Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

26 päivänä helmikuuta 2013 *

Ennakkoratkaisupyyntö — Lentoliikenne — Asetus (EY) N:o 261/2004 — 6 ja 7 artikla — Lento, johon kuuluu jatkolento tai -lentoja — Lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa todettu viivästyminen — Viivästys, joka kestää vähintään kolme tuntia — Matkustajien oikeus korvaukseen

Asiassa C-11/11,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyynnöstä, jonka Bundesgerichtshof (Saksa) on esittänyt 9.12.2010 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 11.1.2011, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Air France SA

vastaan

Heinz-Gerke Folkerts ja

Luz-Tereza Folkerts,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti V. Skouris, varapresidentti K. Lenaerts, jaostojen puheenjohtajat A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (esittelevä tuomari), M. Berger ja E. Jarašiūnas sekä tuomarit E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça ja C. Vajda,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies M. Aleksejev,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 27.11.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— AirFrance SA, edustajanaan Rechtsanwalt G. Toussaint,

— Saksan hallitus, asiamiehenään J. Kemper,

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

— Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan avvocato dello Stato C. Colelli,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

— Puolan hallitus, asiamiehenään M. Szpunar,

— Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus, asiamiehenään S. Ossowski, avustajanaan barrister D. Beard,

— Euroopan komissio, asiamiehinään K. Simonsson ja K.-P. Wojcik,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian ilman ratkaisuehdotusta,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyyntö koskee matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (EUVL L 46, s. 1) 6 ja 7 artiklan tulkintaa.

2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat Air France SA -yhtiö (jäljempänä Air France) sekä Heinz-Gerke Folkerts ja Luz-Tereza Folkerts, joista jälkimmäisellä oli varaus Bremenistä (Saksa) Pariisin (Ranska) ja São Paulon (Brasilia) kautta Asunciónin (Paraguay), ja jossa on kyse sen vahingon korvaamisesta, jonka kyseinen henkilö katsoo hänelle aiheutuneen viiveestä, jolla hän saapui lopulliseen määräpaikkaansa.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

3 Euroopan yhteisö allekirjoitti 9.12.1999 tiettyjen kansainvälistä ilmakuljetusta koskevien sääntöjen yhtenäistämisestä Montrealissa 28.5.1999 tehdyn yleissopimuksen (Montrealin yleissopimus), joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta 5.4.2001 tehdyllä neuvoston päätöksellä 2001/539/EY (EYVL L 194, s. 38).

4 Montrealin yleissopimuksen 17–37 artikla muodostavat yleissopimuksen III luvun, jonka otsikko on ”Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus”.

5 Kyseisen yleissopimuksen 19 artiklassa, jonka otsikko 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.”

6 Mainitun yleissopimuksen 22 artiklan 1 kappaleen mukaan rahdinkuljettajan korvausvastuu matkustajille viivästyksestä aiheutuneen vahingon osalta on rajoitettu 4 150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden.

Unionin oikeus

7 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1–4 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.

(3) Vaikka sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4 päivänä helmikuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 295/91 [(EYVL L 36, s. 5)] on luotu lentomatkustajien perussuoja, liian monelta matkustajalta evätään edelleen pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan. Ilman ennakkovaroitusta tehdyistä peruutuksista ja pitkistä viivästymisistä kärsiviä matkustajia on niin ikään liian paljon.

(4) Yhteisön olisikin tiukennettava asetuksessa säädettyjä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.

– –

(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 tai peruutukset.”

8 Asetuksen N:o 261/2004 1 artiklan, jonka otsikko on ”Aihe”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

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

a) matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan;

b) matkustajan lento peruutetaan;

c) matkustajan lento viivästyy.”

9 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

h) ’lopullisella määräpaikalla’ lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa; huomioon ei oteta tarjolla olevia vaihtoehtoisia liityntälentoja, jos aikataulun mukaista saapumisaikaa noudatetaan;

– –”

10 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.

– –”

11 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa, jonka otsikko on ”Viivästyminen”, säädetään seuraavaa:

”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 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, tai

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

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

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

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

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

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

12 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 kaikkien 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 1 500 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 1 500 mutta alle 3 500 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.

_ _"

13 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklassa, jonka otsikko on "Oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen", säädetään seuraavaa:

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

a)

— lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan seitsemän päivän kuluessa 7 artiklan 3 kohdassa esitetyllä tavalla kultakin matkan osalta, joka jää tekemättä, sekä jo tehdyiltä osilta matkaa, jos lennosta ei ole enää matkustajan alkuperäisen matkasuunnitelman kannalta hyötyä, sekä tarvittaessa:

— paluulento, joka lähtee mahdollisimman pian ensimmäiseen lähtöpaikkaan;

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

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

_ _”

14 Asetuksen N:o 261/2004 9 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus huolenpitoon”, sanamuoto on seuraava:

”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.”

15 Asetuksen 261/2004 13 artiklassa, jonka otsikko on ”Takautumisoikeus”, säädetään seuraavaa:

”Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja maksaa korvauksen tai täyttää muut tämän asetuksen mukaiset velvollisuutensa, tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat sen oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina. Tämä asetus ei lisäksi millään tavoin rajoita lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan oikeutta hakea korvausta matkanjärjestäjältä tai muulta henkilöltä, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus. Vastaavasti tämän asetuksen säännöksiä ei voida tulkita siten, että ne rajoittaisivat matkanjärjestäjän tai kolmannen osapuolen, muun kuin matkustajan, jonka kanssa lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla on sopimus, oikeutta hakea sovellettavan lainsäädännön nojalla korvausta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.”

Tosiseikat ja ennakkoratkaisukysymykset

16 Luz-Tereza Folkertsilla oli varaus Bremenistä Pariisin ja São Paulon kautta Asunciónin.

17 Alkuperäisen lentosuunnitelman mukaan Folkertsin lentokoneen oli tarkoitus lähteä Bremenistä 16.5.2006 kello 6.30 ja saapua lopulliseen määräpaikkaansa Asunciónin samana päivänä kello 23.30.

18 Air Francen Bremenistä Pariisiin liikennöimän lennon lähtö viivästyi, ja lentokone nousi ilmaan vasta vähän ennen kello yhdeksää eli noin kaksi ja puoli tuntia aikataulun mukaista lähtöaikaa myöhemmin. Folkerts, jolla oli jo Bremenistä lähtiessä tarkastuskortit koko matkaa varten, saapui Pariisiin vasta, kun Air Francen kone, jolla jatkolento São Pauloon oli tarkoitus lentää, oli jo lähtenyt. Air France siirsi

Folkertsin varauksen myöhemmälle lennolle São Pauloon. Koska Folkerts saapui myöhässä São Pauloon, hän ei päässyt alun perin suunnitellulle jatkolennolle Asunciónin. Hän saapui siis Asunciónin vasta 17.5.2006 kello 10.30 eli 11 tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

19 Air France velvoitettiin ensimmäisessä oikeusasteessa ja tämän jälkeen muutoksenhakuasteessa maksamaan Folkertsille vahingonkorvausta, johon kuului muun muassa 600 euron suuruinen summa asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella.

20 Air France teki tämän jälkeen Bundesgerichtshofiin Revision-valituksen.

21 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on sitä mieltä, että mainitun valituksen ratkaiseminen riippuu siitä, onko Folkertsilla Air Franceen nähden oikeus saada korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla.

22 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mielestä Folkertsilla on näet oikeus 600 euron suuruiseen korvaukseen ainoastaan, jos unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä (yhdistetyt asiat C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon ym., tuomio 19.11.2009, Kok., s. I-10923) – jossa matkustajalle tunnustetaan oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan nojalla myös pitkäaikaisen viivästyksen tapauksessa – sovelletaan myös tapauksessa, jossa lento ei ole myöhästynyt aikataulun mukaisesta lähtöajastaan kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla mutta jossa lento on kuitenkin saapunut lopulliseen määräpaikkaan vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

23 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan siis se, onko Revision-valituksen vastapuolen oikeus korvaukseen perusteltu, riippuu siitä, onko asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohtaan mahdollista vedota, vaikka lento ei olekaan viivästynyt kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Bundesgerichtshofin mukaan näet edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion perustelujen nojalla ei voida ratkaista, onko asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan mukaisen korvausoikeuden syntymisen osalta merkitystä yksinomaan lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa todetulla viivästyksellä vai edellyttääkö oikeus saada korvausta tällaisen viivästyksen vuoksi lisäksi sitä, että kyseisen asetuksen 6 artiklan 1 kohdan soveltamisedellytykset ovat täyttyneet eli että kyseinen lento on viivästynyt jo lähtiessä siten, että viivästymisen kesto ylittää tuossa säännöksessä määritellyt aikarajat.

24 Bundesgerichtshof päätti tässä tilanteessa lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko lentomatkustajalla oikeus [asetuksen N:o 261/2004] 7 artiklan mukaiseen korvaukseen, jos lähtö on viivästynyt siten, että viivästymisen kesto ei ylitä asetuksen 6 artiklan 1 kohdassa määriteltyjä aikarajoja mutta lento saapuu viimeiseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen on vastattava kielteisesti:

Onko ratkaistaessa sitä, onko kyse [asetuksen N:o 261/2004] 6 artiklan 1 kohdassa tarkoitetusta viivästymisestä, otettava useammista osista muodostuvan lennon osalta huomioon yksittäiset osalennot vai lennon pituus viimeiseen määräpaikkaan?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

25 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee ensimmäisellä kysymyksellään, onko asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaa tulkittava siten, että mainitun artiklan perusteella on maksettava korvausta sellaisen lennon matkustajalle, johon kuuluu jatkolentoja ja jonka lähtö on viivästynyt siten, että viivästymisen kesto ei ylitä mainitun asetuksen 6 artiklassa vahvistettuja aikarajoja, mutta joka saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

26 Ensimmäiseksi on huomautettava, että asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on – kuten sen 1 artiklan 1 kohdasta seuraa – antaa lentomatkustajalle vähimmäisoikeudet hänen joutuessaan kolmeen erityyppiseen tilanteeseen eli kun matkustajan pääsy lennolle evätään vastoin hänen tahtoaan, kun matkustajan lento peruutetaan ja kun matkustajan lento viivästyy.

27 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklasta, jossa esitetään yleiset määritelmät, ilmenee, että lennolle pääsyn epäämisestä ja lennon peruuttamisesta poiketen lennon viivästymistä ei puolestaan ole määritelty mainitussa artiklassa millään tavalla.

28 Lisäksi on todettava, että asetuksessa N:o 261/2004 tarkastellaan kahta eri tilannetta, joissa lento viivästyy.

29 Yhtäältä tietyissä asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa säädetyn lennon viivästymisen kaltaisissa tilanteissa mainitussa asetuksessa viitataan pelkkään lennon viivästymiseen aikataulun mukaisesta lähtöajasta.

30 Toisaalta toisissa tilanteissa asetus N:o 261/2004 koskee lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa todettua lennon myöhästymistä. Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa unionin lainsäätäjä säätää siis oikeudellisia seurauksia siitä, että matkustajat, joiden lento on peruutettu ja joille lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa uudelleenreititystä, saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa tietyllä viiveellä peruutetun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden.

31 Tästä on todettava, että asetuksessa N:o 261/2004 oleva viittaus erilaisiin viivästymistilanteisiin on yhteensoveltuva Montrealin yleissopimuksen, joka erottamaton osa unionin oikeusjärjestystä (ks. asia C-344/04, IATA ja ELFAA, tuomio 10.1.2006, Kok., s. I-403, 36 kohta ja asia C-63/09, Walz, tuomio 6.5.2010, Kok., s. I-4239, 19 ja 20 kohta), 19 artiklan kanssa. Kyseisessä artiklassa näet viitataan käsitteeseen ”viivästy[s] matkustajien – – ilmakuljetuksessa” tarkentamatta sitä, missä ilmakuljetuksen vaiheessa kyseessä oleva viivästys on todettava.

32 Toiseksi on huomautettava unionin tuomioistuimen jo katsoneen, että kun on kyse lentojen pitkäaikaisesta viivästymisestä eli kun viivästys kestää vähintään kolme tuntia, näin viivästyneiden lentojen matkustajilla on niiden matkustajien tavoin, joiden alkuperäinen lento on peruutettu ja joille lentoliikenteen harjoittaja ei voi tarjota uudelleenreititystä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädetyin edellytyksin, oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan perusteella, koska heille aiheutuu vastaavaa peruuttamatonta ajanmenetystä ja siis haittaa (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 60 ja 61 kohta sekä yhdistetyt asiat C-581/10 ja C-629/10, Nelson ym., tuomio 23.10.2012, 34 ja 40 kohta).

33 Koska kyseinen haitta konkretisoituu viivästyneiden lentojen osalta lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa, unionin tuomioistuin on todennut, että viivästystä on arvioitava asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn korvauksen kannalta siihen aikaan nähden, jolloin lennon oli aikataulun mukaisesti tarkoitus saapua kyseiseen määräpaikkaan (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 61 kohta ja em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 40 kohta).

34 Käsitteellä ”lopullinen määräpaikka” tarkoitetaan asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan h alakohdan mukaan lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa.

35 Tästä seuraa, että kun kyse on lennosta, johon kuuluu jatkolentoja, asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn kiinteämääräisen korvauksen kannalta merkitystä on pelkästään siihen aikaan nähden todetulla viivästymisellä, jolloin lennon oli aikataulun mukaisesti tarkoitus saapua lopulliseen määräpaikkaan, jolla tarkoitetaan asianomaisen matkustajan viimeisen lennon määräpaikkaa.

36 Kolmanneksi on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa, jossa viitataan lennon viivästymiseen aikataulun mukaisesta lähtöajastaan, pyritään sen sanamuodon mukaan yksinomaan vahvistamaan edellytykset, joiden nojalla syntyy oikeus mainitun asetuksen 8 ja 9 artiklassa säädettyihin apu- ja huolenpitotoimenpiteisiin.

37 Tästä seuraa, että kiinteämääräinen korvaus, johon matkustajalla on oikeus asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla silloin, kun hänen lentonsa saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, ei riipu kyseisen asetuksen 6 artiklassa vahvistettujen edellytysten täyttymisestä.

38 Tämän vuoksi sillä, että pääasiassa kyseessä olevan kaltainen lento ei ole viivästynyt aikataulun mukaisesta lähtöajastaan siten, että viivästyksen kesto ylittää asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa vahvistetut aikarajat, ei ole merkitystä sen lentoliikenteen harjoittajille kuuluvan velvollisuuden kannalta, jonka mukaan tällaisen lennon matkustajille maksetaan korvausta heti, kun lento on viivästynyt lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa vähintään kolme tuntia.

39 Päinvastainen ratkaisu merkitsisi perusteetonta erilaista kohtelua, koska sen johdosta sellaisten lentojen matkustajia, jotka saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, kohdeltaisiin eri tavalla sen mukaan, onko heidän lentonsa viivästynyt aikataulun mukaisesta lähtöajasta siten, että viivästyksen kesto ylittää asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa säädetyt aikarajat, vaikka heille peruuttamattomasta ajan menetyksestä aiheutunut haitta on samanlainen.

40 Neljänneksi on todettava, että etenkin Euroopan komissio on suullisessa käsittelyssä vedonnut tiettyihin tilastotietoihin, jotka koskevat yhtäältä sitä, että sellaisten lentojen, joihin liittyy jatkolentoja, osuus matkustajien kuljetuksesta Euroopan ilmatilassa on merkittävä, ja toisaalta sitä, että tällaisten lentojen todetaan lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa viivästyvän toistuvasti vähintään kolme tuntia, mikä johtuu jatkolennoista, joille asianomaiset matkustajat eivät ehdi.

41 Tässä suhteessa on totta, että velvollisuus maksaa kyseisten lentojen matkustajille korvausta asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädettyjen kiinteämääräistä korvausta koskevien yksityiskohtaisten sääntöjen mukaan aiheuttaa varmasti taloudellisia seurauksia lentoliikenteen harjoittajille (ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 76 kohta).

42 On kuitenkin korostettava yhtäältä, ettei noita taloudellisia seurauksia voida pitää suhteettomina lentomatkustajien korkean suojan tason tavoitteeseen nähden (ks. em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 76 kohta), ja toisaalta, että mainittujen taloudellisten seurausten tosiasiallista laajuutta voidaan lieventää seuraavien kolmen seikan perusteella.

43 Aluksi on huomautettava, että lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus tai pitkäaikainen viivästyminen 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 (asia C-549/07, Wallentin-Hermann, tuomio 22.12.2008, Kok., s. I-11061, 34 kohta ja em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 79 kohta).

44 Tämän jälkeen on korostettava, että asetuksesta N:o 261/2004 johtuvat velvollisuudet eivät estä lentoliikenteen harjoittajia vaatimasta korvausta viivästymisen aiheuttaneelta muulta henkilöltä, kolmannet osapuolet mukaan luettuina, kuten asetuksen 13 artiklassa säädetään (em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 80 kohta).

45 Korvauksen määrää, joka on vahvistettu 250, 400 ja 600 euroksi kyseisten lentojen pituuden perusteella, voidaan lisäksi alentaa asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti vielä 50 prosentilla, kun viivästys sellaisen lennon osalta, joka ei kuulu 7 artiklan 2 kohdan a ja b alakohdan soveltamisalaan, on alle neljä tuntia (em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 63 kohta ja em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 78 kohta).

46 Oikeuskäytännöstä ilmenee lopuksi joka tapauksessa, että kuluttajansuojaa, mukaan lukien siis lentomatkustajien suojaa, koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan oikeuttaa se, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia (em. yhdistetyt asiat Nelson ym., tuomion 81 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

47 Edellä esitettyjen seikkojen perusteella ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaa on tulkittava siten, että mainitun artiklan perusteella on maksettava korvausta sellaisen lennon matkustajalle, johon kuuluu jatkolentoja ja jonka lähtö on viivästynyt siten, että viivästymisen kesto ei ylitä mainitun asetuksen 6 artiklassa vahvistettuja aikarajoja, mutta joka saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, koska mainittu korvaus ei riipu siitä, onko lento viivästynyt lähtiessä, eikä näin ollen siitä, täyttyvätkö mainitussa 6 artiklassa vahvistetut edellytykset.

Toinen kysymys

48 Kun otetaan huomioon ensimmäiseen ennakkoratkaisukysymykseen annettu myöntävä vastaus, toiseen kysymykseen ei ole tarpeen vastata.

Oikeudenkäyntikulut

49 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 (suuri jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

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 7 artiklaa on tulkittava siten, että mainitun artiklan perusteella on maksettava korvausta sellaisen lennon matkustajalle, johon kuuluu jatkolentoja ja jonka lähtö on viivästynyt siten, että viivästymisen kesto ei ylitä mainitun asetuksen 6 artiklassa vahvistettuja aikarajoja, mutta joka saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, koska mainittu korvaus ei riipu siitä, onko lento viivästynyt lähtiessä, eikä näin ollen siitä, täyttyvätkö mainitussa 6 artiklassa vahvistetut edellytykset.

Allekirjoitukset