perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan kanssa. Yleisen tulkintaperiaatteen mukaan unionin tointa on nimittäin tulkittava niin pitkälle kuin mahdollista tavalla, joka ei aseta sen pätevyyttä kyseenalaiseksi, ja kaiken primaarioikeuden mukaisesti (asia C-149/10, Chatzi, tuomio 16.9.2010, Kok., s. I-8489, 43 kohta).

45 Ensinnäkin suhteellisuusperiaatteesta on muistutettava, että asiassa C-344/04, IATA ja ELFAA, 10.1.2006 annetun tuomion (Kok., s. I-403) 78–92 kohdassa on jo todettu, etteivät asetuksen N:o 261/2004 5–7 artikla olleet pätemättömiä sen vuoksi, että niillä olisi loukattu suhteellisuusperiaatetta.

46 Mikään seikka ei oikeuta kyseenalaistamaan juuri mainitussa tuomiossa todettua pätevyyttä edes huolenpitovelvollisuuden ajallisten tai taloudellisten rajoitusten puuttumisen perusteella pääasian kaltaisissa olosuhteissa.

47 Se, että asetuksen N:o 261/2004 9 artiklassa määritellyn kaltainen huolenpitovelvollisuus aiheuttaa, kuten Ryanair väittää, tiettyjä taloudellisia seurauksia lentoliikenteen harjoittajille, ei voi horjuttaa mainittua toteamusta, koska näitä seurauksia ei voida pitää suhteettomina matkustajien suojelun korkean tason tavoitteeseen nähden.

48 Kuluttajansuojaa, mukaan lukien siis lentomatkustajien suojaa, koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan nimittäin perustella sitä, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia (em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 81 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

49 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 58 ja 60 kohdassa, lentoliikenteen harjoittajien olisi valveutuneina toimijoina ennakoitava tällaiset kustannukset, jotka liittyvät sen huolenpitovelvollisuuteen, ja ne voivat lisäksi vyöryttää tästä velvollisuudesta aiheutuvat kustannukset lentolippujen hintoihin.

50 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 9 artikla eivät ole ristiriidassa suhteellisuusperiaatteen kanssa.

51 Lentomatkustaja voi kuitenkin saada korvauksena siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa tarkoitettua huolenpitovelvollisuutta, ainoastaan ne rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia siltä kannalta, että lentoliikenteen harjoittajan puute kyseisen matkustajan huolenpidossa voidaan korjata; tämän arvioiminen kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle.

52 Toiseksi Montrealin yleissopimuksen johdanto-osan viimeisessä kappaleessa tarkoitetun oikeudenmukaisen etujen tasapainon periaatteesta on riittävää todeta, että asetuksessa N:o 261/2004 säädetyt standardisoidut ja välittömät korvaavat toimenpiteet, joihin kuuluu velvollisuus pitää huolta matkustajista, joiden lento on peruutettu, eivät kuulu niihin, joiden soveltamisedellytyksistä määrätään Montrealin yleissopimuksessa (ks. vastaavasti em. asia Wallentin-Hermann, tuomion 32 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

53 Näin ollen mainittujen säännösten pätevyyttä ei ole arvioitava mainitussa yleissopimuksessa tarkoitettuun oikeudenmukaisen etujen tasapainon periaatteeseen nähden.

54 Kolmanneksi syrjintäkiellon tai yhdenvertaisen kohtelun yleisen periaatteen osalta Ryanair väittää, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa säädetty huolenpitovelvollisuus aiheuttaisi pääasian kaltaisessa tilanteessa lentoliikenteen harjoittajille velvollisuuksia, jotka eivät rasita pääasiassa kyseessä olevien kaltaisissa olosuhteissa muita kuljetustapoja, joita säännellään rautatieliikenteen matkustajien oikeuksista ja velvollisuuksista 23.10.2007 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 1371/2007 (EUVL L 315, s. 14), matkustajien oikeuksista meri- ja sisävesiliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta 24.11.2010 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 1177/2010 (EUVL L 334, s. 1) ja matkustajien oikeuksista linja-autoliikenteessä sekä asetuksen (EY) N:o 2006/2004 muuttamisesta 16.2.2011 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 181/2011 (EUVL L 55, s. 1), vaikka kuljetusten laajan ja pitkäaikaisen keskeytymisen jumiuttamat matkustajat ovat samanlaisessa tilanteessa heidän kuljetustavastaan riippumatta.

55 Tästä on muistutettava, että edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetussa tuomiossa on jo todettu, etteivät asetuksen N:o 261/2004 5–7 artikla loukkaa yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

56 Näin on siksi, että eri liikennemuotoja koskevilla toimialoilla toimivien yritysten tilanne ei ole vertailukelpoinen, koska kun otetaan huomioon erityisesti eri liikennemuotojen toimintatavat, saatavuuden edellytykset ja verkostojen jakautuminen, eri liikennemuodot eivät ole niiden käyttämistä koskevien edellytysten osalta toisensa korvaavia (em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 96 kohta).

57 Näissä olosuhteissa unionin lainsäätäjä on voinut ottaa käyttöön säännöt, joissa säädetään kyseisen kuljetusalan mukaan vaihtelevasta kuluttajien suojelun tasosta.

58 Tästä seuraa, etteivät asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohta ja 9 artikla ole ristiriidassa syrjintäkiellon periaatteen kanssa.

59 Neljänneksi perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan osalta, joissa taataan elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja, Ryanair väittää, että lentoliikenteen harjoittajille asetetusta velvollisuudesta pitää huolta matkustajista pääasian kaltaisissa olosuhteissa on seurauksena se, että ne menettävät osan työnsä hedelmistä ja investoinneistaan.

60 Tästä on muistettava ensinnäkin, että elinkeinovapaus ja omaisuudensuoja eivät ole ehdottomia, vaan niitä on arvioitava sen tehtävän perusteella, joka niillä on yhteiskunnassa (ks. vastaavasti asia C-544/10, Deutsches Weintor, tuomio 6.9.2012, 54 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

61 Lisäksi perusoikeuskirjan 52 artiklan 1 kohdan mukaan perusoikeuskirjassa tunnustettujen oikeuksien käyttämistä voidaan rajoittaa, jos näistä rajoituksista säädetään lailla, jos niissä kunnioitetaan kyseisten oikeuksien ja vapauksien olennaista sisältöä ja jos ne suhteellisuusperiaatteen mukaisesti ovat välttämättömiä ja vastaavat tosiasiallisesti unionin tunnustamia yleisen edun mukaisia tavoitteita tai tarvetta suojella muiden henkilöiden oikeuksia ja vapauksia.

62 Kun useampi unionin oikeusjärjestyksessä suojattu oikeus on vastakkain, tämä arviointi on tehtävä pyrkimällä näiden eri oikeuksien suojaan liittyvien vaatimusten välttämättömään yhteensovittamiseen sekä oikeaan tasapainoon niiden välillä (ks. vastaavasti asia C-275/06, Promusicae, tuomio 29.1.2008, Kok., s. I-271, 65 ja 66 kohta ja em. asia Deutsches Weintor, tuomion 47 kohta).

63 Nyt käsiteltävässä asiassa ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklaan. On kuitenkin myös otettava huomioon sen 38 artikla, jossa SEUT 169 artiklan tavoin pyritään varmistamaan unionin politiikassa kuluttajien suojelun korkea taso, mukaan lukien lentomatkustajien suojelu. Kuten tämän tuomion 31 kohdassa on muistutettu, lentomatkustajien suojelu kuuluu asetuksen N:o 261/2004 pääasiallisiin tavoitteisiin.

64 Suhteellisuusperiaatteen osalta tämän tuomion 45–49 kohdasta ilmenee, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdan ja 9 artiklan, sellaisina kuin ne ovat tulkittuina tämän tuomion 43 kohdassa, on katsottava vastaavan vaatimusta nyt kyseessä olevien eri perusoikeuksien yhteensovittamisesta ja oikean tasapainon vahvistamisesta niiden välillä.

65 Tästä seuraa, etteivät mainitut säännökset ole ristiriidassa perusoikeuskirjan 16 ja 17 artiklan kanssa.

66 Näin ollen neljänteen ja viidenteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa ja 9 artiklaa on tulkittava siten, että poikkeuksellisista olosuhteista johtuvassa lennon peruuttamistapauksessa, joka on kestoltaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen, näissä säännöksissä säädetty velvollisuus pitää huolta lentomatkustajista on täytettävä ilman, että mainittujen säännösten pätevyys kyseenalaistuisi.

Lentomatkustaja voi kuitenkin saada korvauksena siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa tarkoitettua huolenpitovelvollisuutta, ainoastaan ne rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia siltä kannalta, että lentoliikenteen harjoittajan puute mainitun matkustajan huolenpidossa voidaan korjata; tämän arvioiminen kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle.

Oikeudenkäyntikulut

67 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta. Oikeudenkäyntikuluja, jotka ovat aiheutuneet muille kuin näille asianosaisille huomautusten esittämisestä unionin tuomioistuimelle, ei voida määrätä korvattaviksi.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kolmas jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) **Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklaa on tulkittava siten, että Eyjafjallajökull-tulivuoren purkautumisesta johtuvan Euroopan ilmatilan osittaisen sulkemisen kaltaiset olosuhteet ovat kyseisessä asetuksessa tarkoitettuja poikkeuksellisia olosuhteita, jotka eivät vapauta lentoliikenteen harjoittajia kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa niille säädetystä huolenpitovelvollisuudesta.**

2) **Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohtaa ja 9 artiklaa on tulkittava siten, että poikkeuksellisista olosuhteista johtuvassa lennon peruuttamistapauksessa, joka on kestoltaan pääasiassa kyseessä olevan kaltainen, näissä säännöksissä säädetty velvollisuus pitää huolta lentomatkustajista on täytettävä ilman, että mainittujen säännösten pätevyys kyseenalaistuisi.**

Lentomatkustaja voi kuitenkin saada korvauksena siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa tarkoitettua huolenpitovelvollisuutta, ainoastaan ne rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia siltä kannalta, että lentoliikenteen harjoittajan puute mainitun matkustajan huolenpidossa voidaan korjata; tämän arvioiminen kuuluu kansalliselle tuomioistuimelle.

Allekirjoitukset