Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (suuri jaosto)

23 päivänä lokakuuta 2012*

Lentoliikenne — Asetus (EY) N:o 261/2004 — 5–7 artikla — Montrealin yleissopimus — 19 ja 29 artikla — Oikeus korvaukseen lennon viivästyessä — Yhteensoveltuvuus

Yhdistetyissä asioissa C-581/10 ja C-629/10,

joissa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvista ennakkoratkaisupyynnöistä, jotka ovat esittäneet Amtsgericht Köln (Saksa) ja High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Yhdistynyt kuningaskunta) 3.11. ja 10.8.2010 tekemillään päätöksillä, jotka ovat saapuneet unionin tuomioistuimeen 13.12. ja 24.12.2010, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson ja

Brian Cheimezie Nelson

vastaan

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

ja

The Queen,

TUI Travel plc:n,

British Airways plc:n,

easyJet Airline Company Ltd:n ja

International Air Transport Associationin

pyynnöstä,

vastaan

Civil Aviation Authority (C-629/10),

* Oikeudenkäyntikielet: saksa ja englanti.

UNIONIN TUOMIOISTUIN (suuri jaosto),

toimien kokoonpanossa: presidentti V. Skouris, varapresidentti K. Lenaerts, jaostojen puheenjohtajat A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja M. Berger sekä tuomarit E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby ja A. Prechal,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: hallintovirkamies A. Impellizzeri,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 20.3.2012 pidetyssä istunnossa esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

— Deutsche Lufthansa AG, edustajanaan Rechtsanwalt Ch. Giesecke,

— TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd ja International Air Transport Association, edustajinaan solicitor L. Van den Hende ja D. Anderson, QC,

— Civil Aviation Authority, edustajanaan A. Shah, QC,

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

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

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

— Puolan hallitus, asiamiehinään M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza ja M. Kamejsza,

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

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

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

kuultuaan julkisasiamiehen 15.5.2012 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Ennakkoratkaisupyynnöt koskevat 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) 5–7 artiklan tulkintaa.

2 Asiaa C-581/10 koskeva pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajina ovat Emeka Nelson perheineen (jäljempänä yhdessä Nelsonin perheen jäsenet) ja vastaajana lentoyhtiö Deutsche Lufthansa AG (jäljempänä Lufthansa) ja joka koskee kyseisen yhtiön kieltäytymistä maksaa korvausta näille matkustajille, jotka kuljetettiin määräpaikan lentokentälle 24 tuntia alkuperäistä aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

3 Asiaa C-629/10 koskeva pyyntö on esitetty asiassa, jossa kantajina ovat TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd ja International Air Transport Association (jäljempänä yhdessä TUI Travel ym.) ja vastaajana Civil Aviation Authority ja joka koskee viimeksi mainitun kieltäytymistä taata kantajille, ettei se tulkitse asetusta N:o 261/2004 siten, että siinä asetetaan lentoyhtiöille velvollisuus maksaa matkustajille korvausta heidän lentojensa viivästyessä.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

Kansainvälinen oikeus

4 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).

5 Montrealin yleissopimuksen 17–37 artikla kuuluvat sen III lukuun, jonka otsikko on ”Rahdinkuljettajan vastuu ja vahingonkorvauksen laajuus”.

6 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.”

7 Mainitun yleissopimuksen 22 artiklan 1 kappaleessa rajoitetaan viivästyksestä aiheutuva rahdinkuljettajan vastuu 4 150 erityisnosto-oikeuteen matkustajaa kohden. Saman artiklan 5 kappaleessa määrätään pääasiallisesti, että kyseistä rajoitusta ei sovelleta, jos vahinko on johtunut rahdinkuljettajan tai sen palveluksessa olevien henkilöiden tai asiamiesten tässä tehtävässään tekemästään teosta tai laiminlyönnistä, jonka tarkoituksena on ollut vahingon aiheuttaminen tai joka on tehty huolimattomuudesta ja tietoisena siitä, että teko tai laiminlyönti todennäköisesti aiheuttaa vahingon.

8 Saman yleissopimuksen 29 artiklassa, jonka otsikko on ”Korvausvaatimusten perusta”, määrätään seuraavaa:

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

9 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.”

10 Kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

– –

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

11 Saman asetuksen 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

– –

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

– –

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.

_ _”

12 Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa, jonka otsikkona 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.”

13 Kyseisen asetuksen 7 artiklassa, jonka otsikko 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 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.

_ _”

14 Kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”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.”

Pääasiat ja ennakkoratkaisukysymykset

Asia C-581/10

15 Nelsonin perheen jäsenet varasivat Lufthansalta Frankfurt-am-Mainista (Saksasta) 27.7.2007 lähtevän lennon, jonka määräpaikka oli Lagos (Nigeria), sekä paluulennon LH 565 Lagosista Frankfurt-am-Mainiin 27.3.2008. Tämän paluulennon aikataulun mukainen lähtöaika oli kello 22.50. Nelsonin perheen jäsenet saapuivat 27.3.2008 ajoissa Lagosin lentokentälle. Paluulento ei kuitenkaan lähtenyt aikataulun mukaisesti, ja heidät majoitettiin hotelliin. Heidät kuljetettiin 28.3.2008 hotellista lentokentälle. Lento LH 565 lähti lopulta 29.3.2008 kello 01.00 Lufthansan Frankfurt-am-Mainista tuottamalla korvaavalla koneella samalla lennon numerolla ja olennaisin osin samoilla matkustajilla. Lentokone laskeutui Frankfurt-am-Mainiin kello 7.10 eli yli 24 tunnin viiveellä aikataulun mukaisesta saapumisajasta.

16 Tämän lennon vuoksi Nelsonin perheen jäsenet saattoivat asian ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi. He vaativat muun muassa, että Lufthansa velvoitetaan viivästymisen vuoksi maksamaan kullekin heistä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan nojalla 600 euroa, johon on lisättävä korot.

17 Lufthansa väitti tästä, että koska lento suoritettiin, kyseessä ei ole asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan l alakohdassa tarkoitettu peruuttaminen, vaan kyseessä on viivästyminen, jonka osalta tässä asetuksessa ei säädetä oikeudesta korvaukseen.

18 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin lykkäsi asian käsittelyä, koska se odotti yhdistetyissä asioissa C-402/07 ja C-432/07, Sturgeon ym., yhteisöjen tuomioistuimen tuomiota, joka annettiin 19.11.2009 (Kok., s. I-10923). Tuomion antamisen jälkeen asian käsittelyä jatkettiin.

19 Kyseisen tuomion suhteen Lufthansa väitti yhtäältä, ettei yhteisöjen tuomioistuimen viivästyneiden lentojen matkustajien hyödyksi tunnustama oikeus korvaukseen ole sovitettavissa yhteen Montrealin yleissopimuksessa määrätyn korvausjärjestelmän kanssa. Toisaalta se väitti, että yhteisöjen tuomioistuin ylitti edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. antamassaan tuomiossa toimivaltansa rajat.

20 Tässä tilanteessa Amtsgericht Köln on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Koskeeko asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa tarkoitettu oikeus korvaukseen [Montrealin yleissopimuksen] 29 artiklan toisessa virkkeessä tarkoitettua aiheutuneen vahingon määrän ylittävää korvausta?

2) Missä suhteessa [edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion] perusteella asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaan perustuva oikeus korvaukseen silloin, kun lentomatkustaja pääsee määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen, on Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa säänneltyyn korvaukseen viivästyksen perusteella, kun otetaan huomioon Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan toisen virkkeen mukainen tietynlaisen korvauksen poissulkeminen?

3) Miten [edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion] perustana oleva tulkintaperuste, jolla sallitaan asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan mukaisen korvausta koskevan oikeuden ulottaminen viivästymistapauksiin, on sovitettavissa yhteen sen tulkintaperusteen kanssa, jota yhteisöjen tuomioistuin käytti kyseiseen asetukseen asiassa C-344/04, IATA ja ELFAA, 10.1.2006 antamassaan tuomiossa [(Kok., s. I-403)]?”

Asia C-629/10

21 TUI Travel plc on kansainvälinen lomamatka-alan konserni, jolla on seitsemän lentoyhtiötä, joista Thomson Airways on sijoittautunut Yhdistyneeseen kuningaskuntaan. British Airways plc ja easyJet Airlines Company Ltd ovat kansainvälisiä reittilentoja harjoittavia lentoyhtiöitä.

22 International Air Transport Association on kansainvälinen kaupallinen järjestö, johon kuuluu noin 230 lentoyhtiötä, jotka vastaavat 93 prosentista kansainvälisestä reittiliikenteestä.

23 Civil Aviation Authority on Yhdistyneen kuningaskunnan riippumaton ilmailuviranomainen. Sen toimintaan kuuluu taloudellinen sääntely, ilmatilapolitiikka, turvallisuussäännökset ja kuluttajansuoja. Se vastaa ilmaliikennesäännösten täytäntöönpanosta Yhdistyneessä kuningaskunnassa.

24 TUI Travel ym. vaativat Civil Aviation Authorityä vahvistamaan, ettei se tulkitse asetusta N:o 261/2004 siten, että siinä asetetaan lentoyhtiöille velvollisuus maksaa matkustajille korvausta heidän lentojensa viivästyessä. Civil Aviation Authority kieltäytyi hyväksymästä tätä vaatimusta, ja se totesi, että edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion vaikutukset sitovat sitä.

25 Näin ollen TUI Travel ym. saattoivat asian ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen käsiteltäväksi riitauttaakseen Civil Aviation Authorityn kannan.

26 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) katsoo, etteivät TUI Travel ym:iden väitteet ole perusteettomia, ja se on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

”1) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5–7 artiklaa tulkittava niin, että niiden perusteella [kyseisen asetuksen] 7 artiklassa säädettyä korvausta on maksettava matkustajille, joiden lennot ovat viivästyneet [mainitun asetuksen] 6 artiklassa tarkoitetulla tavalla, ja jos on, niin missä olosuhteissa?

2) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, ovatko [asetuksen N:o 261/2004] 5–7 artikla joko kokonaan tai osittain pätemättömiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamisen vuoksi?

3) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi, ovatko [asetuksen N:o 261/2004] 5–7 artikla kokonaan tai osittain pätemättömiä sen vuoksi, että

a) ne ovat ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen kanssa,

b) niillä loukataan suhteellisuusperiaatetta ja/tai

c) niillä loukataan oikeusvarmuuden periaatetta?

4) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan myöntävästi ja kolmanteen kysymykseen kieltävästi, mitä rajoituksia unionin tuomioistuimen tässä asiassa antaman ratkaisun ajallisille vaikutuksille on asetettava?

5) Jos ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, mikä vaikutus [edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym.] annetulle tuomiolle on annettava sen antamispäivän eli 19.11.2009 ja sen päivän välillä, jona unionin tuomioistuin ratkaisee nyt esillä olevan asian?”

27 Unionin tuomioistuimen presidentin 30.11.2011 antamalla määräyksellä asiat C-581/10 ja C-629/10 yhdistettiin suullista käsittelyä sekä tuomion antamista varten.

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys asiassa C-629/10 eli oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 perusteella lennon viivästyessä ja edellytykset, joiden täyttyessä tämä korvaus on maksettava

28 Ensimmäisellä kysymyksellään asiassa C-629/10 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähtökohtaisesti, onko viivästyneen lennon matkustajilla oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 perusteella ja jos on, millä edellytyksillä.

29 Tästä on todettava, ettei kyseisen asetuksen 7 artiklassa eikä missään muussakaan sen säännöksessä säädetä nimenomaisesti tällaisesta oikeudesta.

30 Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdasta ilmenee tosin, että mainitussa säännöksessä täsmennetyin edellytyksin oikeus kiinteämääräiseen korvaukseen on matkustajilla, joiden lento on peruutettu ilman, että heitä olisi siitä ennalta varoitettu, tai joille on asiasta ilmoitettu alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja joille lentoliikenteen harjoittaja ei pysty tarjoamaan uudelleenreititystä lennolle, joka lähtee aikaisintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja saapuu matkustajien lopulliseen määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 57 kohta).

31 Näin ollen mainitun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa annetaan lentoliikenteen harjoittajalle tietty toimintamarginaali tarjota viime hetkellä peruutetun lennon matkustajalle uudelleenreititystä ilman korvausvelvollisuutta. Kyseisen säännöksen mukaisesti lentoliikenteen harjoittaja voi tarjota hänelle uudelleenreititystä, jonka kesto ylittää peruutetun lennon keston. Vaikka lentoliikenteen harjoittaja kuitenkin käyttäisi täysin mainitussa säännöksessä tälle annetut kaksi mahdollisuutta eli sen, että mainitun matkustajan lähtöhetkeä voidaan aikaistaa tunnilla, ja sen, että hänen saapumisajastaan voidaan poiketa alle kahdella tunnilla, ehdotetun uudelleenreitityksen kokonaiskesto ei missään tapauksessa saa ylittää kolmella tunnilla tai tätä pidemmällä ajalla peruutetun lennon aikataulun mukaista kestoa. Tästä rajasta lähtien kyseisen matkustajan on välttämättä saatava korvaus.

32 Sitä vastoin kyseisen asetuksen missään säännöksessä ei nimenomaisesti myönnetä kiinteämääräistä korvausta matkustajille, jotka saavat tietää viime hetkellä ennen heidän lentoaan tai jopa tämän lennon aikana, että se viivästyy merkittävästi ja että he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen.

33 Tästä on muistutettava, että yhdenvertaisen kohtelun periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tilanteita ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista eroa voida objektiivisesti perustella (em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

34 Viivästyneiden lentojen ja peruutettujen lentojen matkustajien on kuitenkin katsottava olevan toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa asetuksen N:o 261/2004 mukaisen korvauksen kannalta, sillä he kärsivät samankaltaisesta haitasta eli vähintään kolmen tunnin ajan menetyksestä suhteessa heidän alkuperäiseen lentosuunnitelmaansa (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 54 kohta).

35 Lisäksi jompaankumpaan ryhmään kuuluvilla matkustajilla ei käytännössä ole mahdollisuutta organisoida vapaasti uudelleen siirtymistään, koska heitä on kohdannut joko vakava häiriö heidän tulevan tai jo meneillään olevan lentonsa toteuttamisessa taikka tällaisen lennon peruuttaminen, joka tarpeen vaatiessa johtaa uudelleenreititystarjoukseen. Jos siis syystä tai toisesta heidän on ehdottoman pakko päästä lopulliseen määräpaikkaansa tietyllä hetkellä, he eivät mitenkään voi välttyä uuteen tilanteeseen liittyvältä ajan menetykseltä, koska heillä ei tältä osin ole mitään toimintamarginaalia.

36 Näitä näkemyksiä tukee asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan kolmannen perustelukappaleen loppu, jossa – mainitsemalla muun muassa ilman ennakkovaroitusta tehdyistä peruutuksista ja pitkistä viivästymisistä kärsivien matkustajien liian suuri lukumäärä – korostetaan implisiittisesti näiden kahden matkustajaryhmän kärsimien haittojen samanarvoisuutta.

37 Näissä olosuhteissa – ja kun otetaan huomioon se, että asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on lisätä kaikkien lentomatkustajien suojaa – vähintään kolme tuntia viivästyneiden lentojen matkustajia ei voida kohdella eri tavoin kuin niitä, jotka saavat korvausta kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan perusteella, koska näiden kahden ryhmän tällainen erilainen kohtelu ei ole riittävän oikeutettua kyseisen asetuksen tavoitteiden perusteella (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 59 ja 60 kohta).

38 Tämän epäyhdenvertaisuuden korjaamiseksi asetusta N:o 261/2004 on tulkittava siten, että merkittävästi viivästyneiden lentojen matkustajat voivat saada saman korvauksen kuin peruutettujen lentojen matkustajat eli kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädetyn korvauksen (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 61 kohta).

39 Tähän on lisättävä, että antaessaan asetuksen N:o 261/2004 lainsäätäjä pyrki myös punnitsemaan lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien etuja keskenään. Se vahvisti näille matkustajille tiettyjä oikeuksia ja sääti samanaikaisesti asetuksen johdanto-osan 15 perustelukappaleessa ja 5 artiklan 3 kohdassa, 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 (em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 67 kohta).

40 Edellä todetun perusteella ensimmäiseen kysymykseen asiassa C-629/10 on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklaa on tulkittava siten, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus kyseiseen asetukseen perustuvaan korvaukseen, kun heille koituu tällaisten lentojen vuoksi vähintään kolmen tunnin ajan menetys, toisin sanoen, kun he pääsevät lopulliseen määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen. Matkustajilla ei kuitenkaan ole oikeutta korvaukseen tällaisen viivästymisen perusteella, jos lentoliikenteen harjoittaja pystyy osoittamaan, että pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, eli olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.

Ensimmäinen ja toinen kysymys asiassa C-581/10 sekä kolmannen kysymyksen a kohta asiassa C-629/10 eli asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan pätevyys Montrealin yleissopimukseen nähden

41 Ensimmäisellä ja toisella kysymyksellään asiassa C-581/10 sekä kolmannen kysymyksensä a kohdalla asiassa C-629/10 ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet tiedustelevat lähtökohtaisesti, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5–7 artikla päteviä suhteessa Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan toiseen virkkeeseen, kun niitä tulkitaan siten, että viivästyneiden lentojen matkustajilla, jotka saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen, on oikeus korvaukseen tämän asetuksen perusteella.

42 Lufthansa, TUI Travel ym. sekä Saksan ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitukset väittävät, että jos mainitulla asetuksella olisi tarkoitus myöntää viivästyneiden lentojen matkustajille oikeus korvauksiin, se olisi ristiriidassa Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan toisen virkkeen sanamuodon kanssa, jossa määrätään korvauksista erityisesti lentoliikenteen viivästymisistä johtuvien vahinkojen osalta, ja siinä liitetään korvausten maksamista kyseisille matkustajille koskevaan periaatteeseen täsmälliset ehdot ja rajat, joita asetuksen N:o 261/2004 asiaa koskevat säännökset eivät vastaa.

43 Sitä vastoin Lufthansa, TUI Travel ym. sekä kyseiset hallitukset eivät kiistä millään tavoin sitä, että asetukseen N:o 261/2004 perustuva oikeus korvaukseen on yhteensoveltuva Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan toisen virkkeen kanssa peruutettujen lentojen matkustajien ja sellaisten matkustajien osalta, joiden pääsy lennolle on evätty.

44 Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdan b alakohdasta ja 7 artiklan 2 kohdasta, yhdessä luettuina, ilmenee kuitenkin, että lennolle pääsyn epääminen uudelleenreitityksen kanssa tai lennon peruuttaminen uudelleenreitityksen kanssa voivat yhtäältä johtaa lentomatkustajien kuljetuksen viivästymiseen ja toisaalta korvauksen maksamiseen tällaisen viivästymisen kohdanneille matkustajille.

45 Lufthansa, TUI Travel ym. ja mainitut hallitukset kyseenalaistavat siten perusteluillaan epäsuorasti itse oikeuden korvaukseen, sellaisena kuin siitä säädetään asetuksella N:o 261/2004, ja loppujen lopuksi kyseisen asetuksen 5–7 artiklan yhteensoveltuvuuden Montrealin yleissopimuksen kanssa.

46 Edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion 45 kohdassa on katsottu, ettei Montrealin yleissopimuksen 19, 22 tai 29 artiklasta tai mistään muustakaan kyseisen yleissopimuksen määräyksestä käy ilmi, että yleissopimuksen laatijoilla olisi ollut tarkoituksena suojata lentoliikenteen harjoittajia kaikilta muuntyyppisiltä kuin kyseisissä määräyksissä määrätyiltä toimenpiteiltä ja erityisesti niiltä, joita viranomaiset voivat toteuttaa matkustajien ilmakuljetusten viivästymisestä aiheutuvien haittojen muodostamien vahinkojen korvaamiseksi vakiomuotoisesti ja välittömästi ilman, että matkustajien olisi kärsittävä hankaluuksista, jotka liittyvät vahingonkorvauskanteiden nostamiseen tuomioistuimissa.

47 Vaikka yhteensoveltuvuutta Montrealin yleissopimuksen kanssa koskevien ennakkoratkaisukysymysten kohde rajoittuukin asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa säädettyihin vakiomuotoisiin ja välittömiin apu- ja huolenpitotoimenpiteisiin, unionin tuomioistuin ei ole sulkenut pois sitä, että kyseisen asetuksen 7 artiklassa säädetyn korvauksen kaltaiset muut toimenpiteet voivat jäädä Montrealin yleissopimuksen soveltamisalan ulkopuolelle.

48 Viimeksi mainittua toimenpidettä on tutkittu konkreettisesti edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa, jossa on täsmennetty yhtäältä, että ajan menetys on asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettu haitta niiden muiden haittojen tavoin, jotka on hyvitettävä kyseisellä asetuksella säädetyillä toimenpiteillä. Toisaalta tuomiossa on todettu, että tämä haitta on korjattava kyseisen asetuksen perusteella kyseisille matkustajille myönnettävällä korvauksella (ks. vastaavasti em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 52 ja 61 kohta).

49 Tästä on täsmennettävä, että edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA esiin tuotujen haittojen tavoin ajan menetystä ei voida luokitella Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa tarkoitetuksi ”vahingoksi, joka on aiheutunut viivästyksestä”, ja että tästä syystä se jää Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle.

50 Yleissopimuksen 19 artiklassa edellytetään erityisesti sitä, että vahinko aiheutuu viivästymisen seurauksena, että viivästymisen ja vahingon välillä on syy-yhteys ja että vahinko yksilöidään eri matkustajille aiheutuneiden eri menetysten perusteella.

51 Ajan menetys ei kuitenkaan ole ensinnäkään viivästymisestä aiheutunut vahinko, vaan haitta, kuten muutkin haitat, jotka johtuvat lennolle pääsyn epäämistä, lennon peruuttamista ja pitkäaikaista viivästymistä koskevista tilanteista ja näihin tilanteisiin liittyvistä tilanteista, kuten mukavuuden puutteesta tai siitä, että tavanomaisesti käytettävissä olevien viestintävälineiden käyttäminen ei ole mahdollista.

52 Toiseksi kaikki viivästyneiden lentojen matkustajat kärsivät ajan menetyksestä samalla tavalla, ja näin ollen se on mahdollista hyvittää vakiomuotoisella toimenpiteellä ilman, että olisi tarpeen mitenkään arvioida kunkin asianomaisen matkustajan henkilökohtaista tilannetta. Näin ollen tällaista toimenpidettä voidaan soveltaa välittömästi.

53 Yhtäältä tosiasiallisen viivästymisen ja toisaalta asetuksen N:o 261/2004 mukaisen korvausoikeuden toteamiseksi tai korvauksen määrän laskemiseksi merkitykselliseksi katsottavan ajan menetyksen välillä ei välttämättä ole syy-yhteyttä.

54 Asetuksessa N:o 261/2004 säädetty erityinen korvausvelvollisuus ei itse asiassa johdu kaikesta tosiasiallisesta viivästymisestä, vaan se johtuu ainoastaan sellaisesta viivästymisestä, joka aiheuttaa vähintään kolmen tunnin ajan menetyksen suhteessa aikataulun mukaiseen saapumisaikaan. Kun viivästymisen laajuus muodostaa normaalisti tekijän, joka laajentaa merkittävämpien vahinkojen todennäköisyyttä, mainitun asetuksen perusteella myönnetty kiinteämääräinen korvaus pysyy tältä osin muuttumattomana, koska tosiasiallisen viivästymisen yli kolmen tunnin kestoa ei enää oteta huomioon asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaan perustuvan korvauksen määrän laskemiseksi.

55 Näin ollen lennon viivästymisestä aiheutuva ajan menetys, joka muodostaa asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetun haitan ja jota ei voida luokitella Montrealin yleissopimuksen 19 artiklassa tarkoitetuksi ”vahingoksi, joka on aiheutunut viivästyksestä”, ei voi kuulua mainitun yleissopimuksen 29 artiklan soveltamisalaan.

56 Siten asetuksesta N:o 261/2004 johtuva velvollisuus maksaa korvaus merkittävästi viivästyneiden lentojen matkustajille on yhteensoveltuva Montrealin yleissopimuksen 29 artiklan kanssa.

57 Lisäksi on todettava, että asetuksesta N:o 261/2004 johtuva korvausvelvollisuus täydentää Montrealin yleissopimuksen 29 artiklaa siltä osin kuin korvausvelvollisuus sijoittuu aikaisempaan vaiheeseen kuin kyseisessä artiklassa määrätty järjestelmä (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 46 kohta).

58 Tästä seuraa, ettei tämä korvausvelvollisuus sinänsä ole esteenä sille, että kyseessä olevat matkustajat – siinä tapauksessa, että sama viivästyminen aiheuttaa heille lisäksi korvaukseen oikeuttavia yksilöllisiä vahinkoja – voivat nostaa kanteita, joiden tarkoituksena on saada yksilöllisenä hyvityksenä vahingonkorvausta Montrealin yleissopimuksessa määrätyin edellytyksin (ks. vastaavasti em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 44 ja 47 kohta).

59 Unionin tuomioistuin on todennut asetuksen N:o 261/2004 12 artiklan, jonka otsikko on ”Lisäkorvaus”, tulkinnan yhteydessä, että kyseisellä artiklalla pyritään täydentämään kyseisessä asetuksessa säädettyjen toimenpiteiden soveltamista, jotta matkustajille korvataan kokonaisuudessaan vahinko, joka heille on aiheutunut siitä, että lentoliikenteen harjoittaja ei ole noudattanut sopimusvelvoitteitaan. Tämän säännöksen nojalla kansallinen tuomioistuin voi näin ollen velvoittaa lentoliikenteen harjoittajan korvaamaan vahingon, joka matkustajille aiheutuu lentokuljetussopimuksen täyttämättä jättämisestä, jonkin muun oikeudellisen perustan kuin asetuksen N:o 261/2004 nojalla eli muun muassa Montrealin yleissopimuksessa määrätyin tai kansallisessa oikeudessa säädetyin edellytyksin (asia C-83/10, Sousa Rodríguez ym., tuomio 13.10.2011, Kok., s. I-9469, 38 kohta).

60 Edellä todetun perusteella on todettava, että ensimmäisen ja toisen kysymyksen tutkimisesta asiassa C-581/10 sekä kolmannen kysymyksen a kohdan tutkimisesta asiassa C-629/10 ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan pätevyyteen.

Kolmas kysymys asiassa C-581/10 ja kolmannen kysymyksen c kohta asiassa C-629/10 eli asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan pätevyys oikeusvarmuuden periaatteeseen nähden

61 Ennakkoratkaisua pyytäneet tuomioistuimet tiedustelevat kolmannella kysymyksellään asiassa C-581/10 ja kolmannen kysymyksensä c kohdalla asiassa C-629/10 lähtökohtaisesti, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5–7 artikla, sellaisina kuin ne ovat tulkittuina edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetussa tuomiossa, päteviä oikeusvarmuuden periaatteeseen nähden.

62 TUI Travel ym. ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus väittävät, että asetuksen N:o 261/2004 tulkitseminen siten, että siinä velvoitettaisiin maksamaan korvaus viivästyneiden lentojen matkustajille, olisi ristiriidassa kyseisen periaatteen kanssa. Tällainen tulkinta olisi yhtäältä yhteensoveltumaton edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion kanssa, josta ilmenee, ettei ole mitään velvollisuutta maksaa korvausta tällaisessa tilanteessa. Toisaalta sillä sivuutettaisiin unionin lainsäätäjän tarkoitus sekä kyseisen asetuksen selvä sanamuoto, josta käy ilmi, että korvaus on maksettava vain, jos lennolle pääsy evätään tai lento peruutetaan.

63 Tämä väite on hylättävä tässä tuomiossa aikaisemmin esitettyjen toteamusten perusteella.

64 Erityisesti on todettava, että siltä osin kuin kyse on ensinnäkin edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA sekä edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annettujen tuomioiden välisestä suhteesta, tämän tuomion 46–48 kohdasta ilmenee, ettei näiden kahden tuomion välillä ole mitään jännitettä, koska jälkimmäisellä pannaan täytäntöön ensimmäisessä todetut periaatteet.

65 Tämän jälkeen on todettava, että tämän tuomion 30–39 kohdasta johtuu, että asetuksen N:o 261/2004 tulkinta, jossa asetetaan korvausvelvollisuus lentojen pitkäaikaisesta viivästymisestä, ei jätä ottamatta huomioon unionin lainsäätäjän tahtoa.

66 Lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvoitteiden selvyydestä on muistutettava, että oikeusvarmuuden periaate edellyttää, että oikeussubjektit voivat ilman epävarmuutta saada tiedon oikeuksistaan ja velvollisuuksistaan ja ryhtyä asianmukaisiin toimenpiteisiin (ks. asia 169/80, Gondrand ja Garancini, tuomio 9.7.1981, Kok., s. 1931, 17 kohta; asia C-143/93, Van Es Douane Agenten, tuomio 13.2.1996, Kok., s. I-431, 27 kohta ja asia C-110/03, Belgia v. komissio, tuomio 14.4.2005, Kok., s. I-2801, 30 kohta).

67 Kun otetaan huomioon yhdenvertaisen kohtelun periaatteesta johtuvat vaatimukset, lentoliikenteen harjoittajat eivät voi vedota oikeusvarmuuden periaatteeseen väittääkseen, että niille asetuksessa N:o 261/2004 asetetulla velvollisuudella maksaa korvausta matkustajille siinä säädettyihin summiin asti lennon viivästyessä loukattaisiin viimeksi mainittua periaatetta.

68 Kuten lisäksi julkisasiamies on todennut ratkaisuehdotuksensa 46 kohdassa, edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion julistamisesta lähtien viivästyneiden lentojen matkustajat ja lentoliikenteen harjoittajat ovat voineet yksiselitteisesti tietää, mistä hetkestä lähtien ensin mainituilla on oikeus vaatia korvausta ja viimeksi mainituilla on velvollisuus maksaa tämä korvaus, ja asettamalla selvä aikaraja voidaan myös välttää kansallisten tuomioistuinten erilaiset arvioinnit pitkäaikaisen viivästymisen käsitteestä mistä mahdollisesti seuraisi oikeudellista epävarmuutta.

69 Näin ollen on todettava, että kolmannen kysymyksen tutkimisesta asiassa C-581/10 eikä kolmannen kysymyksen c kohdan tutkimisesta asiassa C-629/10 ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan pätevyyteen.

Kolmannen kysymyksen b kohta asiassa C-629/10 eli suhteellisuusperiaate

70 Kolmannen kysymyksensä b kohdalla asiassa C-629/10 ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähtökohtaisesti, ovatko asetuksen N:o 261/2004 5–7 artikla päteviä suhteellisuusperiaatteeseen nähden, kun niitä tulkitaan siten, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus korvaukseen kyseisen asetuksen perusteella.

71 Unionin oikeuden yleisiin oikeusperiaatteisiin kuuluvan suhteellisuusperiaatteen mukaan Euroopan unionin toimielinten säädöksillä, päätöksillä ja muilla toimenpiteillä ei saa ylittää niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on tarpeellista niillä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi ja tähän soveltuvaa, eli silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten pakottava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (yhdistetyt asiat C-27/00 ja C-122/00, Omerga Air ym., tuomio 12.3.2002, Kok., s. I-2569, 62 kohta ja asia C-504/04, Agrarproduktion Staebelow, tuomio 12.1.2006, Kok., s. I-679, 35 kohta).

72 Nyt käsiteltävässä asiassa on muistutettava, että asetuksella N:o 261/2004 pyritään varmistamaan lentomatkustajien suojelun korkea taso riippumatta siitä, onko matkustajilta evätty lennolle pääsy, onko lento peruutettu vai onko kyse lennon pitkäaikaisesta viivästymisestä, koska heille kaikille aiheutuu lentoliikenteeseen liittyviä samankaltaisia vakavia vaikeuksia ja haittoja (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 44 kohta).

73 TUI Travel ym. ja Yhdistyneen kuningaskunnan hallitus väittävät, että jos asetusta N:o 261/2004 tulkitaan siten, että siinä säädetään korvauksen maksamisesta matkustajille heidän lentonsa viivästyessä, tällainen tulkinta olisi suhteeton kyseisen asetuksen tavoitteisiin nähden, sillä se johtaisi siihen, että lentoliikenteen harjoittajille koituisi kohtuuton taloudellinen rasite. Lisäksi sillä olisi myös suhteeton vaikutus matkustajiin, koska lentoliikenteen harjoittajat saattaisivat vyöryttää tästä velvollisuudesta aiheutuvat kustannukset hintoihin sekä vähentää lähilentojen lukumäärää ja liikennöintiä syrjäisiin kohteisiin.

74 Aluksi on kuitenkin muistutettava tämän suhteen, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn kiinteämääräisen korvauksen avulla on mahdollista hyvittää matkustajille aiheutunut ajan menetys ilman, että näiden olisi osoitettava, että heille on aiheutunut yksilöllinen vahinko. Tällä toimenpiteellä on siis mahdollista taata lentomatkustajien korkean suojan taso, johon asetuksella pyritään.

75 Kun otetaan huomioon ajan menetyksen peruuttamaton, objektiivinen ja helposti mitattavissa oleva luonne (ks. mm. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 52 kohta), toimenpide, jolla kaikille kyseisestä haitasta kärsineille matkustajille myönnetään välitön ja kiinteämääräinen rahallinen korvaus, on erityisen soveltuva.

76 Pitää tosin paikkansa, että tämä korvaus aiheuttaa tiettyjä taloudellisia seuraamuksia lentoliikenteen harjoittajille. Niitä ei kuitenkaan voida pitää suhteettomina lentomatkustajien korkean suojan tason tavoitteeseen nähden.

77 Ensinnäkään asetuksen N:o 261/2004 7 artiklasta johtuva korvausvelvollisuus ei koske kaikkia viivästymisiä, vaan ainoastaan pitkäaikaisia viivästymisiä.

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

79 Lentoliikenteen harjoittajan ei myöskään 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 (ks. em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 67 kohta).

80 On vielä todettava, 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. Mainituille liikenteenharjoittajille näiden velvollisuuksien seurauksena koituva taloudellinen rasite voi näin ollen keventyä tai jopa poistua kokonaan tällaisen korvauksen johdosta. Ei vaikuta myöskään kohtuuttomalta, että näistä velvollisuuksista vastaavat ensi kädessä – edellä mainittua korvauksensaantioikeutta koskevalla varauksella – lentoliikenteen harjoittajat, joiden kanssa kyseiset matkustajat ovat tehneet kuljetussopimuksen, joka antaa heille oikeuden lentoon, jonka ei pitäisi peruuntua eikä viivästyä (em. asia IATA ja ELFAA, tuomion 90 kohta ja em. yhdistetyt asiat Sturgeon ym., tuomion 68 kohta).

81 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että kuluttajansuojaa, mukaan lukien siis lentomatkustajien suojaa, koskevan tavoitteen tärkeydellä voidaan perustella sitä, että tietyille talouden toimijoille koituu huomattaviakin epäedullisia taloudellisia seurauksia (ks. vastaavasti asia C-58/08, Vodafone ym., tuomio 8.6.2010, Kok., s. I-4999, 53 ja 69 kohta).

82 On lisättävä, että – kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 60 kohdassa – pitkäaikaisten viivästymisten tiheyttä ja kyseisten korvausten kustannuksia lentoyhtiöille koskevien unionin tuomioistuimelle toimitettujen tietojen mukaan lentojen, joiden viivästymisen perusteella syntyy oikeus asetuksen N:o 261/2004 perusteella maksettavaan korvaukseen, osuus on korkeintaan 0,15 prosenttia.

83 Unionin tuomioistuimelle ei ole esitetty mitään konkreettista seikkaa, jonka perusteella voitaisiin todeta, että pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa maksettava korvaus aiheuttaisi hintojen nousun tai lähilentojen ja syrjäisten kohteiden lentojen lukumäärän pienentymisen.

84 Näin ollen on todettava, että kolmannen kysymyksen b kohdan tutkimisessa asiassa C-629/10 ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan pätevyyteen.

Toinen ja viides kysymys asiassa C-629/10

85 Koska nämä kysymykset on esitetty sitä tapausta varten, että asiassa C-629/10 esitettyyn ensimmäiseen kysymykseen vastataan kieltävästi, niihin ei ole tarpeen vastata.

Tämän tuomion ajallisia vaikutuksia koskeva neljäs kysymys asiassa C-629/10

86 Asiassa C-629/10 esittämällään neljännellä kysymyksellä ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa tietää, mitä ajallisia vaikutuksia tällä tuomiolla on yli kolme tuntia aikataulun mukaisesta saapumisajastaan viivästyneiden lentojen matkustajien oikeuteen saada korvausta.

87 TUI Travel ym. väittävät, että jos unionin tuomioistuin vastaa myöntävästi ensimmäiseen kysymykseen ja kieltävästi kolmanteen kysymykseen, sen täytyy rajoittaa tämän tuomion ajallisia vaikutuksia siten, ettei asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklaan voida vedota matkustajien sellaisten korvausvaatimusten perusteena, jotka koskevat lentoja, jotka ovat viivästyneet ennen tämän tuomion julistamispäivää, paitsi sellaisten matkustajien osalta, jotka ovat jo nostaneet kanteen kyseisen korvauksen vaatimiseksi tämän tuomion julistamispäivään mennessä. Huolimatta edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetusta tuomiosta lentoyhtiöt ja muut kyseessä olevat toimijat voivat kohtuudella päätellä tällä hetkellä, ettei asetuksen N:o 261/2004 7 artiklaa sovelleta matkustajiin, joiden lento on viivästynyt, koska tämä tuomio olisi ristiriidassa kyseisen asetuksen selvän sanamuodon kanssa sekä edellä mainitussa asiassa IATA ja ELFAA annetun tuomion kanssa.

88 Tässä yhteydessä on huomattava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan tulkinnalla, jonka unionin tuomioistuin SEUT 267 artiklassa sille annettua toimivaltaa käyttäen antaa unionin oikeussäännölle, selvennetään ja täsmennetään kyseisen oikeussäännön merkitystä ja ulottuvuutta niin, että unionin tuomioistuimen tulkinnasta ilmenee, miten tätä oikeussääntöä täytyy tai olisi täytynyt tulkita ja soveltaa sen voimaantulosta lähtien. Tästä seuraa, että tuomioistuimet siis voivat ja niiden täytyy soveltaa näin tulkittua sääntöä myös oikeussuhteisiin, jotka ovat syntyneet tai jotka on perustettu ennen tulkintapyynnöstä annettua tuomiota, jos edellytykset kyseisen oikeussäännön soveltamista koskevan asian käsittelylle toimivaltaisissa tuomioistuimissa muuten täyttyvät (ks. mm. asia C-347/00, Barreira Pérez, tuomio 3.10.2002, Kok., s. I-8191, 44 kohta ja yhdistetyt asiat C-453/02 ja C-462/02, Linneweber ja Akritidis, tuomio 17.2.2005, Kok., s. I-1131, 41 kohta).

89 Näin ollen unionin tuomioistuin voi ainoastaan poikkeustapauksissa unionin oikeusjärjestykseen kuuluvaa yleistä oikeusvarmuuden periaatetta soveltaen rajoittaa kaikkien asianomaisten henkilöiden mahdollisuutta vedota sen tulkitsemaan oikeussääntöön vilpittömässä mielessä perustettujen oikeussuhteiden pätevyyden kyseenalaistamiseksi (ks. mm. asia C-104/98, Buchner ym., tuomio 23.5.2000, Kok., s. I-3625, 39 kohta ja em. yhdistetyt asiat Linneweber ja Akritidis, tuomion 42 kohta).

90 Unionin tuomioistuimen on tässä yhteydessä kuitenkin määriteltävä yksi ainoa hetki, josta lähtien sen unionin oikeuden säännöksen tulkintaa koskeva ratkaisu on voimassa.

91 Oikeuskäytännössä on tästä jo todettu, että tällaisen tulkinnan vaikutusten ajallinen rajoitus voidaan tehdä ainoastaan siinä samassa tuomiossa, jossa annetaan pyydetty tulkintaratkaisu. Kyseisellä periaatteella varmistetaan jäsenvaltioiden ja muiden oikeussubjektien yhdenvertainen kohtelu unionin oikeuteen nähden ja täytetään samalla oikeusvarmuuden periaatteesta johtuvat vaatimukset (asia C-292/04, Meilicke ym., tuomio 6.3.2007, Kok., s. I-1835, 37 kohta).

92 High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisionin (Administrative Court) asiassa C-629/10 pyytämä tulkinta koskee asetukseen N:o 261/2004 perustuvaa oikeutta korvaukseen, joka on maksettava lentomatkustajille, kun heille aiheutuu heidän lentonsa viivästymisestä vähintään kolmen tunnin ajan menetys eli kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen. Tältä osin edellä mainituissa yhdistetyissä asioissa Sturgeon ym. annetun tuomion 61 kohdasta ilmenee jo, että lentomatkustajilla on tällainen oikeus.

93 On kuitenkin todettava, ettei unionin tuomioistuin ole viimeksi mainitussa tuomiossa rajoittanut ajallisesti asetuksen N:o 261/2004 tulkinnan vaikutuksia, jotka koskevat edellisessä kohdassa mainittua oikeutta korvaukseen.

94 Edellä esitetystä seuraa, ettei tämän tuomion ajallisia vaikutuksia ole rajoitettava.

Oikeudenkäyntikulut

95 Pääasioiden asianosaisten osalta asioiden käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevien asioiden 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 asiat 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 5–7 artiklaa on tulkittava siten, että viivästyneiden lentojen matkustajilla on oikeus kyseiseen asetukseen perustuvaan korvaukseen, kun heille koituu tällaisten lentojen vuoksi vähintään kolmen tunnin ajan menetys, toisin sanoen, kun he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa aikaisintaan kolme tuntia lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen. Matkustajilla ei kuitenkaan ole oikeutta korvaukseen tällaisen viivästymisen perusteella, jos lentoliikenteen harjoittaja pystyy osoittamaan, että pitkäaikainen viivästyminen johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu, eli olosuhteista, jotka eivät ole lentoliikenteen harjoittajan tosiasiallisesti hallittavissa.**

2) **Ennakkoratkaisukysymysten tutkimisessa ei ole ilmennyt mitään seikkaa, joka voisi vaikuttaa asetuksen N:o 261/2004 5–7 artiklan pätevyyteen.**

Allekirjoitukset