



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN MÄÄRÄYS (kahdeksas jaosto)

1 päivänä lokakuuta 2020*

Ennakkoratkaisupyyntö – Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artikla – Lentoliikenne – Asetus (EY) N:o 261/2004 – Lentomatikustajille lennon pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus – Oikeus korvaukseen viivästymisen johdosta – Viivästymisen kesto – Ajankohta, jona lentokoneen ovi avataan määräpaikassa – Todellinen saapumisaika – Aikataulun mukainen saapumisaika – Kysymys, johon unionin tuomioistuin on jo antanut ratkaisun tai kysymykseen annettava vastaus on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä

Asiassa C-654/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta) on esittänyt 2.7.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 3.9.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

FP Passenger Service GmbH

vastaa

Austrian Airlines AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (kahdeksas jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja L. S. Rossi sekä tuomarit J. Malenovský (esittelevä tuomari) ja F. Biltgen,

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- FP Passenger Service GmbH, edustajinaan F. Puschkarski, Rechtsanwältin, ja B. Passin, Rechtsanwalt,
- Austrian Airlines AG, edustajanaan G. Gries, Rechtsanwalt,
- Itävallan hallitus, asiamiehinaan J. Schmoll ja G. Kunnert,
- Saksan hallitus, asiamiehinaan J. Möller ja M. Hellmann,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

- Puolan hallitus, asiamiehenään B. Majczyna,
- Euroopan komissio, asiamiehinään W. Mölls ja N. Yerrell,

päätettyään julkisasiamiestä kuultuaan ratkaista asian perustellulla määräyksellä unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklan mukaisesti,

on antanut seuraavan

määräyksen

- 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) 5–7 artiklan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat FP Passenger Service GmbH ja Austrian Airlines AG ja jossa on kyse viimeksi mainitun kuljetettavana olleelle matkustajalle tämän lennon viivästyneestä saapumisesta Wien-Schwechatin (Itävalta) lentokentälle annettavasta korvauksesta.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

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

- 4 Mainitun asetuksen 2 artiklassa, jonka otsikko on ”Määritelmät”, säädetään seuraavaa:

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

--

- f) ’lipulla’ matkustamiseen oikeuttavaa voimassa olevaa asiakirjaa tai vastaavaa paperittomassa muodossa, myös sähköisessä muodossa, olevaa asiakirjaa, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuuttama edustaja on kirjoittanut tai hyväksynyt;

--

- 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”.

- 5 Saman asetuksen 5 artiklassa, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos lento peruutetaan:

--

- 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 ja 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.

--”

- 6 Saman asetuksen 6 artiklassa, jonka otsikko on ”Viivästyminen”, säädetään seuraavaa:

”1. Kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja perustellusti arvioi olevan todennäköistä, että lento viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajastaan

- a) vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1 500 kilometriä, tai
- b) vähintään kolme tuntia yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1 500 mutta alle 3 500 kilometriä, tai
- c) vähintään neljä tuntia kaikkien lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa,

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava matkustajalle

- i) 9 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 9 artiklan 2 kohdassa määriteltyä apua, ja
- ii) kun kohtuuden mukaan odotettavissa oleva lähtöaika on vähintään aiemmin ilmoitettua lähtöaikaa seuraava päivä, 9 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklan 1 kohdan c alakohdassa määriteltyä apua, ja
- iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltyä apua.”

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

- 7 Asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajan on saatava seuraavan suuruinen korvaus:

--

- 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;

--

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, – –

--

lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.

--

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

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymys

- 8 Pääasian kantajalle FP Passenger Servicelle on siirtänyt oikeutensa matkustaja, jolla oli varaus Austrian Airlinesilta lennolle numero OS 2344 Hurghadasta (Egypti) Wieniin (Itävalta). Lennon lähtöaika oli 20.8.2017 klo 10.50, ja aikataulun mukainen saapumisaika samana päivänä oli klo 15.20.
- 9 Lento lähti Hurghadasta vasta klo 14.22 ja saapui Wien-Schwechatin lentokentälle 20.8.2017 viivästyneenä ajan, jonka pituus vaihtelee sen mukaan, minä ajankohtana lennon katsotaan saapuneen. Tältä osin ennakkoratkaisupyynnössä mainitaan useita eri kellonaikoja seuraavasti:
 - Klo 18.14 ”touch down” (laskeutuminen kiitoradalle). Tämän ilmoitti eräs lentoaseman työntekijä.
 - Klo 18.17 ”Actual Time of Arrival” (ATA) (todellinen saapumisaika). Kyse on ajankohdasta, jolloin lentokone saavuttaa määräpaikkansa. Myös tästä ilmoittaa lentoaseman työntekijä.
 - Klo 18.18 lentokoneen pysäköintijarrujen kytkentä. Lentokone ilmoittaa automaattisesti tämän ajankohdan.
 - Klo 18.22 miehistön ilmoitus siitä, että lentokone on saapunut seisontapaikkaansa.
- 10 Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan ei ole osoitettu, että aika, joka kului ennen lentokoneen ovien avaamista, olisi ollut epätavallisen pitkä. Lentokone oli sen sijaan pysäköity ulkopaikalle, josta matkustajat kuljetettiin bussilla lentokenttäterminaaliin. On mahdotonta selvittää, olisiko lentokone ohjattu tälle seisontapaikalle vai jonnekin muualle, jos se olisi laskeutunut aikataulun mukaisesti. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää tässä yhteydessä, että Wien-Schwechatin lentoasemalla lentokoneet pysäköivät laskeuduttuaan joko asematasolle, jolloin lentomatkustajat poistuvat lentokoneesta portaita pitkin ja heidät kuljetetaan asemarakennukseen bussilla, tai matkustajasillan viereen, jonka kautta matkustajat poistuvat lentokoneesta suoraan asemarakennukseen.
- 11 FP Passenger Service nosti Bezirksgericht Schwechatissa (osavaltion tuomioistuin, Schwechat, Itävalta) kanteen, jossa se vaati aiheutuneesta viivästymisestä 400 euron suuruista korvausta korkoineen. Se esitti vaatimuksensa tueksi, että koska asianomaisen lennon lähtö oli viivästynyt, lento saapui lopulliseen määräpaikkaansa vasta klo 18.22 eli ajankohtana, jolloin viivästynyt lentokone saapui seisontapaikkaansa.
- 12 FP Passenger Service katsoi kuitenkin, että viivästymistä määritettäessä huomioon otettava ajankohta on ovien avaaminen eli ajankohta, jona matkustajat ovat voineet poistua lentokoneesta. Tässä tapauksessa ovet avattiin yli kolme tuntia aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen.
- 13 Austrian Airlines puolestaan väitti, että kyseessä oleva lento viivästyi vähemmän kuin kolme tuntia. Sen mukaan lento ei näet saapunut lopulliseen määräpaikkaansa klo 18.22 vaan klo 18.17. Asetuksen N:o 261/2004 mukaisen korvausta koskevan oikeuden soveltamiseksi sekä aikataulun mukaisen

saapumisajan että todellisen saapumisajan osalta kyse on ajankohdasta, jona lentokone laskeutuu määräpaikkana olevalle lentoasemalle. Tähän aikaan ei lasketa mukaan ovien avaamiseen tarvittavaa aikaa.

- 14 Asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt tuomioistuin hyväksyi Austrian Airlinesin kannan ja hylkäsi FP Passenger Servicen kanteen sillä perusteella, että lennon tosiasiallisen viivästymisen määrittämiseksi oli verrattava aikataulun mukaista saapumisaikaa ja todellista saapumisaikaa. Koska tästä vertailusta käy käsiteltävässä asiassa ilmi vain 2 tunnin ja 57 minuutin pituinen viivästyminen, asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitellyt tuomioistuin katsoi, että FP Passenger Servicellä ei ollut oikeutta korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 nojalla.
- 15 Pääasian kantaja valitti tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytäneeseen tuomioistuimeen. Viimeksi mainittu katsoo, että on sovellettava unionin tuomioistuimen 4.9.2014 antamaa tuomiota Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141). Tämän vuoksi viivästymisen keston laskemiseksi on selvitettävä, milloin lentokoneen ovet olisi avattu, jos lento ei olisi viivästynyt, ja tätä ajankohtaa voidaan sitten verrata hetkeen, jona ovet todella avattiin. Tältä osin on niin, että vaikka lentosuunnitelmissa ei mainita suunniteltua ovien avaamishetkeä, kokemus osoittaa, että lentokoneen seisontapaikkaansa saapumisen ja ovien avaamisen välillä kuluu tavallisesti kaikilla lennoilla saman verran aikaa. Tästä seuraa, että lennon todellisen saapumisajan ja ovien todellisen avaamisen välinen aika on sama kuin aikataulun mukaisen saapumisajan ja ovien aikatauluun perustuvan avaamisen välinen aika, joten tätä aikaa ei pitäisi ottaa huomioon viivästymisen kestoja laskettaessa.
- 16 Jos sen sijaan jossakin tapauksessa todellisen saapumisajan ja ovien tosiasiallisen avaamisen välinen aika on epätavallisen pitkä ja matkustaja esittää tästä todisteet, olisi todellisen ajan ja ovien avaamiseen tavallisesti tarvittavan ajan välinen ero otettava huomioon ja lisättävä edellä esitetyn mukaisesti lasketun viivästyksen keston. Nyt käsiteltävässä tapauksessa on kuitenkin syytä lähteä siitä periaatteesta, että todellisen saapumisajankohdan ja ovien todellisen avaamisen välinen aika ei ollut epätavallisen pitkä, joten tätä aikaa ei pitäisi ottaa huomioon.
- 17 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin täsmentää, että kansallinen oikeuskäytäntö ei ole tältä osin vakiintunutta.
- 18 Tässä tilanteessa Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta) päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavan ennakkoratkaisukysymyksen:

”Onko [asetuksen N:o 261/2004] 5, 6 ja 7 artiklaa tulkittava viivästymistä laskettaessa siten, että – kun otetaan huomioon unionin tuomioistuimen 4.9.2014 antama tuomio Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), jonka mukaan ratkaiseva on oven avaamishetki – on tarkasteltava eroa oven todellisen avaamishetken ja aikataulun mukaisen saapumisajan välillä, vai onko niitä tulkittava siten, että on tarkasteltava eroa oven todellisen avaamishetken ja aikataulun mukaiseen saapumisaikaan perustuvan oletetun avaamishetken välillä?”

Ennakkoratkaisukysymyksen tarkastelu

- 19 Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin haluaa kysymyksellään selvittää ennen kaikkea, onko asetusta N:o 261/2004, luettuna 4.9.2014 annetun tuomion Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141) valossa, tulkittava siten, että määritettäessä matkustajille aiheutuneen viivästymisen kestoja lennon saapuessa määräpaikkaansa, on laskettava aika, joka on kulunut aikataulun mukaisen saapumisajan ja lentokoneen ovien avaamisen välillä.
- 20 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 99 artiklassa määrätään, että jos ennakkoratkaisukysymys on samanlainen kuin kysymys, johon unionin tuomioistuin on jo antanut ratkaisun, tai jos kysymyksen annettava vastaus on selvästi johdettavissa oikeuskäytännöstä tai jos ennakkoratkaisukysymyksen

- annettavasta vastauksesta ei ole perusteltua epäilystä, unionin tuomioistuin voi esittelevän tuomarin ehdotuksesta ja julkisasiamiestä kuultuaan milloin tahansa päättää ratkaista asian perustellulla määräyksellä.
- 21 Tilanne on tämä nyt käsiteltävässä asiassa, joten kyseistä määräystä on sovellettava.
- 22 Aluksi on palautettava mieleen, että asetuksen N:o 261/2004 sanamuodosta ei nimenomaisesti seuraa, että saapuessa viivästyneiden lentojen matkustajilla olisi oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus asetuksen 7 artiklan mukaisesti, koska asetuksen tekstissä lennon viivästymisen käsite käsitetään vain suhteessa aikataulun mukaiseen lähtöaikaan (ks. vastaavasti tuomio 19.11.2009, *Sturgeon ym.*, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 31, 40 ja 41 kohta).
- 23 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, unionin tuomioistuin on kuitenkin jo katsonut, että kun lennon saapuminen viivästyy pitkäaikaisesti eli kun viivästys kestää vähintään kolme tuntia, näin viivästyneiden lentojen matkustajilla on niiden matkustajien tavoin, joiden alkuperäinen lento on peruutettu ja joille lentoliikenteen harjoittaja ei voi tarjota uudelleenreititystä asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädetyn edellytyksin, oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan perusteella, koska heille aiheutuu vastaavaa peruuttamatonta ajanmenetystä ja siis haittaa (ks. vastaavasti tuomio 19.11.2009, *Sturgeon ym.*, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 48, 60 ja 61 kohta ja tuomio 23.10.2012, *Nelson ym.*, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 33, 34 ja 40 kohta).
- 24 Näin tehdessään unionin tuomioistuin on vahvistanut aikarajan, josta lähtien ajanmenetys tulee korvattavaksi kiinteämääräisesti asetuksen N:o 261/2004 nojalla.
- 25 Unionin tuomioistuin on tämän jälkeen selventänyt, että koska tämä ajanmenetyksestä aiheutuva haitta konkretisoituu lennon saapuessa, viivästyksen kesto on arvioitava asetuksessa N:o 261/2004 säädetyn korvauksen kannalta aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden (ks. vastaavasti tuomio 19.11.2009, *Sturgeon ym.*, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 61 kohta; tuomio 23.10.2012, *Nelson ym.*, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 40 kohta ja tuomio 26.2.2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 33 kohta), kun on täsmennetty, että kyse on lentosuunnitelmassa vahvistetusta ja asianomaisella matkustajalla olevasta lipusta ilmenevästä ajankohdasta.
- 26 Edellisessä kohdassa tarkoitettu aikataulun mukainen saapumisaika merkitsee näin ollen ajankohtaa, jolloin lento tavallisesti on saatettu päätökseen. On kuitenkin mahdollista, että matkustajat ovat tämän ajankohdan jälkeen edelleen lentokoneessa lennon saapumista viivästyttävien tapahtumien johdosta; kyse voi olla nousua edeltävistä, lennon aikana tai määräpaikkaan laskeutumisen jälkeen ilmenneistä ongelmista.
- 27 Kuten edellä 23 ja 24 kohdasta ilmenee, viivästyneen lennon matkustajalle aiheutuneella ajanmenetyksellä aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden on merkitystä asetuksessa N:o 261/2004 säädetyn korvausta koskevan oikeuden kannalta vain, jos sen kesto on vähintään kolme tuntia.
- 28 Sen tarkistaminen, onko aikaraja tietyssä tapauksessa saavutettu, on tehtävä sen ajankohdan perusteella, jolloin lentokone on tosiasiallisesti saapunut määräpaikkaansa. Koska asetuksessa N:o 261/2004 ei määritellä tätä todellista saapumisaikaa, unionin tuomioistuin katsoi 4.9.2014 antamansa tuomion *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) 17 kohdassa, että käsitettä ”todellinen saapumisaika” on tulkittava siten, että sitä sovelletaan yhtenäisesti unionissa.

- 29 Unionin tuomioistuin katsoi näin ollen kyseisen tuomion 25 kohdassa, että todellisen saapumisajan käsitettä on tulkittava siten, että se tarkoittaa ajankohtaa, jona ainakin yksi lentokoneen ovista avataan, kun matkustajilla on tällä hetkellä lupa poistua lentokoneesta.
- 30 Tällöin nimittäin päättyy tilanne, jossa matkustajat ovat lentoliikenteen harjoittajan ohjeiden ja valvonnan alaisina suljetussa tilassa, jossa heidän viestintämahdollisuutensa ulkomaailman kanssa ovat teknisten ja turvallisuussyiden vuoksi huomattavan rajoitetut ja jossa he eivät voi hoitaa haluamallaan tavalla henkilökohtaisia, perheeseen liittyviä, sosiaalisia tai ammatillisia asioitaan (ks. vastaavasti tuomio 4.9.2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, 20, 22, 24 ja 25 kohta.)
- 31 Lopuksi on syytä todeta, että unionin tuomioistuin pelkästään rajasi 4.9.2014 antamassaan tuomiossa Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141) käsitteen ”todellinen saapumisaika” ulottuvuuden asettamatta kuitenkaan kyseenalaiseksi käsitettä ”aikataulun mukainen saapumisaika”, sellaisena kuin se on asetuksessa N:o 261/2004, erityisesti sen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa, johon edellä 23 kohdassa mainittu oikeuskäytäntö pohjautuu. Sen sijaan edellä 25 kohdassa määritelty käsite ”aikataulun mukainen saapumisaika” on välttämätön tekijä arvioitaessa lennon saapumisen viivästymisen kestoa.
- 32 Kaiken edellä esitetyn perusteella esitettyyn kysymykseen on vastattava, että asetusta N:o 261/2004, luettuna 4.9.2014 annetun tuomion Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141) valossa, on tulkittava siten, että määritettäessä matkustajille aiheutuneen viivästymisen kestoa lennon saapuessa määräpaikkaansa on laskettava aikataulun mukaisen saapumisajan ja tosiasiallisen saapumisajan välinen aika; viimeksi mainittu on ajankohta, jolloin ainakin yksi lentokoneen ovista avataan, kun matkustajilla on tällä hetkellä lupa poistua lentokoneesta.

Oikeudenkäyntikulut

- 33 Pääasian asianosaisten osalta asian käsittely unionin tuomioistuimessa on välivaihe kansallisessa tuomioistuimessa vireillä olevan asian käsittelyssä, minkä vuoksi kansallisen tuomioistuimen asiana on päättää oikeudenkäyntikulujen korvaamisesta.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (kahdeksas jaosto) on määrännyt seuraavaa:

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 annettua Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 261/2004, luettuna 4.9.2014 annetun tuomion Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141) valossa, on tulkittava siten, että määritettäessä matkustajille aiheutuneen viivästymisen kestoa lennon saapuessa määräpaikkaansa on laskettava aikataulun mukaisen saapumisajan ja tosiasiallisen saapumisajan välinen aika; viimeksi mainittu on ajankohta, jolloin ainakin yksi lentokoneen ovista avataan, kun matkustajilla on tällä hetkellä lupa poistua lentokoneesta.

Allekirjoitukset