



Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (neljäs jaosto)

22 päivänä huhtikuuta 2021 *

Ennakkoratkaisupyyntö – Lentoliikenne – Matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus ja apu – Asetus (EY) N:o 261/2004 – 6 artikla – Viivästynyt lento – 8 artiklan 3 kohta – Lennon suuntaaminen samaa kaupunkia tai aluetta palvelevalle toiselle lentoasemalle – Peruuttamisen käsite – Poikkeukselliset olosuhteet – Lentomatkustajille lennon peruuttamisen tai lennon saapumisen pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettava korvaus – Velvollisuus vastata kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä lentoasemalta, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, sille määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee

Asiassa C-826/19,

jossa on kyse SEUT 267 artiklaan perustuvasta ennakkoratkaisupyyntöstä, jonka Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta) on esittänyt 29.10.2019 tekemällään päätöksellä, joka on saapunut unionin tuomioistuimeen 13.11.2019, saadakseen ennakkoratkaisun asiassa

WZ

vastaa

Austrian Airlines AG,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (neljäs jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja M. Vilaras sekä tuomarit N. Piçarra, D. Šváby (esittelevä tuomari), S. Rodin ja K. Jürimäe,

julkisasiamies: P. Pikamäe,

kirjaaja: A. Calot Escobar,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä esitetyn,

ottaen huomioon huomautukset, jotka sille ovat esittäneet

- WZ, edustajanaan F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- Itävallan hallitus, asiamiehinaan A. Posch, G. Kunnert ja J. Schmoll,
- Euroopan komissio, asiamiehinaan G. Braun, R. Pethke ja N. Yerrell,

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

kuultuaan julkisasiamiehen 3.12.2020 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,
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) 5–9 artiklan tulkintaa.
- 2 Tämä pyyntö on esitetty asiassa, jossa asianosaisina ovat WZ ja Austrian Airlines AG ja joka koskee sellaisten haittojen korvaamista, jotka ovat aiheutuneet lennon suuntaamisesta määräpaikkana olevalle lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka sijaitsee samalla maantieteellisellä alueella.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

- 3 Asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan 1–4, 14 ja 15 perustelukappaleen sanamuoto on seuraava:
”(1) Lentoliikenteen alalla toteutettavalla yhteisön toiminnalla olisi pyrittävä muun muassa varmistamaan matkustajien suojelun korkea taso. Lisäksi olisi otettava kaikilta osin huomioon kuluttajansuojelun yleiset vaatimukset.
(2) Lennolle pääsyn epääminen sekä lentojen peruuttaminen ja pitkäaikainen viivästyminen aiheuttavat matkustajille vakavia vaikeuksia ja haittoja.
(3) Vaikka sitä korvausjärjestelmää koskevista yhteisistä säännöistä, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle, 4 päivänä helmikuuta 1991 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 295/91 [(EYVL 1991, L 36, s. 5)] on luotu lentomatkustajien perussuoja, liian monelta matkustajalta evätään edelleen pääsy lennolle vastoin heidän tahtoaan. Ilman ennakkovaroitusta tehdyistä peruutuksista ja pitkistä viivästymisistä kärsiviä matkustajia on niin ikään liian paljon.
(4) Yhteisön olisikin tiukennettava asetuksessa säädettyä suojelua koskevia vähimmäisvaatimuksia matkustajien oikeuksien parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin.
--
(14) Montrealin yleissopimuksen mukaisesti olisi lennosta vastaaville lentoliikenteen harjoittajille asetettujen velvollisuuksien oltava rajoitettuja tai niitä ei pitäisi olla ollenkaan, jos tapaus on johtunut poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuulliset toimenpiteet olisi toteutettu. Tällaisia poikkeuksellisia olosuhteita saattaa syntyä erityisesti poliittisesti epävakaisissa oloissa, sääolosuhteiden ollessa kyseisen lennon suorittamiseen sopimattomat, turvallisuusriskien ja odottamattomien lentoturvallisuuteen vaikuttavien puutteiden ilmetessä ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan toimintaan vaikuttavissa työtaistelutilanteissa.
(15) Poikkeuksellisten olosuhteiden olisi katsottava vallitsevan, jos ilmaliikenteen hallintaa koskevan päätöksen vaikutus tiettyyn lentokoneeseen jonakin tiettyinä päivinä aiheuttaa kyseisen lentoliikenteen harjoittajan kyseisen lentokoneen yhden tai useamman lennon pitkäaikaisen

viivästymisen, lennon siirtymisen seuraavaan päivään tai sen peruutuksen, vaikka lentoliikenteen harjoittaja on ryhtynyt kaikkiin kohtuullisiin järjestelyihin välttääkseen viivästyksiä tai peruutukset.”

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

”Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

--

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

--

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

--”

- 5 Saman asetuksen 4 artiklan, jonka otsikko on ”Lennolle pääsyn epääminen”, 3 kohdan sanamuoto on seuraava:

”Jos matkustajalta evätään pääsy lennolle vastoin hänen tahtoaan, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on välittömästi annettava hänelle siitä korvaus 7 artiklan mukaisesti sekä autettava häntä 8 ja 9 artiklan mukaisesti.”

- 6 Saman asetuksen 5 artiklan, jonka otsikko on ”Peruuttaminen”, 1–3 kohdassa 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;
- c) matkustajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos

--

- iii) matkustajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdettävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin.

--

3. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ei tarvitse maksaa 7 artiklan mukaista korvausta, jos se pystyy osoittamaan, että peruutus johtuu poikkeuksellisista olosuhteista, joita ei olisi voitu välttää, vaikka kaikki kohtuudella edellytettävät toimenpiteet olisi toteutettu.”

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

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

- a) vähintään kaksi tuntia lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1500 kilometriä, tai
- b) vähintään kolme tuntia yhteisön 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 määriteltä 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 määriteltä apua, ja
- iii) kun viivästyminen kestää vähintään viisi tuntia, 8 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määriteltä apua.

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

8 Kyseisen asetuksen 7 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen”, säädetään seuraavaa:

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

- a) 250 euroa lentojen osalta, joiden pituus on enintään 1500 kilometriä;
- b) 400 euroa yhteisön 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.

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 1500 kilometrin pituisten lentojen osalta kahta tuntia, tai
- b) yhteisön sisäisten lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 kilometriä, ja muiden lentojen osalta, joiden pituus on yli 1500 mutta alle 3500 kilometriä, kolmea tuntia, tai
- c) lentojen osalta, joihin ei voida soveltaa a tai b alakohtaa, neljää tuntia,

lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi alentaa 1 kohdassa säädettyä korvausta 50 prosentilla.”

- 9 Asetuksen 8 artiklassa, jonka otsikko on ”Oikeus korvaukseen tai uudelleenreititykseen”, säädetään seuraavaa:

”1. Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista:

- 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 myöhempanä 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.”

- 10 Asetuksen N:º 261/2004 9 artiklan, jonka otsikko on ”Oikeus huolenpitoon”, 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos tähän artiklaan viitataan, matkustajalle on tarjottava ilmaiseksi:

– –

- c) lentoaseman ja majoituspaikan (hotelli tai muu) välinen kuljetus.”

Pääasia ja ennakkoratkaisukysymykset

- 11 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 Tegelín lentoasemalle (Saksa) klo 22.20.
- 12 Wienin ja Berliinin välistä lentoa edeltäneen, ilma-aluksen kolmanneksi viimeisen rotaation aikaan vallinneet sääolot aiheuttivat ilma-aluksen viivästymisen, joka vaikutti kyseisen ilma-aluksen myöhempiin lentoihin siten, että WZ:n varaama lento lähti Wienistä klo 22.07, ja koska lento ei voinut laskeutua Berliinin Tegelín lentoasemalle voimassa olleen yölentokiellon vuoksi, lento suunnattiin Berliinin osavaltion (Saksa) läheisyydessä sijaitsevassa Brandenburgin osavaltiossa (Saksa) sijaitsevalle Berliinin Schönefeldin lentoasemalle, jonne se laskeutui klo 23.18.

- 13 WZ nosti Bezirksgericht Schwechatissa (Schwechatin piirioikeus, Itävalta) kanteen, jossa hän vaati Austrian Airlinesin velvoittamista maksamaan hänelle 250 euroa asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan, luettuna yhdessä kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan kanssa, mukaisena korvauksena. Vaatimus perustui yhtäältä lennon saapumisen viivästymiseen (lento saapui klo 23.18 klo 22.20 sijasta) ja toisaalta siihen, ettei Austrian Airlines ollut noudattanut velvollisuuttaan tarjota hänelle jatkokuljetusta Berliinin Schönefeldin lentoasemalta Tegelin lentoasemalle. WZ:n mukaan kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohtaa ei voida soveltaa hänen tilanteeseensa, koska Schönefeldin lentoasema ei sijaitse Berliinin osavaltiossa.
- 14 Austrian Airlines vaati vastineessaan, että kanne on hylättävä, ja se väitti ensinnäkin, että WZ oli saapunut lopulliseen määräpaikkaansa vain 58 minuuttia myöhässä, toiseksi, että WZ olisi voinut helposti päästä kotiinsa, joka oli 24 kilometrin etäisyydellä Berliinin Schönefeldin lentoasemalta, käyttämällä vielä jotakin kuljetusvälinettä, ja kolmanneksi, että viivästymisen johtui asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitetuista poikkeuksellisista olosuhteista eli hyvin vaikeista sääoloista, jotka vallitsivat ilma-aluksen kyseessä ollutta lentoa edeltäneen kolmanneksi viimeisen rotaation aikaan.
- 15 Bezirksgericht Schwechat hylkäsi kanteen 24.6.2019 antamallaan tuomiolla ja katsoi yhtäältä, että pääasiassa kyseessä olevan lennon suuntaaminen toiselle lentoasemalle ei merkinnyt lentoreitin olennaista muutosta, joten lentoa oli pidettävä viivästyneenä eikä peruutettuna, ja toisaalta, ettei viivästymisen kesto ollut vähintään kolme tuntia.
- 16 WZ valitti tästä tuomiosta Landesgericht Korneuburgiin (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta).
- 17 Tämä viimeksi mainittu tuomioistuin pohtii ensinnäkin sitä, onko pääasian tosiseikkoja pidettävä lennon peruuttamisena vai viivästymisenä vai omana tunnusmerkistönään, toiseksi sitä, voiko Austrian Airlines vedota asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuihin poikkeuksellisiin olosuhteisiin, ja kolmanneksi sitä, onko kyseisen lentoliikenteen harjoittajan maksettava korvaus sille kuuluvien avustamis- ja huolenpitovelvollisuuksien mahdollisen laiminlyönnin vuoksi.
- 18 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 alakohdalla, 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 ja 7 artiklaa sekä 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että sen selvittämiseksi, onko matkustajalle aiheutunut [19.11.2009 annetussa tuomiossa Sturgeon ym., (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716)] tarkoitettu vähintään kolmen tunnin ajan menetys, viivästymisen 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?”

Ennakkoratkaisukysymysten tarkastelu

Ensimmäinen kysymys

- 19 Ensimmäisellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että sellaisessa tapauksessa, jossa lento suunnataan lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia kuin lentoasema, jota varaus koskee, kyseisessä säännöksessä säädetty matkustajien kahden lentoaseman välillä siirtymisen kustannuksista vastaaminen edellyttää, että ensimmäinen lentoasema sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin jälkimmäinen lentoasema.
- 20 Tästä on todettava, että vaikka asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa säädetään, että kustannuksista, joita aiheutuu matkustajien siirtymisestä lentoasemalta, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, joko sille kohdelentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan ja matkustajan välillä, on vastattava, ”jos kaupunkia tai aluetta palvelevat useat lentoasemat”, tässä säännöksessä tai kyseisen asetuksen 2 artiklassa, jossa määritellään joitakin asetuksessa tarkoitettuja käsitteitä, tai yhdessäkään muussa kyseisen asetuksen säännöksessä ei täsmennetä sitä, miten on ymmärrettävä käsite ”kaupunki tai alue, jota palvelevat useat lentoasemat”.
- 21 Lisäksi koska asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaan ei sisälly näiden käsitteiden osalta minkäänlaista viittausta kansalliseen oikeuteen, niitä on tulkittava itsenäisesti siten, että niitä sovelletaan yhtenäisesti Euroopan unionissa (ks. analogisesti tuomio 4.9.2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, 16 ja 17 kohta).
- 22 Tässä asiayhteydessä on muistutettava, että niiden termien merkitys ja ulottuvuus, joita ei ole määritelty unionin oikeudessa, on määriteltävä sen tavanomaisen merkityksen mukaan, joka niillä on yleiskielessä, ottaen samalla huomioon se asiayhteys, jossa niitä käytetään, ja sen lainsäädännön tavoitteet, johon ne kuuluvat (tuomio 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, 17 kohta).
- 23 Termien ”kaupunki tai alue” tavanomaisesta merkityksestä yleiskielessä on todettava, että vaikka näillä termeillä tarkoitetaan erikseen tarkasteltuina alueita, joiden laajuus on rajattu valtion, johon nämä alueet kuuluvat, perustuslaissa, laeissa tai asetuksissa määritetyillä rajoilla, nämä samat ilmaisut, kun

niitä tarkastellaan yhdessä luettelona ja täsmennetään asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa olevalla ilmaisulla ”palvelevat useat lentoasemat”, on ymmärrettävä siten, että niillä ei niinkään viitata tiettyyn valtion sisäiseen hallinnolliseen tai poliittiseen alueelliseen yksikköön, vaan pikemminkin alueeseen, jolle leimaa-antavaa on se, että sen välittömässä läheisyydessä on lentoasemia, joiden on tarkoitus palvella kyseistä aluetta.

- 24 Tästä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan soveltamisen kannalta ei ole merkityksellistä, että lentoasema, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, ja kohdelentoasema, jota varaus koskee, sijaitsevat eri valtionsisäisten alueellisten yksiköiden alueilla.
- 25 Asetuksen N:o 261/2004 tavoitteet asettuvat tällaisen tulkinnan tueksi.
- 26 Yhtäältä nimittäin asetuksella N:o 261/2004, kuten sen johdanto-osan ensimmäisestä, toisesta ja neljännessä perustelukappaleesta käy ilmi, on tarkoitus varmistaa matkustajien ja kuluttajien suojelun korkea taso parantamalla heidän oikeuksiaan tietyissä tilanteissa, joissa aiheutuu vakavia vaikeuksia ja haittoja, sekä korjaamalla viimeksi mainitut vakiomuotoisesti ja välittömästi (ks. vastaavasti tuomio 22.6.2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, 26 kohta).
- 27 Jos termejä ”kaupunki tai alue” tulkittaisiin pääasian valittajan ehdottamalla tavalla suppeasti siten, että lentoaseman, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, ja kohdelentoaseman, jota varaus koskee, on sijaittava samassa kaupungissa tai samalla alueella, ja että kumpikin näistä termeistä käsitetään kansallisen oikeuden mukaisessa merkityksessä, evättäisiin matkustajalta, jonka lento on suunnattu korvaavalle lentoasemalle, joka sijaitsee sen lentoaseman, jota varaus koskee, läheisyydessä, mutta toisessa kaupungissa tai toisella alueella, oikeus asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan mukaiseen siirtymiskustannusten korvaamiseen ja vaarannettaisiin näin ollen kyseisen asetuksen tavoite varmistaa matkustajien suojelun korkea taso.
- 28 Toisaalta asetuksen N:o 261/2004 tavoitteena on sen johdanto-osan neljännen perustelukappaleen mukaan myös varmistaa, että lentoliikenteen harjoittajat toimivat vapautetuilla markkinoilla yhdenmukaistetuin ehdoin. Edellisessä kohdassa esitettyjen termien ”kaupunki tai alue” suppean tulkinnan valitseminen johtaisi kuitenkin siihen, että se, vastaako lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja siirtymisestä aiheutuvista kustannuksista kyseisen asetuksen 8 artiklan 3 kohdan nojalla, riippuisi jokaisen jäsenvaltion omista perustuslaeista, laeista tai asetuksista.
- 29 Lopuksi on todettava, että sama suppea tulkinta ilmauksesta ”kaupunkia tai aluetta palvelevat useat lentoasemat” tekisi tyhjäksi asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan tehokkaan vaikutuksen. Lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan olisi nimittäin erityisen vaikeaa tai jopa mahdotonta tarjota matkustajalle lennon suuntaamista korvaavalle lentoasemalle, joka sijaitsee sen kaupungin tai alueen ulkopuolella, jolla kohdelentoasema, jota varaus koskee, sijaitsee, vaikka kyseinen korvaava lentoasema sijaitsee sen kaupungin tai alueen, jolla lentoasema, jota varaus koskee, sijaitsee, välittömässä läheisyydessä.
- 30 Edellä esitetyn perusteella ensimmäiseen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että sellaisessa tapauksessa, jossa lento suunnataan lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia kuin lentoasema, jota varaus koskee, kyseisessä säännöksessä säädetty matkustajien lentoasemalta toiselle siirtymisen kustannuksista vastaaminen ei edellytä, että ensimmäinen lentoasema sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin jälkimmäinen lentoasema.

Toinen ja kolmas kysymys

- 31 Toisella ja kolmannella kysymyksellä, joita on tarkasteltava yhdessä, ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että uudelleensuunnattu lento, joka laskeutuu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, voi antaa matkustajalle oikeuden korvaukseen kyseisen lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen takia.
- 32 Alustavana huomautuksena on todettava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa ennakkoratkaisupyyntönsä myös asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohtaan, joka koskee lennon lähdön pitkäaikaista viivästymistä. Ennakkoratkaisupyyntöstä ilmenee kuitenkin, että todellisuudessa kyseinen tuomioistuin pohtii, voiko siinä tapauksessa, että uudelleensuunnattu lento laskeutuu korvaavalle lentoasemalle, joka sijaitsee sen alueen välittömässä läheisyydessä, jolla kohdelentoasema, jota varaus koskee, sijaitsee, asianomaiselle matkustajalle syntyä oikeus korvaukseen, joka perustuu joko kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa tarkoitettuun lennon peruuttamiseen tai 19.11.2009 annetussa tuomiossa Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) tarkoitettuun saapumisen vähintään kolmen tunnin pitkäaikaiseen viivästymiseen. Näin ollen asetuksen N:o 261/2004 6 artiklan 1 kohta ei ole merkityksellinen hyödyllisen vastauksen antamiseksi ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle pääasian ratkaisemista varten.
- 33 Tämän täsmennyksen jälkeen on muistutettava ensimmäiseksi, että kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 alakohdan mukaan ”peruuttaminen” merkitsee ”sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu”.
- 34 Oikeuskäytännössä on katsottu tähän liittyen, että lento muodostuu lähtökohtaisesti ilmakuljetustoimesta, jolloin se on tietyllä tavalla tämän kuljetuksen ”yksikkö”, jonka toteuttaa lentoliikenteen harjoittaja, joka määrää sen reitin (tuomio 10.7.2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, 40 kohta). Se on myös täsmentänyt, että reitti on lennon olennainen osatekijä, kun lento toteutetaan lentoliikenteen harjoittajan ennalta vahvistaman suunnitelman mukaisesti (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 30 kohta).
- 35 Koska sana ”reitti” merkitsee näin ollen matkaa, joka lentokoneen on tehtävä lähtölentoasemalta kohdelentoasemalle vahvistetun aikataulun mukaisesti, tästä seuraa, 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 määräpaikkaansa (tuomio 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym., C-83/10, EU:C:2011:652, 28 kohta).
- 36 Lentoa ei siis voida katsoa toteutetuksi, kun se on suunnattu eri lentoasemalle kuin määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee, jolloin lentoa on lähtökohtaisesti pidettävä asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettuna peruutettuna lentona, jonka perusteella voi syntyä oikeus korvaukseen kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan nojalla.
- 37 Sellaisessa erityistapauksessa, jossa lentoasema, jolle lento suunnattiin, palvelee samaa kaupunkia tai aluetta kuin määräpaikkana oleva lentoasema, jota varaus koskee, ei kuitenkaan olisi kyseisen asetuksen tarkoituksen eikä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mukaista rinnastaa lennon suuntaamista eri lentoasemalle lennon peruuttamiseen.
- 38 Yhtäältä on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 pääasiallisen tavoitteen, joka on – kuten tämän tuomion 26 kohdassa on muistutettu – matkustajien ja kuluttajien suojelun korkean tason varmistaminen, lisäksi kyseisellä asetuksella on myös toissijaisia implisiittisiä tavoitteita, joihin kuuluu lentojen peruutusten määrän vähentäminen ennakoivasti (ks. vastaavasti tuomio 10.1.2006, IATA ja ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, 83 kohta).

- 39 On myös lisättävä, että antaessaan kyseisen asetuksen unionin lainsäätäjä pyrki myös tasapainottamaan lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien intressejä (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 67 kohta ja tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 39 kohta).
- 40 Tässä yhteydessä on todettava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdalla, kun sitä luetaan sen johdanto-osan ensimmäisen, toisen, kolmannen ja neljännen perustelukappaleen valossa, on erityinen tavoite siltä osin kuin sillä pyritään estämään vakavia vaikeuksia ja haittoja, joita matkustajalle voi aiheutua, jos lento peruutetaan, eikä korvaamaan näiden haittojen seurauksia, kun sillä tehdään lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle vähemmän houkuttelevaksi lentojen peruuttaminen ja annetaan sille tiettyä liikkumavaraa tarjota matkustajalle uudelleenreititystä tämän lopulliseen määräpaikkaan siten, että lento suunnataan samaa kaupunkia tai aluetta palvelevalle korvaavalle lentoasemalle, sekä niistä kustannuksista vastaamista, jotka aiheutuvat tämän lentoaseman ja sen määräpaikkana olevan lentoaseman, jota varaus koskee, tai matkustajan kanssa sovitun muun lähellä sijaitsevan määräpaikan välillä siirtymisestä.
- 41 Toisaalta oikeuskäytännössä katsotaan vakiintuneesti, 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 kohtelua voida objektiivisesti perustella (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 48 kohta).
- 42 Olisi kuitenkin yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastaista rinnastaa lento, joka on suunnattu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, peruutettuun lentoon. Kuten julkisasiamies ratkaisuehdotuksensa 59 ja 60 kohdassa toteaa, tällainen rinnastaminen johtaisi siihen, että kyseisen lennon matkustajalle tunnustettaisiin oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 7 artiklan nojalla silloinkin, kun matkustaja saapuu siirtymisen jälkeen lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun sovittuun määräpaikkaan vähemmän kuin kolme tuntia myöhässä, mutta matkustajalta evättäisiin tämä oikeus korvaukseen silloin, kun lento on laskeutunut lentoasemalle, jota varaus koskee, vähemmän kuin kolme tuntia myöhässä, vaikka tälle viimeksi mainitulle matkustajalle aiheutunut haitta on samankaltainen kuin ensin mainitulle matkustajalle aiheutunut haitta.
- 43 Toiseksi on todettava, että vakavia vaikeuksia ja haittoja ilmenee sitä vastoin silloin, kun samaa kaupunkia tai aluetta palvelevalla korvaavalla lentoasemalle suunnatun lennon matkustaja joutuu pitkäaikaisen viivästymisen kohteeksi lennon saapuessa ja saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen. Tällaisessa tilanteessa matkustajalla on lähtökohtaisesti oikeus korvaukseen asetuksen N:o 261/2004 nojalla, kun hänen lentonsa saapuminen viivästyy pitkäaikaisesti vähintään kolme tuntia 19.11.2009 annetussa tuomiossa Sturgeon ym. (C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) tarkoitetulla tavalla.
- 44 Edellä esitetyn valossa toiseen ja kolmanteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että uudelleensuunnattu lento, joka laskeutuu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, ei voi antaa matkustajalle oikeutta korvaukseen kyseisen lennon peruuttamisen takia. Sellaisen lennon matkustajalla, joka on suunnattu korvaavalle lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta kuin lentoasema, jota varaus koskee, on kuitenkin lähtökohtaisesti oikeus korvaukseen tämän asetuksen nojalla, jos hän saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen.

Neljäs kysymys

- 45 Neljännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklaa sekä 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että määritettäessä sen saapumisen viivästymisen kestoa, joka matkustajalle aiheutuu uudelleensuunnatusta lennosta, joka on laskeutunut lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, perusteena on käytettävä saapumisaikaa korvaavalle lentoasemalle taikka saapumisaikaa siirtymisen jälkeen lentoasemalle, jota varaus koskee, tai tarvittaessa muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa.
- 46 Ensinnäkin asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan sekä 7 ja 8 artiklan sanamuodosta ilmenee, että näissä säännöksissä viitataan käsitteeseen ”lopullinen määräpaikka”, joka määritellään kyseisen asetuksen 2 artiklan h alakohdassa siten, että sillä tarkoitetaan lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa.
- 47 Toiseksi unionin tuomioistuin on täsmentänyt, että koska ajan menetyksestä muodostuva haitta konkretisoituu lopulliseen määräpaikkaan saavuttaessa, viivästymisen kestoa on arvioitava asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn korvauksen kannalta siihen aikaan nähden, jolloin lennon oli aikataulun mukaisesti tarkoitus saapua kyseiseen määräpaikkaan (tuomio 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, 33 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), ja kyse on lentosuunnitelmassa vahvistetusta ja asianomaisella matkustajalla olevasta lipusta ilmenevästä ajankohdasta (määräys 1.10.2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, 25 kohta).
- 48 Näin ollen sen saapumisen viivästymisen keston määrittämiseksi, joka matkustajalle aiheutuu uudelleensuunnatusta lennosta, joka on laskeutunut lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, perusteena on käytettävä matkustajan saapumisaikaa siirtymisensä jälkeen lentoasemalle, jota varaus koskee, tai tarvittaessa muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa.
- 49 Edellä esitetyn perusteella asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklaa sekä 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että määritettäessä sen saapumisen viivästymisen kestoa, joka matkustajalle aiheutuu uudelleensuunnatusta lennosta, joka on laskeutunut lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, perusteena on käytettävä matkustajan tosiasiallista saapumisaikaa siirtymisensä jälkeen lentoasemalle, jota varaus koskee, tai tarvittaessa muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa.

Viides kysymys

- 50 Viidennellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedusteleo lähinnä, onko asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta lennon saapumisen pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka eivät ole vaikuttaneet mainittuun viivästyneeseen lentoon vaan sen itsensä samalla ilma-aluksella sen kolmanneksi viimeisen rotaation yhteydessä suorittamaan edeltävään lentoon.
- 51 Alustavana huomautuksena on todettava, että unionin tuomioistuimen käytettävissä olevasta asiakirja-aineistosta ei käy varmuudella ilmi pääasiassa kyseessä olevan saapumisen viivästymisen kestoa. Viidenteen kysymykseen annettavassa vastauksessa on näin ollen lähdeettävä siitä, että lento viivästyi pitkäaikaisesti, sanotun kuitenkin vaikuttamatta siihen, miten ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin määrittää tämän keston neljänteen kysymykseen annettu vastaus huomioon ottaen.

- 52 On muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohdan mukaan lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vapautua asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan ja 7 artiklan mukaisesta velvollisuudestaan maksaa korvausta matkustajille, jos se pystyy osoittamaan muun muassa sen, että kyseessä olevan lennon peruuttaminen tai pitkäaikainen viivästyminen johtui poikkeuksellisista olosuhteista.
- 53 Tältä osin on todettava yhtäältä, ettei asetuksen N:o 261/2004 14 ja 15 perustelukappaleessa eikä sen 5 artiklan 3 kohdassa rajoiteta lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien mahdollisuutta vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin siten, että se olisi mahdollista vain siinä tilanteessa, jossa nämä olosuhteet ovat vaikuttaneet viivästyneeseen tai peruutettuun lentoon, sulkemalla pois tilanne, jossa mainitut olosuhteet ovat vaikuttaneet samalla ilma-aluksella suoritettuun edeltäneeseen lentoon (tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, 51 kohta).
- 54 Toisaalta lentomatkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien intressien tasapainottaminen, joka – kuten tämän tuomion 39 kohdassa on muistutettu – on asetuksen N:o 261/2004 antamisen taustalla, edellyttää, että otetaan huomioon lentoliikenteen harjoittajien ilma-alusten käyttämistapa ja erityisesti se seikka, että samaa ilma-alusta voidaan käyttää useampaan peräkkäiseen lentoon saman päivän aikana, mikä tarkoittaa sitä, että kaikki poikkeukselliset olosuhteet, jotka vaikuttavat tähän aikaisemman lennon ilma-alukseen, vaikuttavat kyseisen yhtiön myöhempiin lentoihin (tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, 52 kohta).
- 55 Siten vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta lennon pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen tapauksessa lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan täytyy voida vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka ovat vaikuttaneet sen itsensä samalla ilma-aluksella kyseisen ilma-aluksen kolmanneksi viimeisen rotaation yhteydessä toteuttamaan aiempaan lentoon (tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, 53 kohta).
- 56 Kun siten otetaan huomioon paitsi asetuksen N:o 261/2004 ensimmäisessä perustelukappaleessa tarkoitettu matkustajien suojelun korkean tason tavoite myös kyseisen asetuksen 5 artiklan 3 kohdan sanamuoto, tällaisiin poikkeuksellisiin olosuhteisiin vetoamisen edellytyksenä on, että näiden edeltäneeseen lentoon vaikuttaneiden olosuhteiden ja myöhemmän lennon viivästymisen tai peruuttamisen välillä on välitön syy-yhteys, mitä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava tiedossaan olevien tosiseikkojen valossa ja ottamalla huomioon erityisesti kyseessä olevan ilma-aluksen käyttötavat (ks. vastaavasti tuomio 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, 54 kohta).
- 57 Edellä todetun perusteella viidenteen kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta lennon saapumisen pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka eivät ole vaikuttaneet mainittuun viivästyneeseen lentoon vaan sen itsensä samalla ilma-aluksella sen kolmanneksi viimeisen rotaation yhteydessä suorittamaan edeltävään lentoon, edellyttäen, että näiden olosuhteiden syntymisen ja myöhemmän lennon viivästymisen välillä on välitön syy-yhteys, mitä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava ottamalla huomioon erityisesti kyseessä olevan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevan ilma-aluksen käyttötapa.

Kuudes kysymys

- 58 Kuudennella kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelee, onko asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että kun uudelleensuunnattu lento laskeutuu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on omasta aloitteestaan tarjottava matkustajalle sitä, että

se vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee, tai tarvittaessa muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu kyseisen matkustajan kanssa.

- 59 On muistutettava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan sanamuodon mukaan on niin, että jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja tarjoaa matkustajalle lentoa lentoasemalle, joka on toinen kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, kyseisen 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”.
- 60 Vaikka tämän säännöksen sanamuodosta ilmenee nimenomaisesti, että siinä annetaan matkustajille oikeus siihen, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja vastaa siirtymiskustannuksista, siinä ei sitä vastoin anneta – kuten julkisasiamies ratkaisuehdotuksensa 63 kohdassa toteaa – mitään viitettä siitä, onko mainitun lentoliikenteen harjoittajan asiana tarjota omasta aloitteestaan matkustajille, että se vastaa kyseisistä siirtymisestä aiheutuvista kustannuksista.
- 61 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä seuraa kuitenkin, että säännöksiä ja määräyksiä, joilla annetaan lentomatkustajille oikeuksia, on tulkittava laajasti (tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 45 kohta).
- 62 Lisäksi tätä tulkintaa varten on otettava huomioon tämän tuomion 26 kohdassa kerrattu asetuksen N:o 261/2004 tavoite, joka on varmistaa matkustajien suojelun korkea taso.
- 63 Näin ollen asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa, luettuna kyseisen asetuksen johdanto-osan ensimmäisen ja toisen perustelukappaleen valossa, on tulkittava siten, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan, joka on tarjonnut matkustajalle lentoa lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, on omasta aloitteestaan vastattava kustannuksista, joita aiheutuu kyseisen matkustajan siirtymisestä tältä toiselta lentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa.
- 64 Lennon suuntaaminen lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, voi aiheuttaa asianomaisille matkustajille haittoja muun muassa sen vuoksi, että siirtyminen lentoasemalle, jota varaus koskee, voi osoittautua kalliiksi ja monimutkaiseksi järjestettäväksi, joko siksi, että korvaavalle lentoasemalle sellaisenaan on heikommat kulkuyhteydet kuin määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee, tai siksi, että uudelleensuunnatun lennon myöhäisen laskeutumisajan johdosta kuljetuspalveluja, joilla siirtyminen voidaan varmistaa, on rajoitetusti.
- 65 Lisäksi tämä tulkinta on edelleen yhteensopiva lentomatkustajien ja lennosta vastaavien lentoliikenteen harjoittajien intressien tasapainottamisen kanssa, joka, kuten tämän tuomion 39 kohdassa on muistutettu, oli asetuksen N:o 261/2004 antamisen taustalla. Tämä tulkinta nimittäin takaa sen, että lentomatkustajat kuljetetaan korvaavalle lentoasemalle laskeutumisen jälkeen sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa, ja se mahdollistaa myös sen, että lennosta vastaavat lentoliikenteen harjoittajat vapautuvat velvollisuudesta maksaa kyseisen asetuksen 7 artiklassa tarkoitettu korvaus, kun ne huolehtivat siitä, että matkustajat voivat saapua lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa sovittuun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan ilman, että he viivästyvät aikataulun mukaisesta saapumisajasta kolme tuntia tai enemmän.
- 66 Edellä todetun perusteella kuudenteen kysymyksen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että kun uudelleensuunnattu lento laskeutuu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta,

lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on omasta aloitteestaan tarjottava matkustajalle sitä, että se vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee, tai tarvittaessa muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu kyseisen matkustajan kanssa.

Seitsemäs kysymys

- 67 Seitsemännellä kysymyksellään ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin tiedustelelee pääasiallisesti, onko asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että siinä säädettyjen, lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle kuuluvien avustamis- ja huolenpitovelvollisuuksien laiminlyönti voi antaa oikeuden kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaiseen kiinteämääräiseen korvaukseen.
- 68 Alustavana huomautuksena on todettava, että ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin viittaa ennakkoratkaisupyyntönsä myös asetuksen N:o 261/2004 9 artiklan 1 kohdan c alakohtaan, jossa säädetään, että matkustajille on tarjottava ilmaiseksi lentoaseman ja majoituspaikan välinen kuljetus, kun kyseisessä asetuksessa viitataan tähän säännökseen eli kun mainitun asetuksen 4 artiklan 3 kohdassa, 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tai 6 artiklan 1 kohdan ii alakohdassa asetetut edellytykset täyttyvät. Ennakkoratkaisupyyntöstä käy kuitenkin ilmi, että kansallinen tuomioistuin pohtii todellisuudessa, voiko se, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdan mukaisen velvollisuutensa vastata kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä saapumislentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa, antaa oikeuden kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaiseen kiinteämääräiseen korvaukseen.
- 69 Ensimmäiseksi on muistutettava, että kun lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö sillä asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan perusteella olevia velvoitteitaan, lentomatkustajat voivat vedota korvausoikeuteen (ks. vastaavasti tuomio 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym., C-83/10, EU:C:2011:652, 44 kohta).
- 70 Toiseksi lentomatkustaja voi saada korvauksena siitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole noudattanut asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan b alakohdassa ja 9 artiklassa tarkoitettua huolenpitovelvollisuutta, ainoastaan ne rahamäärät, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeellisia, asianmukaisia ja kohtuullisia sen laiminlyönnin korjaamiseksi, johon lentoliikenteen harjoittaja on syyllistynyt kyseisen matkustajan huolenpidossa (tuomio 31.1.2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, 51 kohta).
- 71 Kuten julkisasiamies toteaa ratkaisuehdotuksensa 77 kohdassa, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan maksettavaksi kuuluvan korvauksen määrän on vastattava asianomaiselle matkustajalle aiheutuneita kustannuksia, mikä välttämättä sulkee pois asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kaltaisen kiinteämääräisen korvauksen.
- 72 Edellä esitetystä seuraa, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohdassa säädetyn niistä kustannuksista vastaamisen velvollisuuden laiminlyönti, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä lentoasemalta, jolle lento on tosiasiallisesti saapunut, joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa, antaa matkustajalle oikeuden niiden rahamäärien korvaamiseen, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeelliset, asianmukaiset ja kohtuulliset sen laiminlyönnin korjaamiseksi, johon lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja on syyllistynyt kyseisen matkustajan huolenpidossa.
- 73 Edellä esitetyn perusteella seitsemänten kysymykseen on vastattava, että asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että se, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö velvollisuutensa vastata kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä

saapumislentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa, ei anna matkustajalle oikeutta kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaiseen kiinteämääräiseen korvaukseen. Tämä laiminlyönti antaa kuitenkin kyseiselle matkustajalle oikeuden niiden rahamäärien korvaamiseen, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeelliset, asianmukaiset ja kohtuulliset sen laiminlyönnin korjaamiseksi, johon lentoliikenteen harjoittaja on syylistynyt.

Oikeudenkäyntikulut

- 74 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 (neljäs jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

- 1) **Matkustajille heidän lennolle pääsynsä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että sellaisessa tapauksessa, jossa lento suunnataan lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia kuin lentoasema, jota varaus koskee, kyseisessä säännöksessä säädetty matkustajien lentoasemalta toiselle siirtymisen kustannuksista vastaaminen ei edellytä, että ensimmäinen lentoasema sijaitsee samassa kaupungissa tai samalla alueella kuin jälkimmäinen lentoasema.**
- 2) **Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan c alakohtaa, 7 artiklan 1 kohtaa ja 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että uudelleensuunnattu lento, joka laskeutuu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, ei voi antaa matkustajalle oikeutta korvaukseen kyseisen lennon peruuttamisen takia. Sellaisen lennon matkustajalla, joka on suunnattu korvaavalle lentoasemalle, joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta kuin lentoasema, jota varaus koskee, on kuitenkin lähtökohtaisesti oikeus korvaukseen tämän asetuksen nojalla, jos hän saapuu lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan aikataulun mukaisen saapumisajan jälkeen.**
- 3) **Asetuksen N:o 261/2004 5 ja 7 artiklaa sekä 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että määritettäessä sen saapumisen viivästymisen kesto, joka matkustajalle aiheutuu uudelleensuunnatusta lennosta, joka on laskeutunut lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, perusteena on käytettävä matkustajan tosiasiallista saapumisaikaa siirtymisensä jälkeen lentoasemalle, jota varaus koskee, tai tarvittaessa muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kanssa.**
- 4) **Asetuksen N:o 261/2004 5 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että vapautuakseen velvollisuudestaan maksaa matkustajille korvausta lennon saapumisen pitkäaikaisen viivästymisen tapauksessa lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja voi vedota poikkeuksellisiin olosuhteisiin, jotka eivät ole vaikuttaneet mainittuun viivästyneeseen lentoon vaan edeltävään lentoon, jonka se itse on suorittanut samalla ilma-aluksella kyseisen ilma-aluksen kolmanneksi viimeisen rotaation yhteydessä, edellyttäen, että näiden olosuhteiden syntymisen ja myöhemmän lennon saapumisen pitkäaikaisen viivästymisen**

välillä on välitön syy-yhteys, mitä ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen on arvioitava ottamalla huomioon erityisesti kyseessä olevan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan kyseessä olevan ilma-aluksen käyttötapa.

- 5) Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa tulkittava siten, että kun uudelleensuunnattu lento laskeutuu lentoasemalle, joka on eri kuin se, jota varaus koskee, mutta joka palvelee samaa kaupunkia tai aluetta, lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on tarjottava omasta aloitteestaan matkustajalle sitä, että se vastaa kustannuksista, joita aiheutuu siirtymisestä määräpaikkana olevalle lentoasemalle, jota varaus koskee, tai kyseisen matkustajan kanssa sovittuun muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan.**
- 6) Asetuksen N:o 261/2004 8 artiklan 3 kohtaa on tulkittava siten, että se, että lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja laiminlyö velvollisuutensa vastata kustannuksista, joita aiheutuu matkustajan siirtymisestä saapumislentoasemalta joko sille lentoasemalle, jota varaus koskee, tai muuhun lähellä sijaitsevaan määräpaikkaan, josta on sovittu matkustajan kanssa, ei anna matkustajalle oikeutta kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaiseen kiinteämääräiseen korvaukseen. Tämä laiminlyönti antaa kuitenkin kyseiselle matkustajalle oikeuden niiden rahamäärien korvaamiseen, jotka kunkin yksittäistapauksen olosuhteissa ovat tarpeelliset, asianmukaiset ja kohtuulliset sen laiminlyönnin korjaamiseksi, johon lentoliikenteen harjoittaja on syylistynyt.**

Allekirjoitukset