

Asia C-196/20

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

6.5.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

6.4.2020

Vastaaja ja valittaja:

Eurowings GmbH

Kantaja ja valituksen vastapuoli:

Flightright GmbH

[– –]

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfin alueellinen alioikeus, Saksa)

Välipäätös

asiassa

Eurowings GmbH, [– –] Düsseldorf,

vastaajana ja valittajana,

[– –]

vastaan

Flightright GmbH, [– –] Potsdam,

kantajana ja valituksen vastapuolena,

[– –]

Landgericht Düsseldorfin siviiliasioita käsittelevä 22. jaosto on ottaen huomioon 6.3.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

[– –]

päättänyt seuraavaa:

Asian käsittelyä lykätään.

Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan mukaisesti seuraavat unionin oikeuden tulkintaa koskevat kysymykset: **[alkup. s. 2.]**

1. Onko matkustajalla matkustajille heidän lennolle pääsyä epäämisen sekä lentojen peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen johdosta annettavaa korvausta ja apua koskevista yhteisistä säännöistä sekä asetuksen (ETY) N:o 295/91 kumoamisesta 11.2.2004 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 saapumispaikka, 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 saapumispaikka, lähtö- ja saapumisaika ja numero, mutta matkanjärjestäjä ei ole varannut matkustajalle istumapaikkaa 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, 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?

Perusteet:

I.

Kantaja vaatii sille luovutettujen oikeuksien perusteella vastaajalta korvausta 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 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 261/2004 (jäljempänä asetus N:o 261/2004) 7 artiklan 1 kohdan b alakohdan nojalla lennon pitkäaikaisen viivästymisen vuoksi.

Kantajan kaksi asiakasta (jäljempänä asiakkaat) varasivat 24.10.2017 matkatoimistolta matkanjärjestäjä ITS Reisenin tarjoaman valmismatkan Mallorcalle (Espanja) [alkup. s. 3]. Kyseiseen valmismatkaan kuului edestakainen lentomatka Palma de Mallorcalle. Kantajan asiakkaat saivat asiakirjan, jonka nimi oli ”matkailmoitus” [– –] ja jossa mainittiin vastaajan lennot, joihin kuului muun muassa 22.5.2018 klo 7.30 menolento, jonka numero oli EW 7582, Hampurista Palma de Mallorcalle, johon saapumisaika oli klo 10.05 (kaikki ajat paikallista aikaa). Kantajan asiakkaat todella kuljetettiin vastaajan lennolla, jonka numero oli EW 7582 ja jonka pituus oli 1 658 km, Hampurista Palma de Mallorcalle, mutta he saapuivat lopulliseen määräpaikkaansa vasta klo 21.08.

Kantajan asiakkaat luovuttivat mahdolliset asetuksen N:o 261/2004 mukaiset korvausoikeutensa kantajalle. Kantaja vaatii nyt kyseisten oikeuksien nojalla vastaajaa maksamaan sille 800 euron suuruisen summan, koska lento EW 7582 peruutettiin 22.5.2018. Kantajan mukaan asiakkailla oli vahvistettu varaus kyseiselle lennolle, jonka aikataulun mukainen lähtöaika oli klo 7.30 ja saapumisaika klo 10.05.

Vastaaja puolustautui ensimmäisessä oikeusasteessa Amtsgericht Düsseldorfissa (Düsseldorfin paikallinen alioikeus) toteamalla, että asiakkailla oli vahvistetut varaukset 22.5.2018 lennolle EW 7582, jonka aikataulun mukainen lähtöaika oli 16.20 ja saapumisaika 19.05. Sen mukaan ”bookingheld” varasi matkustajien istumapaikat vastaajalta 17.5.2018 matkanjärjestäjän kiintiönä. Tämän jälkeen eli 18.5.2018 bookingheld nimesi asiakkaat matkustajiksi varatuille istumapaikoille. Vastaaja totesi, että lennon EW 7582 saapuminen viivästyi kaksi tuntia ja kuusi minuuttia.

Amtsgericht hyväksyi kanteen sillä perusteella, että matkanjärjestäjä ITS:n antama ”matkailmoitus”, jonka kantaja oli esittänyt, oli asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdassa, tarkasteltuna yhdessä sen f alakohdan kanssa, tarkoitettu varausvahvistus. Kyseisen tuomioistuimen mukaan oli kyse mainitun asetuksen 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettusta ”muusta todisteesta”. Kyseisen säännöksen mukaan riittää, että matkanjärjestäjä on hyväksynyt varauksen. Säännöksistä ilmenee sen mukaan, että lainsäätäjän tahto oli, että yksinomaan matkustajan näkökulmalla on tämän osalta merkitystä ja että sopimuksen mukaisen lentoliikenteen harjoittajan ja lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan välisillä keskinäisillä sopimuksilla ja menettelyillä ei ole merkitystä. Kyseisen tuomioistuimen mukaan tämä on oikeutettua siksi, että asetuksen N:o 261/2004 vastuujärjestelmän mukaan matkustajan sopimuskompanin velvollisuutena ei ole

maksaa tälle korvausta vaan tämä on lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan tehtävä, ja lainsäätäjät halusi varmistaa lentomatikustajan suojan mahdollisimman korkean tason sekä kyseisen asetuksen tehokkaan soveltamisen. Kyseisen tuomioistuimen mukaan myös Bundesgerichtshofin (liittovaltion ylin tuomioistuin, Saksa) oikeuskäytännöstä ilmenee, että matkavahvistus riittää varausvahvistukseksi. [– –] Käsiteltävässä asiassa kantajan esittämä ”matkailmoitus” sisälsi kyseisen tuomioistuimen mukaan ilmoituksen siitä, että matkanjärjestäjä oli hyväksynyt ja rekisteröinyt varauksen [alkup. s. 4]. Se katsoo sen sijaan, ettei mainitun asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettua vahvistettua varauksen kriteerille ole syytä antaa itsenäistä merkitystä. Kyseinen tuomioistuin jätti menettelyyn liittyvistä syistä vastaajan argumentin tutkimatta. Se totesi lopuksi, että se, oliko kyseessä lennon peruuttaminen vai lennon pitkäaikainen viivästyminen, oli myös merkitykseltään annettavan ratkaisun kannalta, koska unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan peruuttamisella ja pitkäaikaisella viivästymisellä on samat oikeudelliset vaikutukset.

II.

Edellä esitetty analyysi kestää oikeudellisen tarkastelun vain, jos vastapuolta on pidettävä lennon EW 7582, jonka aikataulun mukainen saapumisaika oli 10.05, lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana ja asiakkaille oli vahvistettuja varauksia tällaiselle lennolle.

1.

Kantaja väittää, että näin on; se yhtyy riidanalaiseen tuomioon.

2.

Vastaaja katsoo sen sijaan, että asiakkaille ei ollut vahvistettua varausta 22.5.2018 lennolle EW 7582, jonka aikataulun mukainen saapumisaika oli klo 10.05. Sen mukaan on totta, että matkanjärjestäjä voi myös vahvistaa lennon varauksen, mutta tämä on mahdollista vain siinä tapauksessa, että lentoliikenteen harjoittaja on antanut sille tähän luvan tai se on itse tehnyt saman sisältöisen varmistusvarauksen (Deckungsbuchung) lentoliikenteen harjoittajalta. Vastaajan mukaan tämä on väistämätön seuraus asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan f alakohdasta, koska yksinomaan tässä tapauksessa matkanjärjestäjän antamalla vahvistuksella voidaan osoittaa oikeus kuljetukseen. Se katsoo, että kantaja ei ole osoittanut, että matkanjärjestäjä ITS oli saanut luvan antaa kantajalle vahvistuksen lennosta, jonka aikataulun mukainen saapumisaika oli 10.05, tai että matkanjärjestäjä oli tehnyt saman sisältöisen varmistusvarauksen vastaajalta tällaista lentoa varten. Se lisää, ettei matkanjärjestäjää voida myöskään pitää asiakkaisiin nähden asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana. Se katsoo, että tämä edellyttää sopimussuhdetta asiakkaiden kanssa. Sen mukaan kyseisessä säännöksessä tehdään myös selväksi, että asetuksen N:o 261/2004 nojalla lentoliikenteen harjoittajalla ei voi ilman omaa myötävaikutustaan olla minkäänlaisia

velvollisuuksia henkilöön nähden. Vastaajan mukaan tämä analyysi saa niin ikään tukea asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 5 kohdan toisesta virkkeestä. Se katsoo, ettei se täyttänyt mitään asetuksen mukaista velvollisuutta, kun on kyse lennosta, jonka aikataulun mukainen saapumisaika oli 10.05. [alkup. s. 5.]

III.

Vastaajan tekemän valituksen menestyminen kannalta ratkaisevaa on se, voidaanko matkanjärjestäjän antamaa varausvahvistusta, joka ei itse perustu varaukseen, joka on tehty sellaisen lentoliikenteen harjoittajan kanssa, jolle on esitetty korvausvaatimus asetuksen N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan nojalla (saman sisältöinen varmistusvaraus), pitää asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna vahvistettuna varauksena, ja onko tällaisessa tapauksessa lentoliikenteen harjoittajaa, jolta korvusta vaaditaan, pidettävä asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan b alakohdassa tarkoitettuna lennosta vastaavana lentoliikenteen harjoittajana ja voidaanko lennon ”aikataulun mukainen saapumisaika” määrittää matkanjärjestäjän antaman tällaisen 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 (tuomio 19.11.2009, C-402/07, C-432/07, Sturgeon v. Condor ym., 69 kohta; pysytetty 23.10.2012 annetulla tuomiolla C-581/10, C-629/10, Nelson v. Lufthansa ym. ja myös 26.2.2013 annetulla tuomiolla C-11/11, Air France v. Folkerts, 33 kohta).

1.

Se, voidaanko asetusta N:o 261/2004 soveltaa, riippuu sen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan siitä, oliko matkustajalla ”vahvistettu varaus kyseiselle lennolle”. Varauksen käsite määritellään kyseisen asetuksen 2 artiklan g alakohdassa. Kyseisen säännöksen mukaan ”muu todiste” kuin mainitun asetuksen 2 artiklan f alakohdassa tarkoitettu ”lippu” on niin ikään varaus, jos siitä ilmenee, että ”matkanjärjestäjä” on hyväksynyt ja rekisteröinyt varauksen. Bundesgerichtshofin oikeuskäytännön mukaan vahvistettu varaus voi käydä ilmi myös matkanjärjestäjän laatimasta todisteesta, josta ilmenee sitovasti suunniteltu kuljetus tietyllä lennolla, joka tyypillisesti yksilöidään lennon numero ja aikataulu ilmoittamalla. [– –] Jaosto katsoo myös, että asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan ja 2 artiklan g alakohdan välisestä suhteesta seuraa, että tällaisen todisteen on riitettävä kyseisen asetuksen soveltamiseksi. Edellytyksenä ei ole, että matkanjärjestäjän antaman todisteen on myös perustuttava asianomaiselta lentoliikenteen harjoittajalta tehtyyn saman sisältöiseen varmistusvaraukseen.

2.

Jaosto katsoo kuitenkin, että se, voiko kantaja vaatia korvausta vastaajalta, riippuu siitä, oliko viimeksi mainittu luvannut matkanjärjestäjä ITS Reisenille kuljettaa asiakkaat 22.5.2018 lennolla EW 7582 [alkup. s. 6], jonka aikataulun mukainen saapumisaika oli klo 10.05, koska ainoastaan tässä tapauksessa se aikoi suorittaa näin yksilöidyn lennon myös sopimussuhteessa asiakkaisiin olevan matkanjärjestäjän eli ITS Reisenin puolesta (asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan b alakohta), joten sillä on kyseisestä lennosta vastanneena lentoliikenteen harjoittajana passiivilegitimaatio. Lentoliikenteen harjoittajan tällainen aikomus edellyttää kuitenkin välttämättä sitä, että matkanjärjestäjä on aikaisemmin ilmoittanut sille tahtonsa siitä, että kyseinen matkustaja kuljetetaan tämän lentoliikenteen harjoittajan asianomaisille osapuolille tarjoamalla lennolla. Tällainen ilmoitus on kuitenkin matkanjärjestäjän tekemä varaus. Jaoston mukaan tämän vuoksi matkanjärjestäjän on aina tehtävä saman sisältöinen varmistusvaraus, jota ilman matkanjärjestäjän laatima asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettu ”todiste” ei riitä siihen, että matkustaja voi vaatia korvausta lennolle pääsyn epäämisen, lennon peruuttamisen tai pitkäaikaisen viivästymisen vuoksi.

3.

Jaosto katsoo, että unionin tuomioistuimen edellä mainitussa oikeuskäytännössä tarkoitettu ”aikataulun mukainen saapumisaika” ei voi ilmetä matkanjärjestäjän antamasta todisteesta, jonka tämä on antanut ilman kyseisen lentoliikenteen harjoittajan suostumusta.

Aikataulun mukaiseen saapumisaikaan viitataan myös asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan h alakohdassa, 5 artiklan 1 kohdan c alakohdassa, 6 artiklan 1 kohdassa sekä 7 artiklan 1 kohdan toisessa virkkeessä ja 2 kohdassa. Tuomiossa *Air France v. Folkerts* unionin tuomioistuin katsoi, että asetuksen N:o 261/2004 7 artiklassa säädetyn korvauksen kannalta viivästystä on arvioitava siihen aikaan nähden, jolloin lennon oli aikataulun mukaisesti tarkoitus saapua lopulliseen määräpaikkaan; lopullisen määräpaikan käsitteen osalta unionin tuomioistuin viittasi kyseisen tuomion 34 kohdassa asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan h alakohtaan sisältyvään määritelmään. Kyseisen säännöksen mukaan lopullisella määräpaikalla tarkoitetaan lähtöselvityksessä esitettävään lippuun merkittyä määräpaikkaa tai, jos on kyse suoraan toisiinsa liittyvistä lennoista, viimeisen lennon määräpaikkaa. Lopullisen määräpaikan määrittämiseksi unionin tuomioistuin on siis tukeutunut asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan f alakohdassa tarkoitettuun lippuun eli paperiseen asiakirjaan tai vastaavaan paperittomassa muodossa olevaan asiakirjaan, jonka lentoliikenteen harjoittaja tai sen valtuuttama edustaja on kirjoittanut tai hyväksynyt, eli siis fyysiseen tai sähköisessä muodossa olevaan asiakirjaan, josta ilmenee matkustajan oikeus kuljetukseen. Unionin tuomioistuin ei ole tukeutunut asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettuun ”muuhun todisteeseen” (varaus).

Jos tätä sovelletaan aikataulun mukaisen saapumisajan määrittämiseen korvauksen yhteydessä, päädytään siihen, että myös tämän osalta matkustajalle toimitetun

”lipun” on oltava ratkaiseva tekijä, joten siitä poikkeavalla tiedolla ”varauksessa” ei ole merkitystä. Näin ollen käsiteltävässä asiassa asiakkaiden 24.10.2017 saamaa ”matkailmoitusta” [– –] ei alun perinkään voitaisi käyttää perustana aikataulun mukaisen saapumisajan määrittämisessä [**alkup. s. 7**] riippumatta siitä, voidaanko sitä ylipäätään pitää asetuksen N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna vahvistettuna varauksena. Se ei myöskään täytä asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan f alakohdassa tarkoitetun ”lipun” edellytyksiä, koska ei voida katsoa, että vastaajan valtuuttama edustaja olisi sen välityksellä antanut ”oikeutuksen” kuljetukseen siinä mainituilla lennoilla. ”Matkailmoituksesta” voidaan siis päätellä ainoastaan, että sillä oli tarkoitus osoittaa ilmoittautuminen ITS Reisenin järjestämälle valmismatkalle. Käsiteltävässä asiassa ei siis ole olemassa yksiselitteisesti ”lipuksi” yksilöitävissä olevaa asiakirjaa.

Jaoston käsityksen mukaan ”aikataulun mukainen saapumisaika” ei kuitenkaan missään tapauksessa voi ilmetä ”muusta todisteesta”, jonka antanut matkanjärjestäjä ei ole kyseisen lennon osalta sopimussuhteessa lentoliikenteen harjoittajaan. Lentojen suunnittelu kuuluu nimittäin yksinomaan lentoliikenteen harjoittajalle. Lentoliikenteen harjoittaja on suunnitellut lennon, kun se on sisällyttänyt sen lentosuunnitelmaansa ja siis 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 – täsmällisemmin todettuna paikkavarausta –, lentoliikenteen harjoittaja voi muuttaa suunnitelmaa tai luopua siitä ilman, että matkustajilla voisi tämän vuoksi olla oikeus korvaukseen; tämä ilmenee selvästi kyseisen asetuksen 2 artiklan 1 alakohdasta. Näin ollen matkanjärjestäjän ennen tällaista varausta antama asetuksen N:o 261/2004 2 artiklan g alakohdassa tarkoitettu muu todiste ei voi ainakaan tällaisessa tapauksessa synnyttää oikeutta korvaukseen. Tämä puhuu sitä olettamaa vastaan, että tällainen muu todiste riittäisi aina synnyttämään oikeuden korvaukseen, kun asianomainen lentoliikenteen harjoittaja ei toteuta siinä mainittua lentoa tai kun se toteuttaa kyseisen lennon muuna ajankohtana.

4.

Asetuksen N:o 261/2004 13 artikla ei myöskään voi johtaa erilaiseen päätelmään, koska jaoston on mahdotonta hahmottaa, miten lentoliikenteen harjoittaja, jolta korvausta vaaditaan, voisi vaatia korvausta matkanjärjestäjältä, jos näiden kahden välillä ei ole sopimussuhdetta, mutta lentoliikenteen harjoittajan olisi täytettävä asetuksen N:o 261/2004 mukaiset korvausvaatimukset, joita sille esitetään sellaisen lentosuunnitelman noudattamatta jättämisen vuoksi, jota se ei edes ole itse laatinut. Jaosto toteaa tämän osalta, että muuhun lopputulokseen ei voida päätyä myöskään matkustajien suojelun korkeaa tasoa koskevan edellytyksen (asetuksen N:o 261/2004 johdanto-osan ensimmäinen perustelukappale) perusteella. Asianomainen matkustaja voi vaatia korvausta matkanjärjestäjältä [**alkup. s. 8**], johon hänellä on sopimussuhde, vetoamalla vahinkoon, joka matkustajalle on aiheutunut siitä, että hän on luottanut tämän lentosuunnitelmasta antamiin virheellisiin tietoihin.

5.

[--]

IV.

[--]

TYÖASIAKIRJA