



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

PRIIT PIKAMÄE

3 päivänä joulukuuta 2020¹

Asia C-826/19

WZ

vastaan

Austrian Airlines AG

(Ennakkoratkaisupyyntö – Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta))

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Lentomatikustajille lennon peruuttamisen tai viivästymisen johdosta annettava korvaus – Lento, joka on suunnattu toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 2 artiklan 1 alakohta – Peruuttamisen käsite – 8 artiklan 3 kohta – Vastaaminen siirtymisestä aiheutuvista kustannuksista – Aloite – Asetuksen 8 ja 9 artiklassa säädettyjen velvollisuuksien laiminlyönti – Oikeus korvaukseen

1. Onko lentoa, joka on suunnattu lentoasemalle, joka on toinen kuin se, jota varaus koskee, mutta joka sijaitsee tämän lähellä, pidettävä peruutettuna asetuksessa (EY) N:o 261/2004² tarkoitetulla tavalla, joten se antaa matkustajille saman asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisen oikeuden korvaukseen, vai ainoastaan viivästyneenä, missä tapauksessa matkustajilla on tuomion Sturgeon ym.³ mukaisesti tällainen oikeus vain, jos viivästyminen kestää vähintään kolme tuntia?

2. Onko lennon laskeutumisen jälkeen lentoliikenteen harjoittajan tarjouduttava omasta aloitteestaan vastaamaan kustannuksista, joita aiheutuu kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitetusta siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa?

3. Antaako asetuksen N:o 261/2004 kyseisessä artiklassa tarkoitetun kustannuksista vastaamista koskevan velvollisuuden sekä 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetun huolenpitoa koskevan velvollisuuden laiminlyönti oikeuden saman asetuksen 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun kiinteämääräiseen korvaukseen?

¹ Alkuperäinen kieli: ranska.

² Matkustajille heidän lennolle pääsyä 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 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetys (EUVL 2004, L 46, s. 1).

³ Tuomio 19.11.2009 (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716).

4. Nämä ovat Landesgericht Korneuburgin (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta) ennakkoratkaisupyynnössään esittämistä kysymyksistä ne, joihin vastaan unionin tuomioistuimen pyynnöstä tässä kohdennetussa ratkaisuehdotuksessa.

5. Unionin tuomioistuimella on tulevassa tuomiossaan erityisesti mahdollisuus ottaa ensimmäistä kertaa kantaa asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan soveltamiseen ja vahvistaa siten sen asema kyseisen asetuksen logiikassa ja yleisessä rakenteessa.

I Asiaa koskevat oikeussäännöt

6. Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä, toisessa ja neljännessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla [unionin] 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.

--

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

7. Asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikkona on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

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

b) lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua 9 artiklan 1 kohdan a alakohdan ja 2 kohdan mukaisesti sekä uudelleenreitityksen osalta, kun uuden lennon kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään peruutetulle lennolle aikataulun mukaista lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määritettyä apua; 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 lähdeävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

--”

8. Kyseisen asetuksen 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 1500 kilometriä, tai
- b) vähintään kolme tuntia [unionin] sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 mutta alle 3500 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.”

9. Saman asetuksen 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 1500 kilometriä;
- b) 400 euroa [unionin] sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 mutta alle 3500 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.

– –”

10. Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus palauttamiseen tai uudelleenreititukseen”, 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.

--

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

11. Asetuksen N:o 261/2004 9 artiklassa, jonka otsikkona on ”Oikeus huolenpitoon”, säädetään seuraavaa:

”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.

--”

II Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

12. WZ teki Austrian Airlinesille yhden ainoan varauksen matkalle, joka koostui kahdesta lennosta 21.5.2018. Ensimmäisen lennon oli tarkoitus lähteä Klagenfurtista (Itävalta) klo 18.35 ja saapua Wieniin (Itävalta) klo 19.20, ja toisen lennon oli tarkoitus lähteä Wienistä klo 21.00 ja saapua Berliinin Tegin lentoasemalle (Saksa) klo 22.20.

13. Wienin lentoa edeltäneen kolmanneksi viimeisen rotaation aikaan vallinneet sääolot aiheuttivat viivästymisen, joka vaikutti kyseisen ilma-aluksen myöhempään Wienin ja Berliinin välisiin lentoihin siten, että WZ:n varaama lento Berliinin Tegin lentoasemalle olisi ylittänyt kyseisellä lentoasemalla voimassa olleen yölentokiellon alkamisajan.

14. Näin ollen Austrian Airlines suuntasi kyseisen lennon Berliinin ulkopuolella Brandenburgin osavaltiossa sijaitsevalle Schönefeldin lentoasemalle. Kyseinen lento lähti Wienistä klo 22.07 ja laskeutui Berlinin Schönefeldin lentoasemalle klo 23.18.

15. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan lennon reittimuutoksesta aiheutui WZ:lle ajanmenetyksen (lento laskeutui klo 23.18, kun sen alun perin piti laskeutua klo 22.20) lisäksi haittaa sen takia, että laskeutumispaiikka sijaitsi kauempana hänen kodistaan (24 km:n päässä 8 km:n sijaan), minkä takia hänen kotimatkansa kesti pidempään (matka Berliinin Schönefeldin lentoasemalta hänen kotiinsa kesti 41 minuuttia kun Berliinin Tegin lentoasemalta se olisi kestänyt 15 minuuttia). Austrian Airlines ei tarjonnut WZ:lle korvaavaa kuljetusta Berliinin Schönefeldin lentoasemalta Tegin lentoasemalle.

16. WZ vaati 250 euron suuruista korvausta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan nojalla luettuna yhdessä saman asetuksen 7 artiklan kanssa. Vaatimus perustui yhtäältä lennon saapumisen viivästymiseen ja toisaalta siihen, ettei Austrian Airlines ollut tarjonnut hänelle jatkokuljetusta Berliinin Schönefeldin lentoasemalta Tegin lentoasemalle.

17. Austrian Airlines kiisti vaatimuksen ja väitti ensinnäkin, että kantaja oli saapunut määräpaikkaansa eli Berliiniin vain 58 minuuttia myöhässä. Toiseksi WZ olisi voinut helposti päästä kotiinsa käyttämällä vielä jotain liikennevälinettä. Kolmanneksi asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettujen ”poikkeukselliset olosuhteet” olivat todistettavasti toteutuneet, sillä Eurocontrol oli lentoa edeltäneen kolmanneksi viimeisen rotaation aikaan vallinneiden hyvin vaikeiden sääolojen vuoksi joutunut antamaan samalla ilma-aluksella lennetylle kyseiselle rotaatiolle alkuperäistä aikataulua myöhemmän laskeutumisaajan.

18. Bezirksgericht Schwechat (Schwechatin piirioikeus, Itävalta) hylkäsi WZ:n vaatimukset ja totesi, ettei lennon reittimuutos merkitse lentoreitin olennaista muutosta, joten ei voida katsoa, että lento olisi peruutettu. Tuomioistuin myös totesi, että viivästyminen ei kestänyt vähintään kolmea tuntia.

19. WZ valitti tästä tuomiosta Landesgericht Korneuburgiin. Kyseinen tuomioistuin tiedustelee ensinnäkin, onko tosiseikkoja pidettävä lennon peruuttamisena, viivästymisenä tai omana tunnusmerkistönään, toiseksi, voiko lentoliikenteen harjoittaja vedota asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka vaikuttivat kyseisen matkustajan lentoa aiempaan lentoon, ja kolmanneksi, onko lentoliikenteen harjoittajan maksettava korvaus avustamis- ja huolenpitovelvoitteiden laiminlyönnin vuoksi.

20. Näissä olosuhteissa Landesgericht Korneuburg päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että sitä on sovellettava kahteen lentoasemaan, jotka molemmat sijaitsevat kaupungin keskustan välittömässä läheisyydessä mutta joista ainoastaan toinen kaupungin alueella ja toinen läheisessä osavaltiossa?
- 2) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että jos lentokone laskeutuu samassa kaupungissa tai samalla alueella sijaitsevalle toiselle määräpaikkana olevalle lentoasemalle, matkustajalla on oikeus korvaukseen lennon peruuttamisen takia?
- 3) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 6 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että jos lentokone laskeutuu samassa kaupungissa tai samalla alueella sijaitsevalle toiselle lentoasemalle, matkustajalla on oikeus korvaukseen lennon pitkäaikaisen viivästymisen johdosta?
- 4) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklaa, 7 artiklaa sekä 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että sen selvittämiseksi, onko matkustajalle aiheutunut [19.11.2009 annettussa tuomiossa Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716)] tarkoitettu vähintään kolmen tunnin ajan menetys, viivästyminen on laskettava siten, että merkityksellinen on toiselle määräpaikkana olevalle lentoasemalle laskeutumisen ajankohta, vai siten, että merkityksellinen on ajankohta, jona matkustaja siirtyy sille määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa?
- 5) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että lentoliikenteen harjoittaja, joka toteuttaa lentoja rotaatiomenettelyssä, voi tukeutua tapaukseen, tässä tapauksessa ukonilmasta johtuneeseen laskeutuvien lentojen määrän vähentämiseen, joka ilmeni kyseisen lennon kolmanneksi viimeisen rotaation yhteydessä?
- 6) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että lento laskeutuu toiselle määräpaikkana olevalle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava omasta aloitteestaan matkustajalle kuljetusta toiselle paikkakunnalle, vai onko lentomatkustajan vaadittava kuljetusta?
- 7) Onko [asetuksen N:o 261/2004] 7 artiklan 1 kohtaa, 8 artiklan 3 kohtaa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohtaa tulkittava siten, että lentomatkustajalla on 8 ja 9 artiklassa säädettyjen avustamis- ja huolenpitovelvoitteiden laiminlyönnin vuoksi oikeus korvaukseen?”

21. Kirjallisia huomautuksia esittivät WZ, Itävallan hallitus ja Euroopan komissio.

III Asian tarkastelu

22. Kuten edellä totesin, tässä ratkaisuehdotuksessa käsitellään unionin tuomioistuimen pyynnön mukaisesti vain toista, kolmatta, kuudetta ja seitsemättä ennakkoratkaisukysymystä.

23. Tarkastelen siis näitä kysymyksiä jokaista vuorollaan.

A Toinen ja kolmas kysymys

24. Toisessa ja kolmannessa kysymyksessä, joita on syytä tarkastella yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo unionin tuomioistuimelta lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 6 artiklan 1 kohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että jos lentokone laskeutuu toiselle lentoasemalle, joka sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin se lentoasema, jota varaus koskee, matkustajalla on oikeus korvaukseen lennon peruuttamisen tai lennon saapumisen pitkäaikaisen viivästymisen takia.⁴

25. Toisin sanoen unionin tuomioistuinta pyydetään arvioimaan, voidaanko lentoa, joka on suunnattu sellaiselle väistölentoasemalle, joka on lähellä lentoasemaa, jota varaus koskee, pitää peruutettuna vai onko sen saapumisen katsottava viivästyneen. Tähän kysymykseen annettavalla vastauksella on merkittävät seuraukset, sillä matkustajalla on automaattisesti oikeus korvaukseen, jos lento on peruutettu (paitsi jos hänelle on ilmoitettu lennon peruuttamisesta asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa säädetyissä määräajoissa), mutta matkustajalla ei ole vastaavaa oikeutta, jos lento on viivästynyt, paitsi jos se on viivästynyt vähintään kolme tuntia.

26. Voidakseni ehdottaa vastausta tähän kysymykseen tarkastelen ensin asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua peruuttamisen käsitettä ja päädyn toteamaan, että tämä käsite, sellaisena kuin sitä on tulkittu unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä, voisi periaatteessa kattaa käsiteltävän kaltaisen tilanteen, jossa lento laskeutuu väistölentoasemalle, joka sijaitsee samalla alueella kuin lentoasema, jota varaus koskee (1 jakso). Tämän jälkeen väitän kuitenkin, että tällainen tulkinta ei olisi oikea, koska unionin lainsäätäjä on asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa halunnut jättää tällaisen tilanteen peruuttamisiin liittyvän oikeudellisen järjestelmän soveltamisen ulkopuolelle (2 jakso). Tästä päättelen, että silloin kun lento suunnataan toiselle samassa kaupungissa tai samalla alueella sijaitsevalle lentoasemalle, matkustajalla on oikeus korvaukseen ainoastaan, jos kyseisen matkustajan saapuminen sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lentoliikenteen harjoittajan kanssa sovittuun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan viivästyy vähintään kolme tuntia (3 jakso).

1. Tarkoittaako lennon suuntaaminen lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta kuin lentoasema, jota varaus koskee, lennon peruuttamista?

a) Peruuttamisen käsite unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä

27. ”Peruuttamisella” tarkoitetaan asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohdassa olevan määritelmän mukaan sitä, että ”aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu”. Kun tämä määritelmä perustuu siihen, että *lento* ei toteudu, peruuttamisen käsitettä on mahdotonta määritellä tarkasti tarkentamatta ensin lennon käsitettä.

⁴ Asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohtaan tehdystä viittauksesta huolimatta mielestäni on selvää, että kolmannessa kysymyksessä mainitulla ”pitkäaikaisella viivästymisellä” tarkoitetaan saapumisen pitkäaikaista viivästymistä, eli 19.11.2009 annetussa tuomiossa Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) tarkoitettua saapumisen viivästymistä vähintään kolmella tunnilla, eikä lähdön pitkäaikaista viivästymistä. Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksestä tosiaan ilmenee, että pääasian kantajan kansallisissa tuomioistuimissa esittämä korvausvaatimus perustui erityisesti asianomaisen lennon saapumisen viivästymiseen. Joka tapauksessa lennon lähdön viivästyminen ei itsessään synnytä mitään oikeutta korvaukseen, sillä asetuksen N:o 261/2004 6 artiklassa ei viitata saman asetuksen 7 artiklaan.

28. Lennon käsitettä ei määritellä asetuksessa N:o 261/2004. Unionin tuomioistuimen vakiintuneessa oikeuskäytännössä lennon on kuitenkin todettu muodostuvan ilmakuljetustoimesta, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin.⁵ Unionin tuomioistuin on myöhemmin tarkentanut, että reitti on lennon ”olennainen osatekijä”, siltä osin kuin lento toteutetaan lentoliikenteen harjoittajan ennalta vahvistaman suunnitelman mukaisesti.⁶ Tästä seuraa mielestäni, että jos suunnitelman mukaista lentoreittiä ei noudateta, lentoa ”ei toteuteta” asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetussa merkityksessä, joten lentoa on pidettävä ”peruutettuna”.

29. Tällöin herää kysymys siitä, millä edellytyksillä voidaan todeta, ettei lentoreittiä ole noudatettu.

30. Unionin tuomioistuin on nähdäkseni vastannut tähän tuomiossa Sousa Rodríguez ym.⁷ Kyseiseen tuomioon johtaneessa asiassa unionin tuomioistuimelta kysyttiin, tarkoittiko se, että lentokone oli pian lentoon lähdön jälkeen kääntynyt ympäri ja palannut lähtölentoasemalle siten, että matkustajat olivat palanneet ensimmäiseen lähtöpaikkaansa, että lento oli peruutettu. Unionin tuomioistuin totesi tuolloin, että jotta voidaan katsoa, että lento on toteutettu, ”ei riitä, että lentokone on lähtenyt liikkeelle suunnitellun reitin mukaisesti, vaan sen on myös pitänyt saapua kyseisen reitin mukaiseen kohteeseensa”, tukeutuen siihen toteamukseen, että ”sana ’reitti’ merkitsee matkaa, joka lentokoneen on tehtävä *lähtölentoasemalta kohdelentoasemalle* vahvistetun aikataulun mukaisesti”.^{8,9}

31. Tästä seuraa mielestäni, että lähtökohtaisesti juuri lähtö- ja/tai kohdelentoasemaa koskevat muutokset merkitsevät luopumista alkuperäisesti suunnitellusta lentosuunnitelmasta ja siten mahdollistavat lennon luonnehtimisen peruutetuksi asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetussa merkityksessä.

32. Unionin tuomioistuimen määräys Wunderlich¹⁰ vaikuttaa tukevan tätä tulkintaa. Unionin tuomioistuimelta kysyttiin tuolloin, oliko lentoa, jonka lähtöpaikka ja kohde olivat lentosuunnitelman mukaiset mutta joka teki suunnittelemattoman välilaskun, pidettävä peruutettuna. Vastaus oli unionin tuomioistuimen mukaan selkeästi johdettavissa tuomiosta Sousa Rodríguez ym.¹¹, eikä lentoa voitu mainitun olosuhteen perusteella pitää peruutettuna, sillä lennon lähtöpaikka ja kohde olivat lentosuunnitelman mukaiset.¹² Toisin sanoen syy siihen, ettei lentoa voitu pitää peruutettuna, oli unionin tuomioistuimen mukaan se, että kyseisen lennon reittiin tehty muutos ei koskenut *sen enempää lähtölentoasemaa kuin kohdelentoasemaakaan*. Vastakohtaispäätelmänä esitän, että jos näistä jompaankumpaan tehdään mikä tahansa muutos, on lähtökohtaisesti pääteltävä, että kyseinen lento on peruutettu asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitetussa merkityksessä.

⁵ Ks. tuomio 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, 40 kohta).

⁶ Tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 30 kohta).

⁷ Tuomio 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

⁸ Tuomio 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym. (C-83/10, EU:C:2011:652, 28 kohta).

⁹ Kursivointi tässä.

¹⁰ Määräys 5.10.2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹¹ Tuomio 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

¹² Määräys 5.10.2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, 18 kohta).

b) Soveltaminen nyt käsiteltävässä asiassa

33. En kiellä, etteikö käsiteltävä asia tosiseikastonsa puolesta koettelisi unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön rajoja tällä alalla. Vaikka pääasian kantajan käyttämä lento ei laskeutunutkaan lentosuunnitelman mukaiselle lopullisena määräpaikkana olevalle lentoasemalle, se laskeutui tämän lähellä sijaitsevalle lentoasemalle, minkä perusteella voisi olla mahdollista tulkita joustavammin vaatimusta suunnitellun reitin tarkasta noudattamisesta, jollaista edellä tarkastellussa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä mielestäni edellytetään.

34. Voitaisiin tosiaan väittää, että koska lentopalvelu on luonteensa puolesta altis mahdollisille ongelmille, jotka voivat aiheuttaa muutoksia lentoreittiin, reitin *vähäiset* muutokset, kuten laskeutuminen lopullisena määräpaikkana olevan lentoaseman lähellä sijaitsevalle lentoasemalle, eivät saisi johtaa kyseisen lennon pitämiseen peruutettuna. Juuri näin komissio vaikuttaa mielestäni väittävän kirjallisissa huomautuksissaan, kun se esittää, että koska pääasian kantajan käyttämä lento ainoastaan suunnattiin Berliinin Tegelin lentoasemalta Berliinin Schönefeldin lentoasemalle, joten väistölentoasema sijaitsee samassa matkakohteessa, lentosuunnitelmasta ei luovuttu, vaan sitä yksinkertaisesti mukautettiin ulkoisiin olosuhteisiin.

35. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytäntöä ei mielestäni voida ymmärtää komission tarkoittamalla tavalla kahdenlaisista syistä.

36. Ensinnäkin haluan tarkentaa, että se, että unionin tuomioistuimen määräyksen Wunderlich¹³ 18 kohdassa käytetään ilmausta ”lähtöpaikka ja kohde” eikä ”lähtölentoasema ja kohdelentoasema”, ei tue komission väitettä, sillä kyseisessä kohdassa on tarkoitus vain toistaa 13.10.2011 annetun tuomion Sousa Rodríguez ym. (C-83/10, EU:C:2011:652) 28 kohta, johon siinä viitataan ja jossa käytetään ilmausta ”lähtölentoasemalta kohdelentoasemalle”.

37. Toiseksi ja ennen kaikkea ei pidä unohtaa, että unionin tuomioistuin on alun perin tuomiossa Sturgeon ym. nostanut reitin ratkaisevaksi tekijäksi, joka erottaa lennon ”peruuttamisen” käsitteen lennon ”viivästymisen” käsitteestä, joihin käsitteisiin liitetään asetuksessa N:o 261/2004 hyvin erilaisia oikeudellisia seurauksia.¹⁴ Edellä tarkastellun unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön joustava tulkinta, jonka mukaan lennon lähtölentoasemaa tai määräpaikkana olevaa lentoasemaa koskeva vähäinen muutos ei tarkoittaisi lennon peruuttamista, hämärtäisi kuitenkin edellä mainittua eroa asetuksen N:o 261/2004 soveltamiseen liittyvän oikeusvarmuuden haitaksi.

38. Näin ollen katson, että lennon suuntautumista laskeutumaan lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta kuin lentoasema, jota varaus koskee, voitaisiin alustavasti luonnehtia peruutetuksi lennoksi asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua peruuttamisen käsitettä koskevan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön perusteella. Lennon reittimuutos antaisi siten oikeuden korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan 1 kohdan yhdistelmän nojalla.

39. Tämän väittämän paikkansapitävyyden varmistamiseksi sitä on kuitenkin tarkasteltava asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan termien kannalta, koska kyseinen säännös soveltuu nyt käsiteltävään tapaukseen siltä osin kuin kyseisessä säännöksessä säännellään nimenomaisesti tilannetta, jossa lento suunnataan lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta kuin lentoasema, jota varaus koskee.

¹³ Määräys 5.10.2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹⁴ Tuomio 19.11.2009 (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 29–36 kohta).

2. Soveltuuko käsiteltävänä olevan reittimuutosta koskevan tapauksen pitäminen peruuttamisena yhteen asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan kanssa?

a) Alustavia huomautuksia

40. On syytä muistuttaa, että matkustajien suojelun korkean tason varmistamiseksi asetuksella N:o 261/2004 otetaan käyttöön sääntelyjärjestelmä, jossa säädetyt oikeudet, nimittäin oikeus korvaukseen, oikeus apuun ja oikeus huolenpitoon (7, 8 ja 9 artikla) edellyttävät tiettyjä tapahtumia, joita ovat lennolle pääsyn epääminen, lennon peruuttaminen tai lennon lähdön pitkäaikainen viivästyminen (4, 5 ja 6 artikla) sekä unionin tuomioistuimen lisäämänä lennon saapumisen pitkäaikainen viivästyminen (tuomio Sturgeon ym.)¹⁵. Täten lennon peruuttamisesta seuraa matkustajalle oikeus korvaukseen (250, 400 tai 600 euroa sen mukaan, kuinka pitkä lento olisi ollut, jos se olisi toteutettu), oikeus saada apua lipusta maksetun hinnan palauttamisena tai uudelleenreitityksenä lopulliseen määräpaikkaan, sekä oikeus huolenpitoon, joka koostuu ilmaisista aterioista ja virvokkeista, viestintämahdollisuuksista (puhelin-, faksi- ja sähköpostiviestintä) sekä tarvittaessa majoituksesta.

41. Tässä tilanteessa voitaisiin katsoa edellä tämän ratkaisuehdotuksen 38 kohdassa mainitun mukaisesti, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa säädetty lennon reittimuutos vastaa asetuksessa N:o 261/2004 tarkoitettua lennon peruuttamista ja antaa matkustajille siten kaikki lennon peruuttamisesta seuraavat oikeudet, jotka avun osalta tarkoittavat väistämättä sitä, että lentoliikenteen harjoittaja ottaa vastuulleen kustannukset matkustajan siirtymisestä kohdelentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa. Jos näin olisi, edellisen jakson lopussa esitetty väittämä pitäisi tietenkin paikkansa.

42. Olisi kuitenkin mahdollista katsoa myös, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettussa lennon reittimuutoksessa ei ole kyse lennon peruuttamisesta vaan lennolle pääsyn epäämisestä, lennon peruuttamisesta ja lennon viivästyisestä *erillisestä puutteellisesta suorituksesta*, ja se antaisi matkustajille vain sen oikeuden, josta siinä säädetään, kun tällainen puutteellinen suoritus tapahtuisi. Jos näin olisi, edellisen jakson lopussa esitettyä väittämää olisi tietenkin muutettava.

43. Jotta voitaisiin selvittää, kumpi asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan tulkinta on oikea, on turvauduttava unionin tuomioistuimen perinteisiin tulkintamenetelmiin.

b) Sanamuodon mukainen, systemaattinen, historiallinen ja teleologinen tulkinta

44. Sanamuodon mukainen tulkinta voisi mielestäni tukea *sekä* ensimmäistä *että* toista vaihtoehtoa, joka on esitetty tämän ratkaisuehdotuksen 41 ja 42 kohdassa. Asianomaisessa säännöksessä tosiaan säädetään vain, että matkustajalla on oikeus siihen, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee, silloin kun lento suunnataan toiselle lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta, mutta tekstissä ei ole mitään sellaista, minkä perusteella voitaisiin vahvistaa tai sulkea pois tällaisen reittimuutoksen luonnehtiminen asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan I alakohdassa tarkoitetuksi lennon peruuttamiseksi.

¹⁵ Tuomio 19.11.2009 (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716).

45. Onneksi asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan systemaattinen ja historiallinen tulkinta johtavat selkeämpään eksegeettiseen tulokseen.

46. Systematiikan näkökulmasta on ennen kaikkea otettava huomioon asetuksen N:o 261/2004 8 artikla kokonaisuudessaan. Muistutan, että kyseisen säännöksen 1 kohdassa käsitellään avunsaantioikeuden sisältöä ja säädetään, että jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita joko lipusta maksetun hinnan palauttaminen kokonaisuudessaan (ja paluulento lähtöpaikkaan) (a alakohta) tai matkan uudelleenreititys siten, että matkustaja pääsee lopulliseen määräpaikkaansa vastaavilla kuljetusehdoilla joko mahdollisimman pian (b alakohta) tai myöhempänä ajankohtana (c alakohta). Koska asetuksen N:o 261/2004 5 artiklassa (Peruuttaminen) viitataan tähän säännökseen, lennon peruuttaminen antaa asianomaiselle matkustajalle oikeuden molempiin näistä vaihtoehtoisista avun muodoista. Mielestäni on kuitenkin kohtuullista olettaa, että jos asetuksen

N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa määritelty oikeus olisi tarkoitettu lipusta maksetun hinnan palauttamista tai uudelleenreititystä koskevien oikeuksien tavoin riippuvaiseksi lennon peruuttamisesta, se olisi todennäköisesti sisällytetty kyseisen säännöksen 1 kohtaan, tarvittaessa lisäämällä siihen d alakohta.

47. Kun otetaan huomioon, että oikeus siihen, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta lentoasemalle, jota varaus koskee ja joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta, on sijoitettu *omaa* kohtaan, joka on erillinen kohdasta, jossa määritellään matkustajan oikeudet saada apua lennon peruuttamisen yhteydessä, tästä on väistämättä pääteltävissä, että edellytykset jälkimmäisten oikeuksien syntymiselle eivät koske ensin mainittua oikeutta.

48. On erityisesti syytä muistuttaa, että 1 kohdan alussa (”Jos tähän artiklaan viitataan – –”) oletetaan, että kyseisessä kohdassa säädetty avunsaantia koskevat oikeudet edellyttävät lähtökohtaisesti asetuksessa N:o 261/2004 ja sitä tulkinneessa oikeuskäytännössä tyhjentyvästi yksilöityjä tapahtumia, joita ovat lennolle pääsyn epääminen (4 artikla), peruuttaminen (5 artikla), lennon lähdön viivästyminen (6 artikla) ja lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen (tuomio *Sturgeon* ym.)¹⁶. Kuitenkin on niin, että jos asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava *itsenäisesti* suhteessa kyseiseen 1 kohtaan, kuten olen edellä esittänyt, siinä säädetyn oikeuden ei voida katsoa edellyttävän jotakin mainituista tapahtumista. Näin ollen olisi pääteltävä, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa annetaan matkustajalle oikeus siihen, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee, silloin kun nämä lentoasemat sijaitsevat samassa kaupungissa tai samalla alueella, *riippumatta siitä, onko jokin mainituista tapahtumista todellisuudessa tapahtunut*.

49. Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan itsenäinen tulkinta vaikuttaa mielestäni siksikin perustellulta, että asianomainen oikeus *eroaa tosiasiallisesti* saman artiklan 1 kohdassa esitetyistä avunsaantia koskevista oikeuksista, sillä se ei liity lentomatkustajan ”matkan uudelleenreititykseen” lopulliseen määräpaikkaan vaan ”siirtymiseen” kahden lähekkäin sijaitsevan lentoaseman välillä. Siinä missä ensin mainittu on asianomaisen liikenteenharjoittajan yleisesti tarjoama lentoliikennepalvelu,¹⁷ toinen on luonteeltaan erilainen kuljetuspalvelu, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittajasta erillinen talouden toimija siten, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa ainoastaan kustannuksista, joita matkustajalle aiheutuu tällaisesta palvelusta.

¹⁶ Tuomio 19.11.2009 (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716).

¹⁷ Tämä tulee erityisen selkeästi esiin asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan italiantielisestä versiosta, jossa ”matkan uudelleenreititys” on käännetty ilmaisulla ”imbarco su un volo alternativo” (kursivointi tässä) eli ”pääsy vaihtoehtoiselle lennolle”.

Yhteenvedon katson, että se, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa esitetty oikeus on luonteeltaan *erilainen* kuin avunsaantia koskevat oikeudet, voi selittyä sillä, että se annetaan matkustajalle lentoliikenteen harjoittajan sellaisen puutteellisen suorituksen perusteella, joka on *erillinen* niistä, joiden perusteella matkustajalla on oikeus saada apua asetuksen N:o 261/2004 ja sitä tulkinneen unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaisesti.

50. Kyseisen asetuksen valmisteluasiakirjojen sekä asetuksen edeltäjän, eli asetuksen (ETY) N:o 295/91,¹⁸ huolellinen tarkastelu vahvistaa mielestäni sen, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa säädettyä oikeutta on tulkittava itsenäisesti suhteessa muihin 8 artiklassa esitettyihin avunsaantia koskeviin oikeuksiin.

51. Asetuksesta N:o 295/91 on tosiaan tuotava esiin, että sen 6 artiklan 2 kohdassa esitettiin sisällöltään lähes asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan kanssa identtinen sääntö¹⁹ ja että kyseinen sääntö sisältyi säännökseen, jossa käsiteltiin yksinomaan matkustajien oikeuksia huolenpitoon,²⁰ sen sijaan että se olisi sijoitettu asetuksen N:o 295/91 4 artiklan 1 kohdassa säädettyjen avunsaantia koskevien oikeuksien joukkoon.²¹ Asetuksen N:o 261/2004 valmisteluasiakirjoista panen puolestaan merkille, että vaikka asetuksen taustalla olevassa komission ehdotuksessa²² asianomainen sääntö oli siirretty artiklaan, jonka otsikkona on ”Oikeus palauttamiseen tai uudelleenreititykseen”, tämä siirto ei kuitenkaan johtanut siihen, että sääntö olisi sisällytetty kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohtaan, vaan se eristettiin kyseisen 8 artiklan 3 kohtaan, josta se edelleen löytyy.

52. Systemaattisesta ja historiallisesta tulkinnasta seuraa siis, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohta on laadittu itsenäiseksi säännökseksi, jossa itsessään vahvistetaan sekä sen omat soveltamisedellytykset (tarjous lentoliikenteen harjoittajalta matkustajalle, jonka lento on suunnattu lentoasemalle, joka sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin lentoasema, jota varaus koskee), että näiden edellytysten täyttymisen oikeudelliset seuraukset (matkustajan oikeus siihen, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa), ilman että mitään näistä edellytyksistä tai seurauksista tarvitsisi niiden tunnistamiseksi lukea yhdessä asetuksen N:o 261/2004 säännösten kanssa sellaisina kuin niitä on tulkittu unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä.

¹⁸ Sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4.2.1991 annettu neuvoston asetus (EYVL 1991, L 36, s. 5).

¹⁹ Asetuksen N:o 295/91 6 artiklan 2 kohdassa säädettiin seuraavaa: ”Jos kaupungissa tai alueella on useita lentoasemia ja lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle, jolta on evätty pääsy lennolle, lentoa muulle kuin sille lentoasemalle, jota matkustajan varaus koskee, lentoliikenteen harjoittaja vastaa matkakustannuksista näiden lentoasemien välillä tai johonkin lähellä olevaan määräpaikkaan, josta matkustajan kanssa on sovittu.”

²⁰ Ks. asetuksen N:o 295/91 6 artiklan 1 kohta, jonka mukaan ”lentoliikenteen harjoittajan on 4 artiklassa tarkoitetun vähimmäiskorvauksen lisäksi maksutta tarjottava matkustajille, joilta on evätty pääsy lennolle: a) kustannukset, jotka aiheutuvat puhelinsoitosta tai viestin lähettämisestä teleksillä/telejäljennöksenä määräpaikkaan; b) mahdollisuus odotusaikaan nähden riittävään ateriointiin; c) hotellimajoitus, jos yksi tai useampi ylimääräinen yöpyminen on välttämätön”.

²¹ Kyseisessä säännöksessä säädettiin seuraavaa: ”Jos pääsy lennolle evätään, matkustajan on saatava valita jonkin seuraavista vaihtoehdoista: lipun hinnan palautus täysimääräisenä toteutumattomalta matkan osalta, uudelleenreititys lopulliseen määräpaikkaan niin pian kuin mahdollista tai uudelleenreititys matkustajalle sopivana myöhempänä ajankohtana.”

²² Ehdotus: Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus lennollepääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lentomatkustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä (KOM/2001/0784 lopull. – COD 2001/0305) (EYVL 2002, C-103 E, s. 225).

53. Lopuksi on syytä tarkastella asianomaista säännöstä vielä teleologisesta näkökulmasta, mikä – muistutan – on epäilemättä unionin tuomioistuimen suosima menetelmä asetuksen N:o 261/2004 tulkinnassa.²³ Totean kuitenkin jo tässä vaiheessa, että tämän menetelmän avulla voidaan hälventää viimeisetkin mahdolliset epäilyt siitä, onko kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua lennon reittimuutosta pidettävä saman asetuksen 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettuna lennon peruuttamisena.

54. Asetuksen N:o 261/2004 ensimmäisestä tavoitteesta on aluksi muistutettava, että kuten johdanto-osan ensimmäisessä, toisessa ja neljännessä perustelukappaleessa tuodaan esiin, tällä asetuksella on tarkoitus varmistaa matkustajien suojelun korkea taso parantamalla heidän oikeuksiaan tietyissä vakavia vaikeuksia ja haittoja aiheuttavissa tilanteissa, kuten lennolle pääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen ja pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä, sekä korjaamalla viimeksi mainitut vakiomuotoisesti ja välittömästi.²⁴

55. Täten lennon luonnehtiminen peruutetuksi edellyttää, että kuljetusvelvoitteen noudattamatta jättämisestä matkustajille aiheutuvat haitat ovat *vakavia*. Lennon laskeutuminen lentoasemalle, joka on toinen kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta, ei kuitenkaan ole mielestäni tilanne, joka itsessään aiheuttaa matkustajalle yhtä vakavaa haittaa kuin lennon peruuttaminen (tai lennolle pääsyn epääminen tai lennon saapumisen vähintään kolmen tunnin viivästyminen).

56. Mielestäni ei myöskään ole ilmeistä, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan tulkinta, jonka mukaan lennon suuntaaminen lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta kuin lentoasema, jota varaus koskee, rinnastetaan lennon peruuttamiseen, varmistaisi matkustajien suojelun korkeamman tason kuin tulkinta, jonka mukaan se luonnehditaan puutteelliseksi suoritukseksi, joka on erillinen lennon peruuttamisesta, lennolle pääsyn epäämisestä tai lennon saapumisen pitkäaikaisesta viivästymisestä. Muistutan tosiaan, että yksi kyseisessä asetuksessa käytetty keino, jolla pyritään varmistamaan kyseisen asetuksen ensisijaisena tavoitteena oleva matkustajien suojelun korkean taso, on lentoliikenteen harjoittajien estäminen peruuttamasta lentoja.²⁵ Tässä yhteydessä on helppo kuvitella, että jos asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa käsitellyn reittimuutoksen tapauksen ei katsottaisi jäävän peruuttamisen käsitteen ulkopuolelle vaan sen katsottaisiin antavan matkustajille samat oikeudet kuin peruuttamisen, lentoliikenteen harjoittajat toimisivat valveutuneina talouden toimijoina monissa tilanteissa siten, että ne päättäisivät peruuttaa lennon, joka olisi voitu vain suunnata lentoasemalle, joka sijaitsee lähellä sitä lentoasemaa, jota varaus koskee, ja tarjoisivat tämän jälkeen matkustajille uudelleenreittityksen jälkimmäiselle lentoasemalle todennäköisesti myöhempänä ajankohtana. Olisiko nimittäin taloudellisesti järkevää tehdä – usein huomattavaa – järjestelytyötä, jotta matkustajat voisivat saavuttaa lopullisen määräpaikkansa mahdollisimman lyhyessä ajassa, kun tällaisesta reittimuutoksesta koituisi lentoliikenteen harjoittajalle samat velvoitteet kuin lennon peruuttamisesta (korvaus, apu ja huolenpito)?

²³ Lukuisien mahdollisten esimerkkien joukosta ks. unionin tuomioistuimen viittaus asetuksen N:o 261/2004 tavoitteisiin, kun se tulkitsi lennon käsitettä 10.7.2008 antamassaan tuomiossa Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, 35 kohta) ja totesi, että ”jos katsottaisiin, että – – lentoa olisi pidettävä edestakaisena matkana, tällöin tosiasiaa vähennettäisiin tällä asetuksella matkustajille annettavaa suojelua, mikä olisi ristiriidassa asetuksen tavoitteen eli sen kanssa, että varmistetaan matkustajien suojelun korkea taso”.

²⁴ Ks. tuomio 22.6.2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

²⁵ Ks. tässä yhteydessä ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi lennollepääsyn epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen yhteydessä lentomatikustajille annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä (KOM/2001/0784 lopull. – COD 2001/0305), 5 kohta. Ks. myös tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, 83 kohta).

3. Johtopäätös

57. Edellä esitetyn perusteella katson, että tämän ratkaisuehdotuksen 41 kohdassa ehdotettua tulkintaa, jonka mukaan lento, joka on suunnattu lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta kuin se lentoasema, jota varaus koskee, voitaisiin luonnehtia peruutetuksi lennoksi, ei voida hyväksyä, sillä asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa tällainen reittimuutos on ymmärretty lennon peruuttamisesta erilliseksi puutteellista suoritusta koskevaksi tapaukseksi. Tästä seuraa, että tällainen reittimuutos antaa matkustajalle lähtökohtaisesti ainoastaan oikeuden siihen, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee (tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lentoliikenteen harjoittajan ja matkustajan kesken), eikä se anna oikeutta korvaukseen, jonka matkustaja saisi lennon peruuttamisen tapauksessa.

58. Varmuuden vuoksi, ja vaikka tiedän, että näin ei ole pääasiassa, lisäksi, ettei voida mitenkään sulkea pois sitä mahdollisuutta, että reittimuutoksen vuoksi matkustaja saavuttaa lentoaseman, jota varaus koskee, tai lentoliikenteen harjoittajan kanssa sovitun muun lähellä sijaitsevan määräpaikan vähintään kolme tuntia myöhässä. Tällainen saapumisen pitkäaikainen viivästyminen luonnollisesti antaisi matkustajalle oikeuden korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 yhdessä luettujen 5, 6 ja 7 artiklan nojalla, kuten edellä mainitusta tuomiosta *Sturgeon ym.*²⁶ seuraa.

59. Ennen johtopäätöksen tekemistä haluan tuoda esiin, että tulkinta, jossa asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa käsitelty reittimuutoksen tapaus rinnastettaisiin lennon peruuttamiseen, olisi mielestäni ristiriidassa myös yhdenvertaisen kohtelun periaatteen kanssa, johon unionin tuomioistuin on lukuisia kertoja viitannut tulkittessaan muita tämän asetuksen säännöksiä.²⁷

60. Kuten tiedämme, tämä periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla ja että erilaisia tilanteita ei kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella. Asetuksen N:o 261/2004 yhteydessä unionin tuomioistuin on jo tuonut esiin, että se, ovatko kyseisen asetuksen soveltamisalaan kuuluvat tilanteet rinnastettavissa toisiinsa, määräytyy ”asianomaisille matkustajille aiheutuvien vaikeuksien ja haittojen *laadun* ja *suuruuden* perusteella”.^{28 29} Näitä arviointiperusteita vasten on mielestäni täysin selvää, että matkustajalle, joka on ollut sellaisella lennolla, joka on toteutunut alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti ja laskeutunut sille lentoasemalle, jota varaus koskee, alle kolme tuntia myöhässä, on aiheutunut laadultaan ja suuruudeltaan vastaavanlainen haitta kuin pääasian kantajan kaltaiselle matkustajalle, jonka lento on suunnattu väistölentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai samaa aluetta, ja joka on saapunut sille lentoasemalle, jota varaus koskee, alle kolme tuntia myöhässä. Jos kuitenkin katsottaisiin, että käsiteltävä reitinmuutostapaus on rinnastettava lennon peruuttamiseen, ainoastaan jälkimmäinen matkustaja olisi oikeutettu saamaan korvauksen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan nojalla.

²⁶ Tuomio 19.11.2009 (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716).

²⁷ Tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, 93–100 kohta); tuomio 10.7.2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, 38 ja 39 kohta); tuomio 19.11.2009, *Sturgeon ym.* (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 48 kohta ja seuraavat kohdat); tuomio 23.10.2012, *Nelson ym.* (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 33–40 kohta) ja tuomio 7.9.2017, *Bossen ym.* (C-559/16, EU:C:2017:644, 19 kohta ja seuraavat kohdat) sekä määräys 5.10.2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, 21 kohta ja seuraavat kohdat).

²⁸ Tuomio 19.11.2009, *Sturgeon ym.* (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 49 kohta).

²⁹ Kursivointi tässä.

61. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuimien vastaa toiseen ja kolmanteen kysymykseen, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 6 artiklaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lennon laskeutuminen toiselle lentoasemalle, joka sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin se lentoasema, jota varaus koskee, ei anna matkustajalle oikeutta saada korvausta lennon peruuttamisen johdosta. Oikeus korvaukseen syntyy vain, jos tämän reittimuutoksen takia matkustaja saapuu sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lentoliikenteen harjoittajan kanssa, vähintään kolme tuntia myöhässä.

B Kuudes kysymys

62. Kuudennella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin kysyy, onko asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että lento laskeutuu toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lentoliikenteen harjoittajan on tarjouduttava omasta aloitteestaan vastaamaan kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.

63. Haluan aluksi tuoda esiin, että olen eri mieltä komission kirjallisissa huomautuksissaan esittämästä kannasta, jonka mukaan siitä, että kyseisessä artiklassa säädetään, että lentoliikenteen harjoittajan ”on vastattava kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä [kohdelentoasemalta] joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa”,³⁰ on väistämättä pääteltävä, että kyseisen liikenteenharjoittajan ei tarvitse omasta aloitteestaan täyttää kyseistä velvoitetta. Vaikka ilmauksen ”vastata kustannuksista” voidaan kyllä ymmärtää tarkoittavan, että kyseinen velvoite kattaa vain kuljetuksesta aiheutuvien kustannusten korvaamisen *matkustajan pyynnöstä*, tällaisessa tulkinnassa ei otettaisi huomioon sitä, että kyseisen säännöksen aiemmassa lauseessa (”jos – – lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle lentoa toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee”)³¹ viitataan liikenteenharjoittajan tarjoukseen, johon voi liittyä tarjous matkustajalle kyseisestä siirtymisestä aiheutuvien kustannusten korvaamisesta. Näin ollen katson, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan sanamuodosta ei voida päätellä yksiselitteistä vastausta käsiteltävään kysymykseen.

64. Näissä olosuhteissa asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan teleologisella aspektilla on jälleen ratkaiseva merkitys sen tulkinnan kannalta. On tosiaan syytä muistuttaa, että vaikka kyseisellä asetuksella pyritään ensisijaisesti, kuten sen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan, ”varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso”, samassa perustelukappaleessa täsmennetään, että ”lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon *kuluttajansuojelun* yleiset vaatimukset”.³²

65. Toisin sanoen asetuksella N:o 261/2004 käyttöön otetun sääntöjärjestelmän taustalla oleva filosofia perustuu myös toteamukseen, että kuluttajana oleva matkustaja on epäedullisessa asemassa suhteessa palvelun tarjoajana olevaan lentoliikenteen harjoittajaan. Tilanteen korjaamiseksi ja jotta kuluttajana oleva matkustaja voisi näin ollen todella käyttää hänelle kuuluvia oikeuksia, asetuksessa mielestäni vaaditaan, että palvelujen tarjoajana oleva lentoliikenteen harjoittaja auttaa *aktiivisesti* kuluttajana olevaa matkustajaa.

³⁰ Kursivointi tässä.

³¹ Kursivointi tässä.

³² Kursivointi tässä.

66. Tämä ilmenee erityisesti asetuksen N:o 261/2004 säännöksistä, jotka koskevat matkustajien oikeuksia saada apua. Tässä yhteydessä voidaan tosiaan todeta yhtäältä, että vaikka kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan eri kieliversiot eivät ole yhteneviä sen osalta, kuuluuko aloitteen tekeminen lentoliikenteen harjoittajalle vai matkustajalle,³³ saman asetuksen 4 artiklan (lennolle pääsyn epääminen) 3 kohdassa, 5 artiklan (peruuttaminen) 1 kohdan a alakohdassa ja 6 artiklan 1 kohdan iii alakohdassa (vähintään viisi tuntia kestävä viivästyminen) säädetään, että lentoliikenteen harjoittajan ”on – – autettava [asianomaista matkustajaa]”, ”lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle apua” ja ”lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle – – 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltyä apua”.

67. Avuntarjoituksen edellyttäminen lentoliikenteen harjoittajalta heijastaa tosiaan vaatimusta suojella kuluttajana olevaa matkustajaa, sillä tämä on jonkin edellä mainitun tapahtuman seurauksena ”ajautunut” toiselle lentoasemalle kuin lopullisen määräpaikkansa lentoasemalle ja on siksi haavoittuvassa asemassa suhteessa kyseisellä lentoasemalla toimivaan lentoliikenteen harjoittajaan. Tästä syystä viimeksi mainitun on täytettävä auttamisvelvoitteensa riippumatta siitä, onko matkustaja ensin pyytänyt sitä.

68. Kuten Itävallan hallitus huomautti kirjallisissa huomautuksissaan, tämä tulkinta vaikuttaa noudattavan täysin unionin tuomioistuimen tuomiota *Rusu*, jossa tämä katsoi, että lentoliikenteen harjoittajan, joka on evännyt matkustajilta pääsyn lennolle, on tarjottava näille matkustajille asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua apua. Unionin tuomioistuin katsoi kyseisessä tuomiossa erityisesti, että lentoliikenteen harjoittajan on apua tarjotessaan annettava matkustajalle tiedot, joita tämä tarvitsee voidakseen tehdä tehokkaan valinnan lipun hinnan palauttamisen ja matkan uudelleenreitityksen välillä ilman, että kyseisen matkustajan tarvitsee osallistua aktiivisesti näiden tietojen etsimiseen.³⁴ Yhteenvetona kyseisestä tuomiosta vaikuttaa mielestäni seuraavan, että matkustaja ei voi käyttää avunsaantia koskevaa oikeutta tehokkaasti ilman, että lentoliikenteen harjoittajan edellytetään ryhtyvän sitä ennen toimiin.

69. Vaikka oikeutta siihen, että lentoliikenteen harjoittaja vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee (tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa), on tulkittava itsenäisesti suhteessa asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 1 kohdassa säädettyihin oikeuksiin saada apua – kuten tässä ratkaisuehdotuksessa on esitetty –, katson kuitenkin, että lentoliikenteen harjoittajalle vastaavasti kuuluvassa velvoitteessa on otettava huomioon myös kuluttajana olevan matkustajan suojelua koskeva vaatimus, sellaisena kuin se esitetään kyseisen asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa.

70. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa kuudenteen kysymykseen, että siinä tapauksessa, että lento laskeutuu toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lentoliikenteen harjoittajan on tarjouduttava omasta aloitteestaan vastaamaan matkustajalle kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.

³³ Saksankielisessä versiossa (”so können Fluggäste wählen zwischen – –”), suomenkielisessä versiossa (”matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista”), liettuankielisessä versiossa (”keleiviams leidžiama rinktis – –”) ja puolankielisessä versiossa (”pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy – –”) tyydytään viittaamaan siihen, että matkustajat voivat tai heillä on oikeus valita erilaisten saatavilla olevien apumuotojen välillä, täsmentämättä, onko lentoliikenteen harjoittajan tarjottava matkustajille tässä säännöksessä säädettyä apua vai matkustajien pyydettävä sitä, kun taas muissa kieliversioissa vahvistetaan ensimmäinen mainituista vaihtoehtoista.

³⁴ Tuomio 29.7.2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, 53–55 kohta).

C Seitsemäs kysymys

71. Seitsemännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, onko lentomatkustajalla oikeus saada asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kiinteämääräinen korvaus siinä tapauksessa, että lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sille asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla kuuluvia velvollisuuksia vastata kustannuksista, joita matkustajalle aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee (tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa), sekä kuljetuksesta lentoasemalta majoituspaikkaan.

72. Unionin tuomioistuimelle on ennen kaikkea ehdotettava, että tämä kysymys muotoillaan uudelleen siten, että siinä viitataan vain asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaan. Olen nimittäin kyseisen asetuksen 9 artiklan 1 kohdan c alakohdasta sitä mieltä, että sen tulkinnan merkitys pääasian ratkaisun kannalta ei käy selkeästi ilmi käsiteltävän asian tosiseikoista ja että joka tapauksessa kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan tulkinta itsenäisenä säännöksenä – kuten tässä ratkaisuehdotuksessa suosittelen – on omiaan sulkemaan pois tällaisen merkityksen, sillä tällainen tulkinta tarkoittaa, että käsiteltävänä olevan kaltaisessa reitinmuutoksen tapauksessa sovelletaan ainoastaan asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa.

73. Tämä kysymys ei vaikuta erityisen hankalalta, sillä unionin tuomioistuin on jo antanut kaikki ainekset siihen vastaamiseksi.

74. Aluksi on syytä muistuttaa, että unionin tuomioistuin on jo tuomiossa *Sousa Rodríguez ym.*³⁵ ilmaissut, joskin ylimääräisenä huomautuksena, puoltavan kantansa siihen, *onko* matkustajalla oikeus korvaukseen, kun lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sillä asetuksen N:o 261/2004 8 ja 9 artiklan perusteella olevia avunanto- ja huolenpitovelvoitteita.

75. Voisi kysyä, onko matkustajalla tällainen oikeus myös silloin, kun lentoliikenteen harjoittaja on laiminlyönyt asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua velvollisuuttaan vastata kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee (tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu). Muistutan jälleen, että tässä ratkaisuehdotuksessa esitetty näkemys on se, että varsinaiset avunantovelvollisuudet, joiden laiminlyönti antaa tuomion *Sousa Rodríguez ym.*³⁶ mukaan oikeuden korvaukseen, säädetään yksinomaan kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa, kun taas asetuksen 8 artiklan 3 kohtaa on pidettävä itsenäisenä säännöksenä. Katson kuitenkin, että edellä esitettyyn kysymykseen on vastattava myöntävästi, sillä kyseisellä velvollisuudella samoin kuin (huolenpito-) ja avunantovelvollisuudella ”ei olisi tarkoitusta, jollei sitä voitaisi panna täytäntöön” lainatakseni julkisasiamies Sharpstonin sanoja ratkaisuehdotuksessa *Sousa Rodríguez ym.*³⁷

76. Siitä, voiko kyseinen korvaus olla asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu *kiinteämääräinen* korvaus, kuten pääasian kantaja väittää, on todettava, että tällaisen mahdollisuuden poissulkemiseksi on riittävää tutkia tarkasti päättelyä, jonka unionin tuomioistuin teki tuomiossa *McDonagh*,³⁸ kun se arvioi asetuksen N:o 261/2004 9 artiklan pätevyttä suhteellisuusperiaatteen näkökulmasta.

³⁵ Tuomio 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, 44 kohta).

³⁶ Tuomio 13.10.2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

³⁷ Julkisasiamies Sharpstonin ratkaisuehdotus *Sousa Rodríguez ym.* (C-83/10, EU:C:2011:427, 60 kohta).

³⁸ Tuomio 31.1.2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

77. Unionin tuomioistuimen mukaan kyseisen asetuksen 9 artiklassa säädetyn huolenpitovelvollisuuden ajallisten tai taloudellisten rajoitusten puuttuminen ei voi loukata suhteellisuusperiaatetta, sillä velvollisuudesta lentoliikenteen harjoittajille koituvat – huomattavastikin – epäedulliset taloudelliset seuraukset eivät ole suhteettomia matkustajien suojelun korkean tason tavoitteeseen nähden, ja joka tapauksessa lentoliikenteen harjoittajat voivat valveutuneina toimijoina vyöryttää tästä velvollisuudesta aiheutuvat kustannukset lentolippujen hintoihin. Tässä yhteydessä unionin tuomioistuin lisäsi yhden kohdan tarkentaakseen, että matkustaja voi kuitenkin saada korvauksena siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut kyseistä huolenpitovelvollisuutta, ainoastaan ne rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia siltä kannalta, että lentoliikenteen harjoittajan laiminlyönti kyseisen matkustajan huolenpidossa voidaan korjata, minkä arvioimisen unionin tuomioistuin jätti kansalliselle tuomioistuimelle.³⁹ Unionin tuomioistuin on mielestäni tarkoittanut tällä, että suhteellisuusperiaatteen mukainen tulkinta edellyttää, että korvauksen, joka lentoliikenteen harjoittajan on maksettava, määrä *vastaa* asianomaiselle matkustajalle aiheutuneita kustannuksia, ja tämä vaatimus määritelmänsä mukaisesti sulkee pois asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettun kaltaisen kiinteämääräisen korvauksen.

78. Myönnän toki, ettei kyseisen kohdan lisääminen tuomioon johtunut erityisesti siitä, että olisi haluttu estää kiinteämääräisen korvauksen soveltaminen, vaan taustalla oli vain tarve asettaa raja niiden korvausten määrälle, joita matkustajat vaativat sillä perusteella, että lentoliikenteen harjoittaja on laiminlyönyt sille kuuluvan huolenpitovelvollisuuden, silloin, kun heidän lentonsa on peruutettu pitkään kestävien poikkeuksellisten olosuhteiden vuoksi. Unionin tuomioistuimen käyttämän sanamuodon yleinen luonne yhdistettynä siihen, että kyseinen kohta esiintyy myös tämän tuomion tuomiolauselmassa, osoittaa kuitenkin mielestäni, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa säädetyn kaltaisen kiinteämääräisen korvauksen myöntäminen matkustajalle minkä tahansa kyseisen asetuksen 9 artiklassa säädetyn huolenpitovelvollisuuden laiminlyönnin johdosta aiheuttaisi unionin tuomioistuimen mukaan lentoliikenteen harjoittajalle niin huomattavia epäedullisia taloudellisia seurauksia, että kyseistä artiklaa ei voisi tulkita tällä tavalla loukkaamatta suhteellisuusperiaatetta.

79. Näin ollen voidaan todeta, että käsiteltävässä asiassa se, että lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö asetuksen N:o 261/2004 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa säädetyn huolenpitovelvollisuuden, antaa matkustajalle oikeuden saada korvatuksi rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia, jotta lentoliikenteen harjoittajan kyseinen laiminlyönti voidaan korjata.

80. Kun otetaan huomioon, että kaikkia asetuksen N:o 261/2004 säännöksiä on tulkittava suhteellisuusperiaatteen mukaisesti, on mielestäni selvää, että tätä päätelmää voidaan soveltaa myös sellaisessa tapauksessa, jossa lentoliikenteen harjoittajan laiminlyömyä velvollisuus on se, jota tarkoitetaan kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdassa.

81. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa seitsemänten ennakkoratkaisukysymyksen, että se, että lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sille asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan nojalla kuuluvan velvollisuuden vastata kustannuksista, joita matkustajalle aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee (tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa), ei anna matkustajalle oikeutta saada asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua

³⁹ Ks. tuomio 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, 45–51 kohta).

kiinteämääräistä korvausta. Se kuitenkin antaa matkustajalle oikeuden saada korvatuksi rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia, jotta lentoliikenteen harjoittajan kyseinen laiminlyönti voidaan korjata.

IV Ratkaisuehdotus

82. Edellä esitetyn perusteella ehdotan, että unionin tuomioistuin vastaa Landesgericht Korneuburgin esittämiin toiseen, kolmanteen, kuudenteen ja seitsemänteen ennakkoratkaisukysymykseen 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 N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 6 artiklaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että lennon laskeutuminen toiselle lentoasemalle, joka sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin se lentoasema, jota varaus koskee, ei anna matkustajalle oikeutta saada korvausta lennon peruuttamisen johdosta. Oikeus korvaukseen syntyy vain, jos tämän reittimuutoksen takia matkustaja saapuu sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta hän on sopinut lentoliikenteen harjoittajan kanssa, vähintään kolme tuntia myöhässä.
- 2) Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että siinä tapauksessa, että lento laskeutuu toiselle lentoasemalle kuin sille, jota varaus koskee, lentoliikenteen harjoittajan on tarjouduttava omasta aloitteestaan vastaamaan matkustajalle kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.
- 3) Se, että lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sille asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan nojalla kuuluvan velvollisuuden vastata kustannuksista, joita matkustajalle aiheutuu siirtymisestä kohdelentoasemalta sille lentoasemalle, jota varaus koskee (tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa), ei anna matkustajalle oikeutta saada asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kiinteämääräistä korvausta. Se kuitenkin antaa matkustajalle oikeuden saada korvatuksi rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia, jotta lentoliikenteen harjoittajan kyseinen laiminlyönti voidaan korjata.