

Asia C-451/20**Ennakkoratkaisupyyntö****Jättämispäivä:**

23.9.2020

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

25.8.2020

Kantaja:

Airhelp Limited

Vastaaja:

Austrian Airlines AG

[– –]

Muutoksenhakutuomioistuimena toimiva Landesgericht Korneuburg on [– –] asiassa, jossa kantajana on **Airhelp Ltd**, Central Hong Kong (HK), [– –] ja vastaajana **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [– –] joka koskee **300 euron** suuruista vaatimusta ja jossa vastaaja on valittanut Bezirksgericht Schwechatin (Schwechatin piirituomioistuin) 6.4.2020 antamasta tuomiosta, tehnyt ei-julkisessa istunnossa seuraavan

Välipäätöksen

I Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1. Onko matkustajille heidän lennolle pääsymen 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 (lentomatikustajien oikeuksista annettu asetus) 3 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, **että [alkup. s. 2]**

asetusta sovelletaan myös kahdesta lennosta muodostuvaan lentoyhteyteen, jolle on tehty yksi yhtenäinen varaus, kun molemmat lennot suorittaa (sama) yhteisön lentoliikenteen harjoittaja, jos sekä ensimmäisen lennon lähtöpaikka että toisen lennon saapumispaikka sijaitsevat kolmannessa valtiossa, ja vain ensimmäisen lennon saapumispaikka ja toisen lennon lähtöpaikka sijaitsevat jäsenvaltion alueella?

Jos ensimmäiseen kysymykseen vastaan myöntävästi,

2. Onko 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 (lentomatikustajien oikeuksista annettu asetus) 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohtaa tulkittava siten, **että lentomatikustajalla on oikeus asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaiseen korvaukseen myös silloin, kun hänelle tarjotulla uudelleenreitityksellä hänen aikataulun mukainen saapumisaikansa lopulliseen määräpaikkaan olisi ollut alle kaksi tuntia peruutetun lennon aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin, mutta hän ei tosiasiallisesti saavu sinne tässä ajassa?**

II Asian käsittelyä lykätään, kunnes Euroopan unionin tuomioistuin [– –] on antanut asiassa ennakkoratkaisunsa.

Perustelut:

Lentomatikustajalla N***** T***** oli vahvistettu varaus lentoyhteydelle, joka vastaajan oli määrä suorittaa **[alkup. s. 3]**

- OS 656 Chişinăusta (KIV) Wieniin (VIE), aikataulun mukaiset lentoajat 29.5.2019 klo 15.55 – 16:40, ja
- OS 25 lentoasemalta VIE Bangkokiin (BKK), aikataulun mukaiset lentoajat 29.5.2019 klo 23.30 – 30.5.2019 klo 14.20.

Lento OS 656 peruutettiin alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöä. Vastaaja muutti tämän vuoksi lentomatikustajan varauksen lennolle TK 68 Istanbulista (IST) Bangkokiin siten, että aikataulun mukaiset lentoajat olivat 30.5.2019 klo 01.25 – 15.00. (Sitä, millä tavoin ja minä aikoina lentomatikustaja kuljetettiin Chişinăusta Istanbuliin, ei ole selvitetty.) Lento TK 68 saapui Bangkokiin klo 16.47 eli yhden tunnin 47 minuuttia viivästyneenä.

Lentomatikustaja saapui siis lennolla TK 68 määräpaikkaansa 40 minuuttia myöhemmin kuin hän olisi saapunut sinne alun perin varaamallaan lennolla OS 25, jos se olisi suoritettu aikataulun mukaisesti. Lennon TK 68 tosiasiallinen

viivästyminen lennon OS 25 aikataulun mukaisen saapumisaikaan nähden oli kuitenkin 2 tuntia 27 minuuttia.

(Lento OS 25, jota ei peruutettu, mutta jota lentomatikustaja ei voinut käyttää, koska syöttölenno OS 656 oli peruutettu, saapui Bangkokiin klo 15.15 eli 55 minuuttia viivästyneenä).

Lentoasemien KIV ja BKK välinen etäisyys on isoympyräratamenetelmän mukaan yli 3500 km.

Lentomatikustaja siirsi lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklan mukaisen oikeutensa kantajalle, joka hyväksyi siirron.

Kantaja vaatii lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan perusteella, luettuna yhdessä 7 artiklan 1 kohdan c alakohdan ja 2 kohdan kanssa, 300 euron suuruista korvausta ja katsoo pääasiallisesti, että lentomatikustajalla on oikeus korvaukseen, koska vastaaja ei ole tarjonnut hänelle [alkup. s. 4] korvaava kuljetusta, jolla hän tosiasiallisesti olisi voinut saapua lopulliseen määräpaikkaansa Bangkokiin alle kaksi tuntia lennon OS 25 aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin. Vastaajalla on kuitenkin oikeus alentaa korvausta asetuksen 7 artiklan 2 kohdan mukaisesti, koska matikustaja saapui lopulliseen määräpaikkaansa neljän tunnin sisällä.

Vastaaja kiistää kanteessa esitetyn vaatimuksen, vaatii kanteen hylkäämistä ja väittää pääasiallisesti, että lentomatikustajalla ei ole oikeutta korvaukseen, koska lennon TK 68 aikataulun mukainen saapumisaika oli klo 15.00.

Asiaa ensimmäisessä oikeusasteessa käsitellyt Bezirksgericht Schwechat hyväksyi kanteessa esitetyt vaatimukset valituksenalaisella **tuomiolla**. Se lähti edellä esitetyistä riidattomasti [– –] vahvistetuista tosiseikoista ja päätyi oikeudellisesti siihen näkemykseen, että asetuksen sanamuodosta käy yksiselitteisesti ilmi, että (lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan puitteissa) ratkaisevaa on alkuperäisen lennon aikataulun mukaisen saapumisaajan vertailu siihen ajankohtaan, jolloin korvaavalla kuljetuksella tosiasiallisesti saavutaan lopulliseen määräpaikkaan. Lentoliikenteen harjoittaja on tämän vuoksi vapautettu korvauksen maksamisesta vain siinä tapauksessa, että matikustaja saapuu tarjotulla korvaavalla lennolla lopulliseen määräpaikkaansa tosiasiallisesti enintään kaksi tuntia alun perin suunniteltua myöhemmin. Jos näin ei ole, lentomatikustajalla on alkuperäisen suunnitellun lennon peruuttamisen vuoksi oikeus korvaukseen myös, jos korvaava lento – siinä tapauksessa, että se suoritettiin aikataulun mukaisesti – olisi vapauttanut vastaajan korvausvelvollisuudesta. Käsiteltävässä asiassa lentomatikustajan olisi pitänyt laskeutua lennolla OS 25 aikataulun mukaan klo 14.20 BKK:n lentoasemalle, mutta tosiasiallisesti hän kuitenkin saapui [alkup. s. 5] lopulliseen määräpaikkaansa lennolla TK 68 vasta klo 16.47. Tämän vuoksi oikeus korvaukseen on olemassa lentomatikustajien oikeuksista annetun asetuksen 7 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan alennettuna. Asiaa ensimmäisenä

oikeusasteena käsitelty tuomioistuin ei tarkastellut kysymystä siitä, ovatko lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen säännökset ylipäätään sovellettavissa pääasian tosiseikkoihin.

Vastaaja **valitti** tästä tuomiosta ennakkoratkaisua pyytävään tuomioistuimeen ja vaati valituksenalaisen tuomion muuttamista siten, että kanteessa esitetyt vaatimukset hylätään. Valittaja väittää pääasiallisesti, että lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdan sanamuodosta ei voida päätellä, että siinä mainituilla aikakehyksillä viitataan tosiasialliseen saapumiseen lopulliseen määräpaikkaan; pikemminkin on verrattava alun perin varatun lennon aikataulun mukaista saapumisaikaa korvaavan kuljetuksen aikataulun mukaiseen saapumisaikaan.

Kantaja katsoo valitukseen antamassaan **vastineessa** pääasiallisesti, että asiaa ensimmäisenä oikeusasteena käsitelleen tuomioistuimen näkemys on oikea, sillä jos viitataan korvaavan kuljetuksen aikataulun mukaiseen saapumisaikaan, ei varmisteta, että lentomatkestaja säästyy lopulliseen määräpaikkaan viivästyneenä saapumisesta aiheutuneelta haitalta.

Ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen on toisen ja viimeisen oikeusasteen **muutoksenhakutuomioistuimena** annettava ratkaisu kantajan vaatimuksista. Sen on tässä yhteydessä [– –] rajoitettava tutkimaan vain oikeudellisia seikkoja.

Ennakkoratkaisukysymykset: [alkup. s. 6]

Ensimmäinen kysymys:

Lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan mukaan tätä asetusta sovelletaan

a) matkustajiin, jotka lähtevät jäsenvaltion alueella sijaitsevalta ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalta lentoasemalta;

b) matkustajiin, jotka lähtevät kolmannessa maassa sijaitsevalta lentoasemalta jäsenvaltion alueella sijaitsevalle ja perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvalle lentoasemalle ja jotka eivät ole saaneet etuuksia tai korvausta ja apua kyseisessä kolmannessa maassa, mikäli kyseisestä lennosta vastaa yhteisön lentoliikenteen harjoittaja.

Unionin tuomioistuimen asiassa C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, 11.6.2020 antamassaan tuomiossa (EU:C:2020:460) (31 kohta ja sitä seuraavat kohdat), jossa oli kyseessä yhdellä yhtenäisellä varauksella varattu lentoyhteys Fortalezasta (Brasilia) Lissabonin kautta (Portugali) Osloon (Norja), esittämästä perusteellisesta taustoituksesta käy ilmi, että se katsoi, että, lentomatkestajien oikeuksista annettua asetusta sovelletaan siinä vahvistetuun edellytykseen Norjan alueella sijaitsevalta lentokentältä lähteviin tai sinne saapuviin lentoihin vain ETA-sopimuksen 47 artiklan 2 kohdan mukaan, luettuna yhdessä sen 126 artiklan 1 kohdan, tämän sopimuksen pöytäkirjassa 1 olevan 8 kohdan ja mainitun

sopimuksen XIII liitteen kanssa [– –]. Siten unionin alueella tapahtuvalla välilaskulla (Lissabon) ei ole mitään lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen sovellettavuutta perustavaa vaikutusta.

Tämä merkitsisi kuitenkin käsiteltävässä asiassa, että siinä varattuun lentoyhteyteen KIV-VIE-BKK ei sovellettaisi lentomatkestajien oikeuksista annettua asetusta.

On kuitenkin kyseenalaista, tavoitteliko unionin lainsäätävä tällaista tulkintaa, kun otetaan huomioon asetuksen johdanto-osan ensimmäisessä perustelukappaleessa [alkup. s.7] tavoiteltu suojelun korkea taso.

Jos kyseessä olevia kahta lentoa ei nimittäin olisi varattu yhdessä, ne molemmat kuuluisivat lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 3 artiklan 1 kohdan selvän sanamuodon perusteella hyvinkin asetuksen soveltamisalaan. Lentomatkestaja menettäisi suojelun pelkästään siksi, että oli tehty vain yksi varaus.

Saman lentoliikenteen harjoittajan (suunniteltu) lisäkuljetus joko syöttölenolla unionin alueelle tai jatkolenolla unionin alueelta riistäisi siten lentomatkestajalta suojan, jota hän saisi ilman lisälentoa, jolle on tehty varaus.

Toinen kysymys:

Käsiteltävässä asiassa merkitystä on sillä, onko lentomatkestajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohtaa, jossa säädetään, että

matkestajalla on oikeus saada lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta korvaus 7 artiklan mukaisesti, paitsi jos matkestajalle on ilmoitettu peruutuksesta alle seitsemän päivää ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa ja tarjottu uudelleenreititystä, jonka mukaan hänen olisi lähdeävä korkeintaan tuntia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa tai hän saapuisi määräpaikkaan alle kaksi tuntia aikataulun mukaista saapumisaikaa myöhemmin,

tulkittava siten, että siinä säädetty aikakehys viittaa korvaavan kuljetuksen aikataulun mukaisiin tai tosiasiallisiin lähtö- ja saapumisaikoihin. Jos kohteena on aikataulun mukainen saapuminen lopulliseen määräpaikkaan (ajallinen ero: 40 minuuttia), oikeutta korvaukseen ei ole; jos kohteena on tosiasiallinen saapuminen (ajallinen ero: 2 tuntia 27 minuuttia), oikeus korvaukseen on olemassa [alkup. s. 8]

Yleisessä kielenkäytössä ilmaisua ”olisi lähdeävä” käytettäisiin silloin, kun tavoitteen saavuttamisen tosiasialliset edellytykset ovat olemassa ja nyt riippuu vain adressaatista, käyttääkö hän hänelle tarjotun mahdollisuuden vai ei. Lainsäätävä olisi voinut tosin valita kielellisesti selkeämmän muotoilun perustaakseen korvausta koskevan oikeuden tosiasiallisiin olosuhteisiin. Tätä argumenttia voidaan tosin käyttää myös käänteisesti, koska myös siinä

tapauksessa, että lainsäätäjä olisi halunnut käyttää perusteena vain korvaavan kuljetuksen aikataulun mukaisia aikoja, kielellisesti yksiselitteisempi muotoilu olisi ollut mahdollinen.

On siis syytä tarkastella asetuksen tekstin muun kielisiä versiota. Englanninkielinen versio

”...are offered re-routing, allowing them to...”

ja ranskankielinen versio

”...un réacheminement leur permettant...”

vastaavat koko lailla saksan kielistä versiota, kun taas hollannin kielisessä versiossa

”...[hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”

ja tanskan kielisessä versiossa

”.. og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomstidspunkt.“

näytetään selvästi viitattavan tosiasiallisiin lähtö- ja saapumisaikoihin, kun taas italian kielisessä versiossa

”...e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un’ora prima dell’orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [alkup. s. 9] meno di due ore dopo l’orario d’arrivo previsto.“

ei näytetä pidettävän tosiasiallista saapumisaikaa merkityksellisenä.

Sikäli kuin on muutoksenhakutuomioistuimen nähtävissä, kansallisissa tuomioistuimissa on kyseessä olevaa säännöstä vallitsevasti tulkittu siten, että siinä edellytetään peruutetun lennon aikataulun mukaisen saapumisajan ja korvaavan kuljetuksen tosiasiallisen saapumisajan vertailua. [– –]

Myös unionin tuomioistuin on 27.6.2018 antamassaan tuomiossa *flightright v. Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496) nojautunut peruutetun lennon aikataulun mukaisen saapumisajan ja korvaavan lennon tosiasiallisen saapumisajan väliseen eroon; asian tosiseikoista ei kuitenkaan voinut päätellä, oliko myös peruutetun lennon aikataulun mukaisen saapumisajan ja korvaavan lennon tosiasiallisen saapumisen välinen ero yli kaksi tuntia. Esitetty ennakkoratkaisukysymys ei myöskään koskenut nyt riidanalaista lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan tulkintaa, vaan sen ja unionin

tuomioistuimen 19.11.2009 antaman tuomion Sturgeon ym. (asia C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) välistä jännitettä.

Valittajan argumentaatio, jonka mukaan on otettava huomioon korvaavan lennon aikataulun mukaiset lentoajat, on kuitenkin täysin pätevä, koska siinä osoitetaan kahden esimerkin avulla, että jos otetaan huomioon yksin korvaavan lennon tosiasialliset ajat, voidaan päätyä tulokseen, joka on selvästi vastoin lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen tavoitetta eli sitä, että varmistetaan lentomatrustajien, joille **[alkup. s. 10]** lennolle pääsyn epääminen, peruutukset ja pitkäaikaiset viivästymiset aiheuttavat haittaa, suojelun korkea taso (johdanto-osan ensimmäinen ja toinen perustelukappale).

Esimerkki 1:

Lyhyellä varoitusajalla peruutetun lennon lentoaika on klo 10.00-12.00. Lentomatrustajalle tarjotaan korvaavaa lentoa, jonka on määrä lähteä klo 7.00 off block. Tämän lennon lähtö kuitenkin viivästyy kahdella ja puolella tunnilla ja se lähtee vasta klo 9.30 off block. Vaikka lentomatrustajalle aiheutuu tässä kaksi haittaa eli ensiksi se, että hän saa tarjouksen, joka ei vastaa asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa säädettyjä kriteerejä (mikä ehkä johtaa vielä siihen, että hänen on saavuttava lentoasemalla selvästi suunniteltua aikaisemmin), ja tämän lisäksi myös (tosin alle kolmen tunnin) viivästymisen, hänellä ei olisi oikeutta korvaukseen. Tässä mielessä peruutetusta lennosta vastaava lentoliikenteen harjoittaja jopa ”palkittaisiin” korvaavan lennon viivästymisestä.

Esimerkki 2:

Lyhyellä varoitusajalla peruutetun lennon lentoaika on klo 10.00-12.00. Lentomatrustajalle tarjotaan korvaavaa lentoa, jonka on määrä lähteä klo 9.00 off block. Lentomatrustajalle aiheutuva haitta pienenee, kun hänen on oikeastaan ”kärsittävä” vain varauksen muuttamisesta, mutta hänen aikataulun mukaiset matka-aikansa pysyvät kuta kuinkin samoina. Lentomatrustajalla ei myöskään ole oikeutta korvaukseen. Jos kyseessä oleva lento on esimerkiksi joutuisan koneeseen nousun vuoksi (esimerkiksi siksi, että korvaavalla lennolla kuljetetaan selvästi vähemmän matrustajia) lähtövalmis suunniteltua aikaisemmin, niin että se voi lähteä off block jo esimerkiksi klo 8.55, tämä johtaa siihen, että lentomatrustajalla on nyt oikeus korvaukseen, koska lento lähtee yli tuntia aiemmin kuin lento, jolle varaus oli alun perin tehty. Lentoliikenteen harjoittajan olisi tämän vuoksi kannattanut antaa ajan kulua koneeseen nousun yhteydessä, ja lentomatrustaja saa korvausta siitä, että lento lähtee muutamaa minuuttia aikaisemmin, vaikka hänen lentoaikansa ovat muuttuneet vain vähän, toisin kuin edellisessä esimerkissä. **[alkup. s. 11]** Tässä peruutetun lennon lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa ”rangaistaan” lennosta vastaavan lentoliikenteen harjoittajan järjestämästä joutuisasta koneeseen noususta.

Lentomatrustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan ii ja iii alakohdan sanamuodosta ei löydy tukea sille, että säännöksessä olisi ollut

tarkoitus tehdä ero korvaavan kuljetuksen aikakehyksen osalta siten, että lähtöajoissa otettaisiin huomioon aikataulun mukainen aika ja saapumisajoissa tosiasiallinen aika.

Lisäksi on otettava huomioon seuraavaa. Tulkittavassa säännöksessä näytetään sen sanamuodon (”on tarjottu”) perusteella lähdeittävän siitä, että lentoliikenteen harjoittajan on korvattava vain vastaava (hyväksyttävissä oleva ja realistinen) tarjous korvavasta kuljetuksesta, eli että sen on vain reititettävä matkustaja uudelleen korvaavalle lennolle, josta vastaava lentoliikenteen harjoittaja sen ei tarvitse olla itse. Sen ei siis itse tarvitse suorittaa korvaavaa kuljetusta, vaan ainoastaan mahdollistettava se. Tältä osin on kuitenkin kyseenalaista, onko korvaavan lennon viivästymisen, joka ei vallitsevissa olosuhteissa kuulu sen vaikutuspiiriin, ylipäätään katsottava olevan tämän lentoliikenteen harjoittajan vastuulla, vai onko se jo täyttänyt velvollisuutensa tarjoamalla matkustajalle uudelleenreititystä (ja täyttämällä tarjouksen, kun lentomatkustaja sen hyväksyy), niin että se voi välttyä korvausvelvollisuudesta.

Tämä on erityisesti otettava huomioon unionin tuomioistuimen hiljattaisen, 12.3.2020 antaman tuomion Finnair valossa (C-832/18, EU:C:2020:204). Sen mukaan varatun lennon peruuttamisesta ja uudelleenreititetyn lennon pitkäaikaisesta viivästymisestä lentomatkustajille aiheutuneita haittoja on arvioitava erikseen ja ne voivat tarvittaessa johtaa kahteen [alkup. s. 12] korvausta koskevaan oikeuteen (tuomio [–] Finnair, 31 kohta).

Tämä voi johtaa toisiinsa verrattavissa olevissa tilanteissa erilaisiin oikeudellisiin seurauksiin, jos huomioon otetaan korvaavan lennon tosiasiallinen saapumisaika.

Esimerkki 3:

Lyhyellä varoitusajalla peruutetun lennon olisi pitänyt saapua lopulliseen määräpaikkaansa klo 15.00. Lentomatkustajalle tarjottu korvaava lento saapuu sinne tosiasiallisesti klo 20.00.

Vaihtoehto 1

Lentoliikenteen harjoittaja tekee lentomatkustajalle varauksen korvaavalle lennolle, jonka aikataulun mukainen saapumisaika lopulliseen määräpaikkaan on klo 16.00.

Tässä tapauksessa lentomatkustajalla olisi kaksi korvausvaadetta: yhtäältä sitä lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, jonka olisi pitänyt suorittaa peruutettu lento, koska korvaavan lennon tosiasiallinen saapuminen viivästyi peruutetun lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden viisi tuntia, eikä siis ole asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa asetetuissa rajoissa, ja toisaalta korvavasta lennosta vastaavaa lentoliikenteen harjoittajaa vastaan, koska tämä lento saapui määräpaikkaansa omaan aikatauluunsa nähden pitkäaikaisesti – neljä tuntia – viivästyneenä.

Vaihtoehto 2

Lentoliikenteen harjoittaja reitittää matkustajan uudelleen korvaavalle lennolle, jonka on määrä saapua lopulliseen määräpaikkaan klo 18.30.

Tässä tapauksessa lentomatkustaja saa samoin korvauksen lentoliikenteen harjoittajalta, jonka olisi pitänyt suorittaa peruutettu lento, mutta hän ei kuitenkaan saa korvausta korvaavasta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta, koska tämä lento viivästyy omaan aikatauluunsa nähden vain yhden tunnin 30 minuuttia.

Kummassakin tapauksessa matkustajalle aiheutuu samat haitat: alkuperäisen lennon peruuttaminen ja viiden tunnin viivästys lennon aikataulun mukaiseen saapumisaikaan nähden. **[alkup. s. 13]**

Jos korvaavan lennon tosiasiallisen saapumisajan sijaan otettaisiin huomioon aikataulun mukainen saapumisaika, lentomatkustaja saisi kummassakin tapauksessa vain yhden korvauksen: vaihtoehdossa 1 korvaavasta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta ja vaihtoehdossa 2 peruutetusta lennosta vastaavalta lentoliikenteen harjoittajalta.

Ennakkoratkaisua pyytävä tuomioistuin katsoo, että tulkinta, jonka mukaan edellytetään korvaavan lennon tosiasiallisen saapumisajan huomioon ottamista, kun arvioidaan, täytyvätkö lentomatkustajien oikeuksista annetun asetuksen 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan iii alakohdassa tarkoitetun vapautuksen edellytykset, voi johtaa ratkaisuihin, joissa samanlainen tosiseikasto johtaa erilaisiin oikeudellisiin seurauksiin, tai joissa viedään lentomatkustajalla ilmeisesti oleva oikeus korvaukseen, vaikka hänelle aiheutunut haitta on lisääntynyt. Tällaiset tulkinnat näyttävät asetuksen tarkoituksen ja erityisesti sen johdanto-osan ensimmäisen ja toisen perustelukappaleen vastaisilta.

Koska tätä kysymystä ei ennakkoratkaisua pyytävän tuomioistuimen havaintojen mukaan ole lopullisesti selvennetty unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä ja koska ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin harkitsee muiden kansallisten tuomioistuinten ratkaisuista poikkeavaa tulkintaa, sen on esitettävä asiassa ennakkoratkaisupyyntö.

[--]

Landesgericht Korneuburg (osavaltion tuomioistuin, Korneuburg, Itävalta)

Korneuburg, 25.08.2020

[--]