

# Tunnistetiedot poistettu

Käännös

C-188/20 – 1

**Asia C-188/20**

**Ennakkoratkaisupyyntö**

**Jättämispäivä:**

30.4.2020

**Ennakkoratkaisupyynnön esittänyt tuomioistuin:**

Landgericht Düsseldorf (Saksa)

**Ennakkoratkaisupyynnön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:**

6.4.2020

**Kantajat ja muutoksenhakumenettelyn valittajat:**

JG

LH

MI

NJ

**Vastaaja ja muutoksenhakumenettelyn vastapuoli:**

Azurair GmbH, selvitystilassa

**Väliintulija:**

alltours flugreisen gmbh

---

[ – ]

I.

[ – ]

**Landgericht Düsseldorf**

FI

## Välipäätös

Asiassa

1. lapsi JG, laillisina edustajinaan LH ja MI,
2. LH,
3. MI,
4. lapsi NJ, laillisina edustajinaan LH ja MI,

kantajina ja muutoksenhakumenettelyn valittajina,

[--]

vastaan

Azurair GmbH, selvitystilassa, edustajanaan selvittäjä OP,

vastaajana ja muutoksenhakumenettelyn vastapuolena,

[--]

[--] [alkup. s. 2]

Väliintulija:

alltours flugreisen gmbh, [--]

Düsseldorf,

[--]

Landgericht Düsseldorfin 22. siviilijaosto on

ottaen huomioon 28.2.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

[--]

**päättänyt seuraavaa:**

Asian käsittelyä lykätään.

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Onko matkustajalla 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) 3 artiklan 2 kohdan a

alakohdassa tarkoitettu ”vahvistettu varaus”, jos matkustaja on saanut matkanjärjestäjältä, johon hän on sopimussuhteessa, asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettua ”muun todisteen”, jossa hänet sitoudutaan kuljettamaan tietyllä lennolla, joka on yksilöity ilmoittamalla sen lähtö- ja saapumisaika, lähtö- ja saapumisaika ja numero, mutta matkanjärjestäjä ei ole varannut matkustajalle paikkaa tälle lennolle asianomaiselta lentoliikenteen harjoittajalta eikä saanut siltä vahvistusta?

2. Onko lentoliikenteen harjoittajaa pidettävä matkustajaan nähden asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana jo silloin, jos kyseinen matkustaja on tosin sopimussuhteessa matkanjärjestäjään, joka on sitoutunut kuljettamaan hänet tietyllä lennolla, joka on yksilöity ilmoittamalla sen lähtö- ja saapumisaika, lähtö- ja saapumisaika ja numero, mutta matkanjärjestäjä ei ole varannut matkustajalle paikkaa lennolle eikä siten perustanut sopimussuhdetta lentoliikenteen harjoittajaan kyseisen lennon osalta?

3. Voiko silloin, kun matkustaja vaatii korvausta lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen perusteella, asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan h alakohdassa, [alkup. s. 3] 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa sekä 7 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä ja 2 kohdassa tarkoitettu lennon ”aikataulun mukainen saapumisaika” ilmetä ”muusta todisteesta”, jonka matkanjärjestäjä on antanut matkustajalle, vai edellytetäänkö tätä varten asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan f alakohdassa tarkoitettua lippua?

4. Onko kyseessä asetuksen (EY) N:o 261/2004 2 artiklan 1 alakohdassa ja 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu lennon peruuttaminen, kun lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja aikaistaa osana matkapakettia varatun lennon lähtöaikaa samana päivänä vähintään kahdella tunnilla ja kymmenellä minuutilla?

5. Voiko lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja alentaa asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan mukaisia korvauksia saman artiklan 2 kohdan nojalla, jos lennon aikaistamisen käsittämä ajanjakso ei ylitä kyseisessä säännöksessä säädettyjä ajanjaksoja?

6. Onko ennen matkan alkua tehty ilmoitus lennon aikaistamisesta asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 artiklan 1 kohdan a alakohdassa ja 8 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu uudelleenreititystä koskeva tarjous?

7. Velvoitetaanko lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja asetuksen (EY) N:o 261/2004 14 artiklan 2 kohdassa tiedottamaan matkustajalle siitä, millä täsmällisellä yrityksen nimellä ja osoitteella matkustaja voi vaatia mitään lennon pituuden mukaan porrastettua korvauksen määrää ja mitä asiakirjoja hänen on mahdollisesti liitettävä korvausvaatimukseensa?

### Perustelut:

I.

Valittajat vaativat vastapuolta maksamaan 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 (jäljempänä lentomatkustajien oikeuksia koskeva asetus) 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan mukaisia korvauksia lentojen pitkäaikaisen viivästymisen tai peruuttamisen johdosta. [alkup. s. 4]

Toinen valittaja varasi 15.1.2018 matkatoimistossa itselleen ja muille valittajille Turkin Sideen suuntautuvan pakettimatkan, jota vastapuolta tukeva väliintulija (jäljempänä väliintulija) tarjosi matkanjärjestäjänä. Matkaan sisältyi lentokuljetus Turkin Antalyaan ja takaisin. Toinen valittaja sai asiakirjan, jonka otsikkona oli ”matkailmoitus” [– –] ja jossa oli mainittu vastapuolen liikennöimät lennot. Menolennon kohdalla oli mainittu 15.7.2018 liikennöitävä lento ARZ 8711 Düsseldorfista Antalyaan, ja sen lähtöajaksi ilmoitettiin klo 06.00 ja saapumisajaksi klo 10.30 (kaikki ajat paikallista aikaa). Paluulennon kohdalla oli mainittu 5.8.2018 liikennöitävä lento ARZ 8712 Antalyasta Düsseldorfiin, ja sen lähtöajaksi ilmoitettiin klo 12.00 ja saapumisajaksi klo 14.45. Näiden alla matkailmoituksessa oli seuraava maininta: ”ARVIOIDUT LENTOAJAT – OMAN TURVALLISUUTENNE VUOKSI TARKISTAKAA LENNOT LIPUISTANNE”.

Tosiasiallisesti valittajat kuljetettiin vastapuolen lennoilla ARZ 8711 ja ARZ 8712 2 482 kilometrin matka Düsseldorfista Antalyaan ja sama matka takaisin, mutta valittajat saapuivat menolennolla lopulliseen määräpaikkaansa vasta 16.7.2018 klo 01.19. Paluulento lähti 5.8.2018 klo 05.10. Valittajat eivät saaneet niin meno- kuin paluulennonkaan osalta lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukaista kirjallista tiedotetta.

Valittajat vaativat siksi vastapuolta maksamaan sekä meno- että paluulennosta lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen mukaista korvausta 400,00 euroa henkilöä kohden. Valittajien mukaan matkailmoituksen tietojen perusteella menolento on viivästynyt yli kolme tuntia. Paluulento on valittajien mukaan peruutettu, sillä lennon lähtöajan aikaistaminen on lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua peruuttamista. Valittajat väittävät, että heillä oli vahvistetut varaukset lennoille, joiden aikataulun mukaiset lentoajat olivat seuraavat: klo 06.00–10.30 (menolento) ja klo 12.00–14.45 (paluulento). Valittajat vaativat lisäksi sen asianajajan palkkion korvaamista, joka on syntynyt korvausten vaatimisesta oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä, jossa asianajajalle annettiin toimeksianto, ennen kuin valittajat olivat esittäneet vastapuolelle maksuvaatimuksen.

Vastapuoli puolustautui asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitelleessä Amtsgericht Düsseldorfissa väittämällä, ettei se ollut suunnitellut suorittavansa lentoja matkailmoituksessa mainittujen lentoaikojen mukaisesti. Sen lentosuunnitelma vastaa tietoja, jotka sisältyivät Anex Tour GmbH:n väliintulijalle 22.1.2018 toimittamaan ”matkavahvistukseen/laskuun”. Sen

mukaan menolento oli tarkoitus liikennöidä 15.7.2018 klo 20.05–16.7.2018 klo 00.40 ja paluulento 5.8.2018 klo 8.00–10.50. Siten 15.7.2018 suoritettun lennon ARZ 8711 [alkup. s. 5] saapuminen ei viivästynyt vähintään kolme tuntia. Lennosta numero ARZ 8712 vastapuoli väittää, että lennon aikaistaminen ei ole lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua peruuttamista. Vastapuoli vetoaa lisäksi kyseisen asetuksen 7 artiklan 2 kohdan b alakohdan mukaiseen oikeuteensa alentaa korvausta, koska valittajat saapuivat lopulliseen määräpaikkaansa Düsseldorfin ainoastaan 2 tuntia ja 50 minuuttia suunniteltua aikaisemmin.

Amtsgericht hylkäsi kanteen ja totesi, että valittajien esittämä matkanjärjestäjän toimittama matkailmoitus ei ole lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettu varausvahvistus. Jo asiakirjan otsikon sanamuodon perusteella kyseessä ei ole vastapuolen tai matkanjärjestäjän tekemästä varauksen vahvistamisesta. Siihen sisältyy lisäksi selkeä maininta, että lentoajat ovat ainoastaan arvioituja. Asiayhteydestä ilmenee, että asiakirjassa mainittuja lentoaikoja ei joka tapauksessa ollut hyväksytty ja rekisteröity. Siinä mainitut lentotiedot eivät siis olleet sitovia, kuten edellytetään.

## II.

Tämä kestää – 15.8.2018 suoritettun menolennon osalta – oikeudellisen tarkastelun vain, jos vastapuolta ei tule pitää lennosta, jonka matkavahvistuksessa ilmoitettu aikataulun mukainen saapumisaika oli klo 10.30, vastaavana lentoliikenteen harjoittajana ja jos valittajilla ei ollut vahvistettuja varauksia tällaiselle lennolle.

Valittajat katsovat, että tähän on vastattava myöntävästi, minkä vuoksi ne ovat valittaneet Amtsgericht Düsseldorfin tuomiosta. Vastapuoli ja väliintulija sitä vastoin puolustavat valituksenalaista tuomiota.

Paluulennon osalta ratkaisevia eivät ole matkailmoituksessa mainitut lentoajat, koska asianosaisten välisessä riita-asiassa on nyttemmin riidatonta, että lentoa ARZ 8712 aikaistettiin ainakin klo 8.00:sta klo 05.10:een. Asianosaiset ovat kuitenkin eri mieltä siitä, merkitseekö aikaistaminen lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 1 kohdassa, luettuna yhdessä 2 artiklan 1 alakohdan kanssa, tarkoitettua peruuttamista.

## III.

Valittajien tekemän valituksen, kun kyse on menolennosta ja siltä osin pitkäaikaisen viivästymisen johdosta vaadittavista korvauksista, menestymisen kannalta ratkaisevaa on se, voidaanko matkanjärjestäjän antamaa varausvahvistusta, joka ei puolestaan perustunut sille lentoliikenteen harjoittajalle, jolta vaaditaan lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisia korvauksia, tehtyyn samansisältöiseen varmistusvaraukseen (Deckungsbuchung), pitää kyseisen asetuksen 3 artiklan 2 kohdan [alkup. s. 6] a alakohdassa tarkoitettuna vahvistettuna varauksena, onko tällaisessa tapauksessa lentoliikenteen harjoittajaa, jolta korvausta vaaditaan, pidettävä lentomatrustajien

oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana ja määräytyykö lennon ”aikataulun mukainen saapumisaika” tällaisen matkanjärjestäjän antaman varausvahvistuksen perusteella.

Matkustajat voivat vaatia lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvausta lennon pitkäaikaisen viivästymisen johdosta, jos he saapuvat lopulliseen määräpaikkaansa vähintään kolme tuntia lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan alkuperäistä aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin (unionin tuomioistuinten tuomio 19.11.2009, Sturgeon ym., C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, 69 kohta; vahvistettu tuomiossa 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657 ja tuomiossa 26.2.2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, 33 kohta).

### 1.

Lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen sovellettavuus riippuu sen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan perusteella ensinnäkin siitä, oliko matkustajilla ”vahvistettu varaus kyseiselle lennolle”. Varauksen käsite määritellään kyseisen asetuksen 2 artiklan g alakohdassa. Sen mukaan lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan f alakohdassa tarkoitettu ”lippu” on myös ”muu todiste”, joka osoittaa, että ”matkanjärjestäjä” on hyväksynyt ja rekisteröinyt kyseisen varauksen. Saksan Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön mukaan ”vahvistettu varaus” voi käydä ilmi myös matkanjärjestäjän tästä laatimasta todisteesta, josta ilmenee sitovasti suunniteltu lentokuljetus tietyllä, tyypillisesti lennon numerolla ja kellonajoilla, yksilöidyllä lennolla [– –]. Myös jaoston näkemyksen mukaan lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan ja 2 artiklan g alakohdan yhteisvaikutuksesta seuraa, että tällaisen todisteen on riitettävä siihen, että kyseistä asetusta voidaan soveltaa. Tämä ei edellytä sitä, että matkanjärjestäjän antaman varustodisteen perustana on myös oltava kyseiselle lentoliikenteen harjoittajalle tehty samansisältöinen varmistusvaraus.

### 2.

Jaoston näkemyksen mukaan sen kannalta, onko valittajilla oikeus saada menolennon osalta korvausta vastapuolelta, merkityksellistä on kuitenkin se, oliko vastapuoli Anex Tour GmbH:n välityksellä antanut väliintulijalle sitoumuksen kuljettaa valittajat 15.7.2018 suoritettavalla lennolla ARZ 8711, jonka aikataulun mukainen saapumisaika oli klo 10.30, sillä ainoastaan siinä tapauksessa se aikoi suorittaa näin yksilöidyn lennon myös sopimussuhteessa valittajiin olevan matkajärjestäjän eli väliintulijan nimissä (lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan b alakohta) ja sillä on näin ollen kyseisestä lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana [alkup. s. 7] passiivilegitimaatio. Tällainen lentoliikenteen harjoittajan aikomus edellyttää kuitenkin välttämättä, että matkanjärjestäjä oli aiemmin ilmaissut sille toiveen siitä, että kyseinen matkustaja kuljetetaan lentoliikenteen harjoittajan sidosryhmille tarjoamalla

lennolla. Tällainen ilmoitus muodostaa kuitenkin matkanjärjestäjän tekemän varauksen. Tästä syystä jaoston näkemyksen mukaan tarvitaan aina myös matkanjärjestäjän tekemä samansisältöinen varmistusvaraus, jota ilman matkanjärjestäjän laatima lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettu todiste ei riitä siihen, että matkustaja voi vaatia korvausta lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta.

### 3.

Edellä mainitussa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitettu ”alkuperäinen aikataulun mukainen saapumisaika” ei jaoston käsityksen mukaan voi käydä ilmi todisteesta, jonka matkanjärjestäjä on antanut ilman kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suostumusta.

Aikataulun mukaiseen saapumisaikaan viitataan myös lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan h alakohdassa, 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa, 6 artiklan 1 kohdassa sekä 7 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä ja 2 kohdassa. Tuomioissa Folkerts unionin tuomioistuin totesi, että viivästystä on arvioitava lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklassa säädetyn korvauksen kannalta siihen aikaan nähden, jolloin lennon oli aikataulun mukaisesti tarkoitus saapua kyseiseen määräpaikkaan; lopullisen määräpaikan käsitteen osalta se viittasi kyseisen tuomion 34 kohdassa lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan h alakohtaan sisältyvään määritelmään. Sen mukaan lopullisella määräpaikalla tarkoitetaan lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa. Unionin tuomioistuin on siis tässä yhteydessä ottanut lopullisen määräpaikan määrittämisen perustaksi 2 artiklan f alakohdassa tarkoitetun lipun, siis asiakirjan tai vastaavan paperittomassa muodossa olevan asiakirjan, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuuttama edustaja on kirjoittanut tai hyväksynyt, toisin sanoen fyysisen tai sähköisessä muodossa olevan asiakirjan, joka ilmentää matkustajan oikeutta kuljettamiseen. Unionin tuomioistuin ei ole viitannut lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettuun ”muuhun todisteeseen” (”varaukseen”).

Jos tätä sovelletaan aikataulun mukaisen saapumisajan määrittämiseen korvauksen yhteydessä, päädytään siihen, että myös tältä osin merkityksellinen on matkustajalle annettu ”lippu”, joten siitä poikkeava tieto ”varauksessa” on merkityksetön. Siten käsiteltävässä asiassa valittajien 15.1.2018 vastaanottamaa matkailmoitusta [– –] ei alun alkaenkaan voitaisi käyttää perustana aikataulun mukaisen saapumisajan määrittämisessä, eikä sillä ole merkitystä, voidaanko sitä ylipäätään pitää lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna ”vahvistettuna varauksena”. Se ei myöskään täytä lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan f alakohdan mukaisen ”lipun” edellytyksiä, koska ei voida katsoa, että se olisi vastapuolen [alkup. s. 8] valtuuttaman edustajan kirjoittama asiakirja, joka oikeuttaa kuljetukseen siinä mainituilla lennoilla. Matkailmoituksesta voidaan ainoastaan päätellä, että sillä oli tarkoitus dokumentoida ilmoittautuminen väliintulijan



järjestämälle pakettimatkalle. Yksiselitteisesti ”lipuksi” yksilöitävää asiakirjaa ei ole käsiteltävässä asiassa.

Jaoston käsityksen mukaan aikataulun mukainen saapumisaika ei kuitenkaan voi ilmetä ”muusta todisteesta,” jonka antanut matkanjärjestäjä ei ole kyseisen lennon osalta sopimussuhteessa lentoliikenteen harjoittajaan. Lentojen suunnittelu on näet yksin lentoliikenteen harjoittajan asia. Lentoliikenteen harjoittaja on suunnitellut lennon, kun se on sisällyttänyt sen lentosuunnitelmaansa ja siten vahvistanut lennon lähtö- ja määräpaikan ja lähtö- ja saapumisajan, antanut lennolle numeron ja avannut sen varattavaksi [– –]. Niin kauan kuin lennolle ei ole tehty yhtään varausta, siis paikkavarausta, lentoliikenteen harjoittaja voi muuttaa suunnitelmaa tai luopua siitä, ilman että matkustajat voivat olla oikeutettuja korvaukseen; tämä ilmenee lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan 1 alakohdasta. Tästä seuraa, että matkanjärjestäjän ennen tällaista varausta antama lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettu muu todiste ei ainakaan tuolloin voi synnyttää korvausoikeutta. Tämä puhuu sitä vastaan, että tällainen muu todiste olisi joka tapauksessa riittävä synnyttämään korvausoikeuden, jos kyseinen lentoliikenteen harjoittaja ei toteuta siinä mainittua lentoa tai suorittaa sen muuna ajankohtana.

4.

Tätä ei voi muuttaa myöskään lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 13 artikla, sillä jaosto ei näe, miten lentoliikenteen harjoittaja, jolta korvausta vaaditaan, voisi hakea korvausta matkanjärjestäjältä, jos niiden välillä ei ole sopimussuhdetta, mutta lentoliikenteen harjoittajan olisi täytettävä lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen mukaiset korvausvaatimukset, joita sille esitetään sellaisen lentosuunnitelman noudattamatta jättämisen vuoksi, jota se ei ole itse lainkaan laatinut. Jaoston näkemyksen mukaan tältä osin ei voida päätyä muuhun lopputulokseen myöskään matkustajien suojelun korkeaa tasoa koskevan edellytyksen (lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen johdanto-osan ensimmäinen perustelukappale) perusteella. Matkanjärjestäjä, johon asianomainen matkustaja on sopimussuhteessa, on matkustajalle vastapuoli, jolta hän voi vaatia korvausta vahingoista, joita matkustajalle on aiheutunut siitä, että hän on luottanut tämän lentosuunnitelmasta antamiin virheellisiin tietoihin. [alkup. s. 9]

IV.

Kun tarkastellaan valittajien paluulennon osalta esittämiä vaatimuksia lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan, luettuna yhdessä 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan kanssa, mukaisesta korvauksesta, merkityksellistä on se, onko lennon aikaistaminen vähintään kahdella tunnilla ja 50 minuutilla klo 8.00:sta klo 05:10:een kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua peruuttamista.

1.



Lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan 1 alakohdan sisältävän määritelmän mukaan ”peruuttamisella” tarkoitetaan sitä, että aikataulun mukainen lento, jolle ainakin yksi paikka oli varattu, ei toteudu. Suunnitellun lennon ”toteutumatta jääminen” on erotettava lennon ”viivästymisestä”, ja sille on ominaista, että aikataulun mukaista lentoa ei toteuteta (ks. em. tuomio Sturgeon, 33 kohta ja sitä seuraavat kohdat). Unionin tuomioistuin ei ole tähän mennessä selvittänyt sitä, onko kyse aikataulun mukaisen lennon toteuttamatta jäämisestä myös silloin, kun lentoa aikaistetaan kahdella tunnilla ja 50 minuutilla.

Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön [– –] mukaan suunnitellun lennon muu kuin vähäinen aikaistaminen lentoliikenteen harjoittajan toimesta merkitsee – uudelleenreitityksen tarjoamiseen sidottua – lennon peruuttamista, joka voi synnyttää lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisen korvausoikeuden. Bundesgerichtshofin mukaan [– –] peruutukselle on tunnusomaista, että lentoliikenteen harjoittaja luopuu alkuperäisestä lentosuunnitelmastaan lopullisesti myös silloin, kun matkustajat siirretään toiselle lennolle. Tätä on selvennetty unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä (em. tuomio Sturgeon; lisäksi tuomio 13.10.2011, Sousa Rodríguez ym., C-83/10, EU:C:2011:652), joka on kehitetty peruuttamisen tunnusmerkistön rajaamiseksi pitkäaikaisen viivästymisen tunnusmerkistöstä. Alkuperäistä lentosuunnitelmaa ei toteuteta myöskään silloin, kun lentoa aikaistetaan useita tunteja.

Jaosto kuitenkin epäilee tämän Bundesgerichtshofin unionin oikeudesta esittämän tulkinnan oikeellisuutta.

Se, ettei lentomatikustajien oikeuksia koskevassa asetuksessa mainita missään kohdassa lennon aikaistamista eikä siihen sisälly tätä koskevia säännöksiä, ei myöskään jaoston käsityksen mukaan voi pätevästi estää Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön mukaista 2 artiklan 1 alakohdan tulkintaa. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan on lähtökohtaisesti mahdollista katsoa, että kysymys on peruuttamisesta, kun aikataulun mukainen lento viivästyy ja matkustajat siirretään toiselle lennolle, toisin sanoen silloin, kun alkuperäisen lennon lentosuunnitelma hylätään ja viimeksi mainitun matkustajat yhdistetään niin ikään suunnitellun toisen lennon matkustajiin, ja näin on riippumatta lennosta, jolle [alkup. s. 10] näin siirretyt matkustajat olivat tehneet varauksensa; tässä yhteydessä merkitystä on vain kunkin tällä tavoin siirretyt matkustajan henkilökohtaisella tilanteella eli sillä, että asianomaisen matkustajan osalta lennon alkuperäinen lentosuunnitelma hylättiin (em. tuomio Sousa Rodríguez ym., 30 kohta ja sitä seuraava kohta). Unionin tuomioistuin on kuitenkin myös selvittänyt, ettei peruuttamista ole pelkästään se, että lennon tosiasiallinen lähtöaika viivästyy aikataulun mukaisesta lähtöajasta; viivästynyt lento ei viivästymisen kestosta riippumatta voida pitää peruutettuna, vaikka viivästys olisi pitkäaikainenkin, kun lähtö tapahtuu alkuperäisen lentosuunnitelman mukaisesti (em. tuomio Sturgeon ym., 32 ja 34 kohta). Jaosto pitää tämän perusteella täysin selvänä, että lennon aikaistaminen johtaa unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä tarkoitettuun alkuperäisen lentosuunnitelman muuttumiseen.

Jaosto on epävarma lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan 1 alakohdan oikeasta tulkinnasta siksi, että lennon aikaistamiseen kiistatta liittyvä seikka eli se, ettei lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja noudata lentosuunnitelmaa, ei aiheuta väistämättä – kuten kyseisen asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan mukainen alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tehty peruuttaminen, jonka yhteydessä ei ole tarjottu uudelleenreititystä, tai pitkäaikainen viivästyminen – haittoja, joita on yhdenmukaistetusti kompensoitava tai lievennettävä korvaus-, avustus- ja huolenpitoimenpiteillä. Vaikka matkustajat eivät saisikaan lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa edellytettävää tarjousta uudelleenreitityksestä, mutta heille ilmoitetaan aikaistamisesta riittävän ajoissa etukäteen, heille ei näet aiheudu kyseisen asetuksen johdanto-osan 12 ja 13 perustelukappaleessa tarkoitettuja vaikeuksia ja haittoja, koska he voivat varautua ajoissa uuteen lentosuunnitelmaan ja siten saapua lentoasemalle uutena lähtöaikana. He eivät siis tarvitse apua ja huolenpitoa lentoasemalla odotusaikana. Koska odotusaikaa ei ole, heille ei aiheudu tästä myöskään vaikeuksia ja haittoja, jotka olisi korvattava aineellisesti. Tällaisia vaikeuksia ja haittoja voi siten aiheutua korkeintaan, jos kyseisille matkustajille ei ilmoiteta aikaistamisesta etukäteen ja he saapuvat lähtöselvitykseen vasta alkuperäisenä suunniteltuna lähtöaikana. Näin ei kuitenkaan tapahtunut käsiteltävässä asiassa, sillä valittajat kuljetettiin aikaistetulla paluulennolla. Vaikeuksia ja haittoja voidaan siksi katsoa aiheutuneen nyt tarkasteltavan kaltaisissa tapauksissa korkeintaan siitä, että lennon aikaistaminen pakotti matkustajat ylipäätään muuttamaan matkasuunnitelmaansa. Heille ei kuitenkaan aiheutunut tästä ajanmenetystä siinä mielessä, että heillä olisi ollut odotusaikojia.

Sikäli kuin nyt tarkasteltavan kaltaisissa tapauksissa jo lennon aikaistamista olisi pidettävä vahinkona, joka on kompensoitava korvauksella, herää kysymys, miten suuri vahingon on oltava, jotta se oikeuttaa lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisen korvauksen. Jaoston näkemyksen mukaan [alkup. s. 11] myöskään vaikeuksia ja haittoja, joita yleensä liittyy lennon aikaistamiseen useilla tunneilla, ei voida rinnastaa niihin, joita aiheutuu siitä, että lento peruutetaan alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai lento viivästyy pitkäaikaisesti.

## 2.

Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä ei myöskään ole selvennetty sitä, voiko siinä tapauksessa, että lennon aikaistaminen voi olla lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 2 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua peruuttamista, lennosta vastaavalla lentoliikenteen harjoittajalla olla kyseisen asetuksen 7 artiklan 2 kohdan nojalla oikeus alentaa korvausta, jos tosiasiallisen saapumisajan siirtäminen aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden tapahtuu 7 artiklan 2 kohdassa säädettyjen aikarajojen puitteissa. Jaostolla on epäilyjä tämän säännöksen soveltamisesta lennon aikaistamiseen jo siksi, että siihen sisältyy tosin uudelleenreitityksestä ilmoittaminen, sikäli kuin siihen ylipäätään liittyy peruuttaminen, mutta siihen ei sisälly lentomatkustajien oikeuksia koskevan

asetuksen 8 artiklan mukaista tarjousta uudelleenreitityksestä, kuten 7 artiklan 2 kohdassa edellytetään. Lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan mukaan matkustajilla on nimittäin oikeus valita, ja heille on johdanto-osan 20 perustelukappaleen mukaan tiedotettava kaikista heidän oikeuksistaan. Tämä tarkoittaa, että lentoliikenteen harjoittajan, joka on evännyt matkustajilta pääsyn lennolle, on autettava heitä erityisesti tarjoamalla heille valinnanmahdollisuus edellytyksillä, jotka säädetään kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan a, b ja c alakohdassa (unionin tuomioistuimen tuomio 29.7.2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, 53 kohta). Unionin tuomioistuimen mukaan (em. tuomion Rusu 54 kohta) niistä yhdessä luettuina ilmenee, että tällaisessa tarjouksessa on annettava matkustajille, joilta on evätty pääsy lennolle, ne tiedot, joita he tarvitsevat voidakseen käyttää valintaoikeuttaan tehokkaasti joko peruuttaakseen lentonsa ja saadakseen lippunsa hinnan takaisin taikka jatkaakseen matkaansa lopulliseen määräpaikkaansa vastaavilla kuljetusehdoilla viipymättä tai myöhempänä ajankohtana. Nämä uudelleenreititystä koskevalle tarjoukselle asetetut edellytykset eivät täyty, jos lentoliikenteen harjoittaja ilmoittaa matkustajalle ainoastaan siitä, että hänen lentoaan aikaistetaan.

## 3.

Lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 8 artiklan 1 kohdan b ja c alakohdan mukaiset vastaavat kuljetusehdot liittyvät alkuperäiseen varattuun lentoon ja siten lentokuljetussopimukseen. Oikeuskäytännössä ei ole vielä selvennetty myöskään sitä, onko lento, jota on aikaistettu kahdella tunnilla ja 50 minuutilla, tässä mielessä rinnastettavissa alkuperäiseen varattuun lentoon ja muodostaako se mahdollisimman pian tapahtuvan kuljetuksen, jolloin vastapuolena oleva lentoliikenteen harjoittaja täyttää sille kyseisessä asetuksessa asetetut velvoitteet ilmoittamalla lennon aikaistamisesta. **[alkup. s. 12]**

## V.

Sen valittajien vaatimuksen osalta, joka koskee heidän asianajajansa palkkion korvaamista, jaoston ratkaisu riippuu siitä, millainen matkustajalle lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti annettavan tiedotteen sisällön on oltava.

[– –] [kansallisen oikeuden nojalla oikeutta korvaamiseen ei ole, kun kyse on laiminlyönnistä]

Maksun laiminlyömistä lukuun ottamatta asianajokulujen, jotka ovat aiheutuneet lentomatikustajien oikeuksia koskevan asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaisten korvausten vaatimisesta ensimmäistä kertaa, korvaaminen [– –] ei jaoston näkemyksen mukaan tule automaattisesti kysymykseen jo silloin, jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei ole täyttänyt kyseisen asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukaista velvollisuuttaan. Käsiteltävässä asiassa on katsottava, ettei tätä velvollisuutta ole täytetty.

Jos lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja ei täytä velvollisuuttaan antaa matkustajalle kirjallinen tiedote, asianajajan käyttäminen esitettäessä korvausvaatimuksia tuomioistuimen ulkopuolisessa menettelyssä ei perustu tähän laiminlyöntiin. Lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan ensimmäisen virkkeen mukaan lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan on näet ainoastaan annettava matkustajalle kirjallinen tiedote, joka sisältää kyseisen asetuksen mukaiset korvausta ja apua koskevat säännöt; saman asetuksen johdanto-osan 20 perustelukappaleesta ei jaoston käsityksen mukaan ilmene mitään muuta. Tämä tarkoittaa erityisesti sitä, ettei lentoliikenteen harjoittaja ole velvollinen sisällyttämään tiedotteeseen kulloisenkin tapauksen tosiseikkoja jonkin kyseisen asetuksen kyseeseen tulevan säännöksen nojalla. Lentomatrustajille ei siksi tarvitse kertoa ”heidän” oikeuksistaan vaan yleisesti ”säännöistä”. Jaosto ei kuitenkaan jätä huomiotta sitä, että Bundesgerichtshof [– –] on todennut, että matkustajalle lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukaisesti annettavien tietojen on annettava hänelle mahdollisuus esittää vaatimuksensa lennosta vastaavalle lentoliikenteen harjoittajalle tehokkaasti ja ilman asianajajan apua [alkup. s. 13], toisin sanoen tiedoista on käytävä riittävän selvästi ilmi, mitä täsmällistä yrityksen nimeä ja osoitetta käyttäen matkustaja voi vaatia matkan pituuden mukaan porrastettua korvausta ja mitä asiakirjoja vaatimukseen on mahdollisesti liitettävä. Tiedottamisvelvollisuuden merkitys ja tavoite on Bundesgerichtshofin mukaan antaa matkustajille mahdollisuus vaatia korvausta itse lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta, kuten johdanto-osan 20 perustelukappaleesta ilmenee.

Jaosto ei yhdy tähän näkemykseen, sillä Bundesgerichtshofin tässä yhteydessä mainitsemassa asetuksen johdanto-osan perustelukappaleessa ei viitata siihen, että matkustajien olisi tarkoitus välttyä oikeudellisen neuvonnan käyttämiseltä. Jaosto katsoo lisäksi, että unionin lainsäätäjän johdanto-osan 20 perustelukappaleessa esittämät näkökohdat ovat saaneet sen laatimaan kyseisen asetuksen 14 artiklan 2 kohdan siten kuin se on nyt laadittu, joten sen tarkoituksena ei ollut asettaa lentoliikenteen harjoittajalle velvollisuutta selventää matkustajalle hänelle yksittäistapauksessa kuuluvia oikeuksia, vaan ainoastaan ne velvollisuudet, jotka ovat pääteltävissä kyseisen säännöksen sanamuodosta. Myös kyseisen asetuksen muissa kieliversioissa kuin saksankielisessä, esimerkiksi ranskan- tai englanninkielisessä versiossa, viitataan 14 artiklan 2 kohdassa ainoastaan velvollisuuteen antaa matkustajalle kirjallinen tiedote säännöistä (”une notice écrite reprenant les regles d’indemnisation et d’assistance conformement aux dispositions du present reglement” ja ”a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), joten tästäkään ei ilmene viitteitä siitä, että lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan velvollisuus olisi näistä säännöistä yleistä tiedottamista laajempi.

Näistä syistä jaosto ei yhdy myöskään siihen [– –] Bundesgerichtshofin näkemykseen, että ellei lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja täytä lentomatrustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukaista tiedottamisvelvollisuuttaan, kyseeseen tulee oikeus sen asianajopalkkion

korvaamiseen, joka on syntynyt siitä, että asianajajalle on annettu toimeksianto edustaa asiakasta tuomioistuimen ulkopuolisessa menettelyssä, jossa korvausvaatimus esitetään ensimmäisen kerran. Valittajat eivät voi vaatia myöskään muiden syiden perusteella oikeudenkäyntiä edeltäneessä menettelyssä syntynyttä asianajajansa palkkion korvaamista. Esille tuleva kysymys on siten merkityksellinen myös valittajien tekemän valituksen ratkaisemisen kannalta, sillä jos vastapuoli on täyttänyt riittävästi lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan mukaiset velvollisuutensa antamalla matkustajalle yleisiä tietoja hänen oikeuksistaan lennon peruuttamisen tai viivästymisen perusteella, valittajien vaatimusta oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn aikana aiheutuneiden asianajokulujen korvaamisesta ei voitaisi hyväksyä. Nämä kulut voitaisiin sitä vastoin korvata, jos vastapuoli **[alkup. s. 14]** oli velvollinen tiedottamaan valittajille aiheutuneen häiriön vuoksi heille konkreettisesti kuuluvista oikeuksista.

Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön perusteella jaosto on epävarma unionin oikeuden oikeasta tulkinnasta, joten se katsoo olevansa SEUT 267 artiklan kolmannen kohdan nojalla velvollinen pyytämään Euroopan unionin tuomioistuimelta ennakkoratkaisua lentomatkustajien oikeuksia koskevan asetuksen 14 artiklan 2 kohdan tulkinnasta.

VI.

[--]

VII.

[--]