



# Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kahdeksas jaosto)

7 päivänä syyskuuta 2017\*

Ennakkoratkaisupyyntö – Liikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 7 artiklan 1 kohta –  
Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen  
viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevat yhteiset säännöt – Useista osuuksista  
muodostuva lento – Huomioon otettavan ”lennon pituuden” käsite

Asiassa C-559/16,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Amtsgericht Hamburg (Hampurin alioikeus, Saksa) on esittänyt 4.10.2016 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 4.11.2016, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

**Birgit Bossen,**

**Anja Bossen** ja

**Gudula Gräßmann**

vastaan

**Brussels Airlines SA/NV,**

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja M. Safjan,

julkisasiamies: Y. Bot,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- Birgit Bossen, Anja Bossen ja Gudula Gräßmann, edustajanaan F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- Brussels Airlines SA/NV, edustajanaan D. Smielick, Rechtsanwalt,
- Ranskan hallitus, asiamiehinään D. Colas, E. de Moustier ja M-L. Kitamura,
- Italian hallitus, asiamiehenään G. Palmieri, avustajanaan P. Garofoli, avvocato dello Stato,

\* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

– Euroopan komissio, asiamiehinään W. Mölls ja N. Yerrell,

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 2004, L 46, s. 1) 7 artiklan 1 kohdan tulkintaa.
- 2 Tämä ennakkoratkaisupyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat yhtäältä Birgit Bossen, Anja Bossen ja Gudula Gräßmann ja toisaalta Brussels Airlines SA/NV ja joka koskee kantajille maksettavan korvauksen määrää edellä mainitun lentoyhtiön lennon pitkäaikaisen viivästymisen vuoksi.

### Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan, jonka otsikko on ”Määritelmät”, h alakohdassa 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.”

- 4 Kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

– –

- 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.”

5 Mainitun asetuksen 6 artiklan sanamuoto on seuraava:

***”Viivästyminen***

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.”

6 Kyseisen asetuksen 7 artiklassa säädetään seuraavaa:

***”Oikeus korvaukseen***

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 määräraippaikkaa, johon matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta siksi, että lennolle pääsy on evätty tai lento on peruutettu. – –

4. Edellä 1 ja 2 kohdassa mainitut etäisyydet mitataan isoympyrätamenetelmällä.”

**Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys**

7 Kantajat varasivat Brussels Airlinesilta kuljetuksen Roomasta (Italia) Hampuriin (Saksa) siten, että heillä oli liittymälento Brysselissä (Belgia). Roomasta Brysseliin suuntautuneen lennon oli määrä lähteä klo 10.25 ja laskeutua klo 12.40, ja Brysselistä Hampuriin suuntautuneen lennon oli määrä lähteä klo 13.35 ja laskeutua klo 14.45.

- 8 Roomasta Brysseliin suuntautunut lento oli myöhässä. Lentokone laskeutui Brysseliin vasta klo 13.22, minkä vuoksi kantajat eivät ehtineet ajoissa liittymälennolle.
- 9 Heidät kuljetettiin tämän jälkeen Hampuriin seuraavalla lennolla, joka saapui perille klo 18.35 eli kolme tuntia ja 50 minuuttia aikataulun mukaisesta saapumisajasta myöhässä.
- 10 Rooman ja Hampurin välinen välimatka isoympyräratamenetelmää käyttäen on 1 326 kilometriä. Rooman ja Brysselin välinen välimatka on 1 173 kilometriä ja Brysselin ja Hampurin välinen välimatka 483 kilometriä eli näiden kahden lennon kokonaispituus on 1 656 kilometriä.
- 11 Kantajat nostivat kanteen Amtsgericht Hamburgissa (Hampurin alioikeus, Saksa) saadakseen kukin 400 euron korvauksen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan perusteella.
- 12 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin toteaa, että asianosaiset ovat yksimielisiä siitä, että kantajilla on oikeus korvaukseen lennon pitkäaikaisen viivästymisen vuoksi, ja Brussels Airlines on myös jo maksanut heille kullekin 250 euroa tämän perusteella.
- 13 Kantajat vaativat nyt kukin 150 euron suuruista lisämäärää, koska lennon pituutta laskettaessa on heidän mukaansa huomioitava sen kaksi osuutta, joten kyseisen pituuden on oltava yli 1500 km, eikä pituutta pidä laskea siten, että huomioidaan isoympyräratamenetelmään perustuva välimatka Rooman ja Hampurin välillä.
- 14 Näin ollen Amtsgericht Hamburg on päättänyt lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan toista virkettä tulkittava siten, että käsite ’lennon pituus’ koskee yksinomaan isoympyräratamenetelmällä mitattavaa suoraa välimatkaa lähtöpaikan ja viimeisen määräpaikan välillä siitä riippumatta, minkä pituinen matka tosiasiallisesti on lennetty?”

### **Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu**

- 15 Kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että käsite ”lennon pituus” kattaa sellaisten lentoyhteyksien tapauksessa, joihin kuuluu liittymälentoja, yksinomaan ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välisen välimatkan, joka on laskettava isoympyräratamenetelmän mukaisesti tosiasiallisesti lennetyn lennon pituudesta riippumatta.
- 16 Aluksi on todettava, että on kiistatonta, että pääasian kantajille aiheutui heidän lopulliseen määräpaikkaan saapuessaan viivästys, jonka vuoksi heillä oli oikeus korvaukseen. Tässä asiassa on näin ollen kyseessä yksinomaan kyseisen korvauksen suuruuden määrittäminen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa asetettujen edellytysten mukaisesti.
- 17 Aluksi on palautettava mieleen, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa säädetään muun muassa, että viitattaessa kyseiseen artiklaan matkustajat saavat korvauksen, jonka suuruus vaihtelee 250 eurosta 600 euroon kyseessä olevien lentojen pituuden mukaan, kun otetaan huomioon asianomaisen matkustajan viimeinen määräpaikka, ja kyseinen pituus on mainitun asetuksen 7 artiklan 4 kohdan mukaisesti laskettava isoympyräratamenetelmää käyttäen.
- 18 Tästä on todettava, että vaikka asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa, joka koskee lentojen peruuttamisia, viitataan kyseisen asetuksen 7 artiklaan, näin ei sen sijaan ole, kun on kyse asetuksen 6 artiklasta, joka koskee viivästymisiä.

- 19 Unionin tuomioistuin on kuitenkin palauttanut mieleen, että kaikkia unionin toimia on tulkittava kaiken primaarioikeuden mukaisesti ja näin ollen myös yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaisesti, joka edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tilanteita ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista eroa voida objektiivisesti perustella (ks. vastaavasti tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 33 kohta).
- 20 Unionin tuomioistuin on todennut, että matkustajien, joiden lento on viivästynyt vähintään kolme tuntia, ja matkustajien, joiden lento on peruutettu ja jotka on uudelleenreititetty edellytyksin, jotka eivät noudata asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädettyjä rajoja, on katsottava olevan toisiinsa rinnastettavissa tilanteissa, koska heille kaikille aiheutuu samankaltaista haittaa, joka on heidän korvauksensa perusta (ks. vastaavasti tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 34 kohta).
- 21 Tästä seuraa, että asetusta N:o 261/2004 on tulkittava siten, että matkustajien, joiden lento on viivästynyt vähintään kolme tuntia, on saatava sama korvaus kuin matkustajien, joiden lento on peruutettu ja jotka on uudelleenreititetty edellytyksin, jotka eivät noudata asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädettyjä rajoja (tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 38 kohta).
- 22 Kyseinen oikeuskäytäntö on ymmärrettävä siten, että siinä edellytetään, että edellisessä kohdassa mainittua kahta matkustajaluokkaa kohdellaan yhdenvertaisesti sekä silloin, kun on kyse korvausoikeuden varsinaisesta syntymisestä, että myös silloin, kun on kyse tällaisen korvauksen suuruudesta.
- 23 Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohtaa ja sen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohtaa on näin ollen tulkittava kyseinen edellytys huomioiden.
- 24 Kuten kyseisten säännösten sanamuodosta ilmenee, niissä säädetään matkustajien oikeudesta korvaukseen tekemättä eroa sen mukaan, pääsevätkö nämä lopulliseen määräpaikkaansa suoralla lennolla vai lennolla, johon liittyy liittymälentoja.
- 25 Tilanteen on oltava sama, kun on kyse tällaisen korvauksen määrän laskemisesta.
- 26 Se, miten unionin lainsäätäjän asetuksessa N:o 261/2004 hyväksymät eri toimenpiteet valitaan ja mikä niiden ulottuvuus on, nimittäin vaihtelee matkustajille aiheutuneen vahingon suuruuden mukaan (ks. vastaavasti tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, 85 kohta). Matkustajille maksettavan korvauksen määrän eri asteikkojen on näin ollen katsottava kuvastavan sen haitan laajuudessa olevia eroja, joka matkustajalle aiheutuu asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan a–c alakohdassa säädettyissä tilanteissa.
- 27 Unionin tuomioistuin on jo täsmentänyt tästä, että se, minkä vuoksi kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan soveltamisalaan kuuluville matkustajille maksettava korvaus on oikeutettu, johtuu siitä, että koska heidän lentonsa on peruutettu viime hetkellä, heidän on käytännössä mahdotonta organisoida vapaasti matkaansa uudelleen. Jos siis syystä tai toisesta heidän on ehdottomasti päästävä lopulliseen määräpaikkaansa tietyllä hetkellä, he eivät mitenkään voi välttyä uuteen tilanteeseen liittyvältä ajan menetykseltä, koska heillä ei tältä osin ole mitään toimintamarginaalia (tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 35 kohta).
- 28 Tällä tavoin aiheutuneesta haitasta on todettava, että se, että tietyt asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan soveltamisalaan kuuluvat matkustajat eivät pääse lopulliseen määräpaikkaansa suoralla lennolla vaan sen sijaan lennolla, johon liittyy liittymälentoja, mikä merkitsee kuljetun välimatkan tosiasiallista pitenemistä, ei itsessään lisää tällaisen haitan laajuutta verrattuna haittaan, joka suoralla lennolla oleville matkustajille aiheutuu.

- 29 Korvauksen määrää laskettaessa on näin ollen otettava huomioon yksinomaan ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välinen välimatka ilman mahdollisia liittymälentoja.
- 30 Kuten tämän tuomion 21 kohdassa mainittu edellytys merkitsee, niiden matkustajien osalta, joiden lento on viivästynyt vähintään kolme tuntia, on sovellettava samaa laskentatapaa.
- 31 Täsmällisemmin sanottuna unionin tuomioistuin on todennut, että matkustajien korvauksen perusta on haitta, joka muodostuu vähintään kolmen tunnin ajan menetyksestä alkuperäiseen kuljetussuunnitelmaan verrattuna, ja kyseinen ajan menetys todetaan lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa myös silloin, kun on kyse lennoista, joihin liittyy liittymälentoja (ks. vastaavasti tuomio 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, 35 kohta).
- 32 Tällä tavoin aiheutuneesta haitasta on todettava, että tosiasiallisesti kuljetun välimatkan väliset mahdolliset erot eivät itsessään vaikuta millään tavoin tällaisen haitan laajuuteen.
- 33 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että käsite ”lennon pituus” kattaa sellaisten lentoyhteyksien tapauksessa, joihin kuuluu liittymälentoja, yksinomaan välimatkan ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välillä, ja tämä välimatka on laskettava isoympyräratamenetelmän mukaisesti tosiasiallisesti lennetyn lennon pituudesta riippumatta.

### **Oikeudenkäyntikulut**

- 34 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 (kahdeksas 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 artiklan 1 kohtaa on tulkittava siten, että käsite ”lennon pituus” kattaa sellaisten lentoyhteyksien tapauksessa, joihin kuuluu liittymälentoja, yksinomaan välimatkan ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välillä, ja tämä välimatka on laskettava isoympyräratamenetelmän mukaisesti tosiasiallisesti lennetyn lennon pituudesta riippumatta.**

Allekirjoitukset