

Tunnistetiedot poistettu

Käännös C-286/19 - 1

Asia C-286/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

5.4.2019

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (vähäisten riita-asioiden tuomioistuin, Aulnay-sous-Bois, Ranska)

Ennakkoratkaisupyyntöpäätöksen tekemispäivä:

25.3.2019

Kantajat:

JE

KF

Vastaaja:

XL Airways SA

TRIBUNAL D'INSTANCE (vähäisten riita-asioiden tuomioistuin)

[--]

[--] **AULNAY-SOUS-BOIS**

[--]

Tuomio annettu [--] 25.3.2019

[--]

10.12.2018 pidetyn julkisen istunnon jälkeen

[--]

KANTAJINA

JE, kotipaikka [– –] PARIISI

KF, kotipaikka [– –] PARIISI;

[– –]

JA

VASTAAJANA

S.A. XL AIRWAYS, [– –] TREMBLAY-EN-FRANCE,

[– –]

[– –]

[alkup. s. 2] JE ja KF ovat nostaneet 17.3.2017 päivätyllä kannekirjelmällä kanteen XL AIRWAYS -yhtiötä vastaan ja vaatineet sen velvoittamista maksamaan heille kummallekin 600 euroa lakisääteisine korkoineen, jotka lasketaan maksuvaatimuksen esittämisestä alkaen, korvauksena lennon peruuttamisesta matkustajille heidän lennolle pääsyinsä 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) nojalla. Lisäksi JE ja KF vaativat XL AIRWAYS -yhtiötä maksamaan kummallekin vahingonkorvauksena 400 euroa, koska heidän oli saatettava asia tuomioistuimen käsiteltäväksi vastaajan hylättyä heidän vaatimuksensa, ja 500 euroa siviiliprosessilain (Code de procédure civile) 700 §:n nojalla sekä korvaamaan heidän oikeudenkäyntikulunsa.

Puolisot JE ja KF kertoivat ostaneensa kyseiseltä lentoliikenteen harjoittajalta kaksi lentolippua lennolle Punta Canasta (Dominikaaninen tasavalta) Pariisiin. Lennon oli tarkoitus lähteä 24.5.2014 klo 21.20 ja saapua Roissy CDG:n lentoasemalle 25.5.2014 klo 12.20. Kantajien mukaan lento kuitenkin peruutettiin, ja he saivat korvaavan lennon vasta 25.5.2014 klo 17.35 (paikallista aikaa). Näin ollen he saapuivat lopulliseen määräpaikkaansa Pariisiin seuraavana päivänä klo 7.50.

Tämän jälkeen kantajat lähettivät XL AIRWAYS -yhtiölle asianajajansa välityksellä 27.5.2016 kirjeen, jossa he vaativat 600 euroa matkustajaa kohden kiinteämääräisenä korvauksena, joka on asetuksen (EY) N:o 261/2004 mukaan maksettava, kun yli 3 500 kilometrin pituinen lento peruutetaan.

Koska lentoyhtiö ei hyväksynyt vaatimusta, puoliset JE ja KF nostivat nyt käsiteltävän kanteen, jotta asia ratkaistaisiin sovellettavan lainsäädännön mukaisesti.

Lykkäysten jälkeen asiaa käsiteltiin 10.12.2018 pidetyssä istunnossa, jossa asianosaiset olivat läsnä [– –].

Istunnossa puoliset JE ja KF, jotka katsoivat tuomioistuimen voivan mahdollisesti luokitella lennon peruuttamisen, johon oli vedottu, uudelleen lennon viivästymiseksi, esittivät asian käsittelyn lykkäämistä koskevan vaatimuksen [– –] sillä perusteella, että käsiteltävässä asiassa olisi tällöin kyse asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan säännösten tulkinnasta. Kyseisten säännösten mukaan matkustajana on pidettävä henkilöä, jolla on vahvistettu varaus kyseiselle lennolle ja – jollei ole kyse peruutustapauksesta – joka ilmoittautuu lähtöselvitykseen lentoliikenteen harjoittajan ilmoittamien ehtojen mukaisesti ja viimeistään 45 minuuttia ennen aikataulun mukaista lähtöaikaa.

Tässä tapauksessa kantajat vaativat asian käsittelyn lykkäämistä, kunnes Euroopan unionin tuomioistuin on antanut vastauksensa sen käsiteltäväksi tästä aiheesta jo saatettuihin ennakkoratkaisukysymyksiin, ja esittävät Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois'ille uusia ennakkoratkaisukysymyksiä, jotka koskevat samojen säännösten soveltamista ja joiden esittämistä unionin tuomioistuimelle he myös vaativat.

Toissijaisesti puoliset JE ja KF toistivat vaatimukset ja perusteet, jotka he olivat esittäneet kannekirjelmässä, mutta korottivat kuitenkin sekä vahingonkorvaus- ja korkovaatimuksensa, joka perustui siihen, että heidän oli saatettava asia tuomioistuimen käsiteltäväksi vastaajan hylättyä heidän vaatimuksensa, että siviiliprosessilain 700 §:ään perustuvan vaatimuksensa 1 000 euroon matkustajaa kohden.

XL AIRWAYS -yhtiön edustaja väitti, että riidanalaista tapahtumaa on selvästi pidettävä unionin oikeuskäytännössä tarkoitettuna lennon viivästymisenä ja ilmoitti vastustavansa asian käsittelyn lykkäämistä, koska kysymys sen osoittamisesta, onko henkilö asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu matkustaja, on ratkaistu Cour de cassationin (ylin tuomioistuin) täysin selvässä oikeuskäytännössä. Asiakysymyksen osalta vastaaja vaati kaikkien vaatimusten hylkäämistä, koska sen mukaan on kyse lennon viivästymisestä eivätkä puoliset JE ja KF ole osoittaneet ilmoittautuneensa lähtöselvitykseen asetettuja ehtoja noudattaen, joten he eivät ole osoittaneet olevansa matkustajia, jotka ovat oikeutettuja korvaukseen sen lainsäädännön perusteella, johon he vetoavat. **[alkup. s. 3]**

[– –]

PERUSTELUT

Asian käsittelyn lykkäämistä koskeva vaatimus

[– –] [kansallinen menettelyseikka]

[– –] Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 267 artiklassa määrätään, että Euroopan unionin tuomioistuimella on toimivalta antaa ennakkoratkaisu esimerkiksi perussopimusten tulkinnasta.

Jos tällainen kysymys tulee esille sellaisessa kansallisessa tuomioistuimessa käsiteltävänä olevassa asiassa, jonka päätöksiin ei kansallisen lainsäädännön mukaan voi hakea muutosta, kansallisen tuomioistuimen on saatettava kysymys Euroopan unionin tuomioistuimen käsiteltäväksi. Lisäksi tuomioistuinten organisaatiosta annetun lain (Code de l'organisation judiciaire) R221-37 §:ssä säädetään, että vähäisten riita-asioiden tuomioistuin on toimivaltainen ratkaisemaan ylimpänä oikeusasteena riita-asiat, joiden arvo on enintään 4 000 euroa, sekä käsittelemään tätä suurempaa tai määrittelemätöntä määrää koskevat asiat, joissa muutoksenhaku on kuitenkin mahdollinen.

[– –]

[– –] [kansallinen menettelyseikka]

Käsiteltävässä asiassa on selvää, että koska puolisojen JE ja KF vaatimukset eivät ylitä edellä mainittua 4 000 euron enimmäismäärää, riita on pääasian osalta ratkaistava SEUT 267 artiklassa tarkoitetulla ylimpänä oikeusasteena annetulla päätöksellä, johon ei näin ollen saa hakea muutosta.

Koska kyseessä olevassa asiassa on lisäksi painavista syistä mahdollista, että vaatimuksen perusteena oleva tapahtuma luokitellaan lennon peruuttamisen sijaan lennon viivästymiseksi, on kiistatonta, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan säännösten tulkinta tuomioistuimelle toimitetuissa uusissa ennakkoratkaisukysymyksissä esitettyjen seikkojen osalta voi ratkaista sen, sovelletaanko asetuksen (EY) N:o 261/2004 korvaussäännöksiä käsiteltävänä olevaan asiaan.

Näin ollen [– –] on syytä hyväksyä kantajien esittämä asian käsittelyn lykkäämistä koskeva vaatimus [– –], kunnes Euroopan unionin tuomioistuin on antanut ratkaisunsa esitetyistä ennakkoratkaisukysymyksistä [– –].

Ennakkoratkaisukysymykset

Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois'n käsiteltäväksi tulevien sellaisten asioiden määrä on kasvanut huomattavasti, jotka liittyvät Roissy-Charles-de-Gaullen lentoaseman sijaitsemiseen sen toimialueella. Kiistoissa on kyse siitä, miten näytetään toteen se, että matkustaja on ilmoittautunut viivästyneiden

lentojen lähtöselvitykseen, jolloin hänellä on mahdollisesti oikeus asetuksella (EY) N:o 261/2004 käyttöön otettuun kiinteämääräiseen korvaukseen.

[alkup. s. 4] Cour de cassation on kahdella tuomiolla, jotka on annettu 14.2.2018 [– –] ja 12.9.2018 [– –], pysyttänyt Tribunal d’instance d’Aulnay-sous-Bois’n antamat tuomiot, joissa on hylätty lentoliikenteen harjoittajaa vastaan nostetut edellä mainittuun asetukseen perustuvat vaatimukset kiinteämääräisestä korvauksesta lennon saavuttua lopulliseen määräpaikkaansa yli kolme tuntia myöhässä. Kyseissä asioissa kantajat olivat esittäneet yksinomaan todisteet vahvistetusta varauksesta sähköisessä muodossa ja yhdessä tapauksessa viivästymistodistuksen ilman nimeä.

Huolimatta tästä oikeuskäytännöstä, jossa tulkitaan asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan säännöksiä velvoiteoikeuden perusteella, asia on ollut useasti esillä tuomioistuimissa, koska monilla matkustajilla ei enää ole asiakirjoja, jotka osoittaisivat muodollisesti, että he ovat tosiasiallisesti ilmoittautuneet asianomaisten lentojen lähtöselvitykseen. He vetoavat tekniikan kehitykseen, joka on johtanut esimerkiksi siihen, että paperisten tarkastuskorttien käyttäminen on vähitellen katoamassa.

Kyseissä asioissa on väitetty muun muassa, että jos matkustajalla on vahvistettu varaus tietylle lennolle, tätä on pidettävä kumottavissa olevana olettamana siitä, että matkustaja on ilmoittautunut lähtöselvitykseen, ja lentoyhtiön on esitettävä tätä koskeva vastanäyttö. Tämä analyysi on vahvistettu joissakin vähäisten riita-asioiden tuomioistuinten antamissa ratkaisuissa, joissa lentoliikenteen harjoittaja on määrätty toimittamaan riidanalaisen lennon PNR (matkustajarekisteri) tarvittaessa sakon uhalla.

Koska Tribunal d’instance d’Aulnay-sous-Bois’n käsiteltäväksi tuli vuonna 2017 2 700 ja vuonna 2018 5 000 lentoliikennettä koskevaa riita-asiaa, hyvä oikeudenhoito edellyttää edellä mainitun 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan soveltamisedellytysten lopullista selventämistä, jotta tuomioistuimet, joiden ratkaistavaksi – yleensä ylimpänä oikeusasteena – tällaiset riita-asiat tulevat, voivat tehdä yhdenmukaisia ratkaisuja, mikä olisi myös matkustajien edun mukaista.

Sama aihe on jo johtanut ennakkoratkaisupyynnön toimittamiseen Euroopan unionin tuomioistuimen kirjaamoon Tribunal d’instance d’Aulnay-sous-Bois’ssa [– –] vireillä olevassa menettelyssä; ennakkoratkaisupyynnö on jätetty 3.12.2018 ja kirjattu asianumerolla C-756/18. Pyynnössä on kyse mahdollisuudesta osoittaa lähtöselvitykseen ilmoittautuminen kumottavissa olevan olettamana avulla.

Nyt käsiteltävässä asiassa puoliset JE ja KF väittävät ensinnäkin, ettei oikeuskäytännöstä, jonka mukaan vähintään kolmen tunnin viivästyminen on rinnastettavissa lennon peruuttamiseen, seuraa, että asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohtaa sovellettaisiin viivästyneeseen lentoon. Lisäksi he väittävät, että vaikka kyseistä säännöstä sovellettaisiinkin käsiteltävään asiaan,

olisi kuitenkin ratkaistava, onko viiteajankohtana käytettävä aikataulun mukaista lähtöaikaa vai viivästyneen lennon tosiasiallista lähtöaikaa.

Lähtöselvitykseen ilmoittautumista koskevan todistustaakan osalta kantajat vetoavat tekniikan viimeaikaiseen kehitykseen ja etenkin siihen, että tarkastuskortit ovat muuttumassa sähköisiksi, ja tiedustelevat, mikä on asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyjen edellytysten luonne: ovatko ne kyseisen asetuksen soveltamista koskevia ennakoedellytyksiä, joiden osalta kuluttajan on osoitettava, että ne täyttyvät, vai peruste lentoyhtiön korvausvastuusta vapauttamiselle, josta viimeksi mainitun on esitettävä näyttö.

Puolisot JE ja KF toteavat vielä, että se, että lähtöselvitykseen ilmoittautumista koskeva todistustaakka olisi pelkästään matkustajilla, saattaa olla ristiriidassa asetuksen (EY) N:o 261/2004 tehokasta oikeusvaikutusta koskevan periaatteen kanssa, kun otetaan huomioon, että asetuksella pyritään takaamaan kuluttajansuojan korkea taso, ja kyseiset matkustajat ovat tässä tapauksessa kuluttajia.

Näistä kantajien esittämistä ennakkoratkaisukysymyksistä käytiin kontradiktorinen keskustelu [– –]. Vastaja ilmoitti vastustavansa asia käsittelyn lykkäämistä sillä perusteella, että kantajien esittämät ennakkoratkaisukysymykset ovat perusteettomia, koska Cour de cassation on [alkup. s. 5] 14.2.2018 ja 12.9.2018 antamissaan tuomioissa luonut selkeää oikeuskäytäntöä, jossa vahvistetaan vaatimus siitä, että matkustajien on näytettävä toteen tosiasiallinen ilmoittautumisensa lennon lähtöselvitykseen esittämällä tarkastuskorttinsa tai jokin muu asiakirja, josta ilmenee vaadittu todiste.

Tältä osin on katsottava, että vaikka kantajien esittämät kysymykset koskevat pohjimmiltaan samoja ongelmia kuin Euroopan unionin tuomioistuimelle samankaltaisessa asiassa 3.12.2018 esitetty ennakkoratkaisukysymys, ne ovat kuitenkin laajempia, koska asiaa tarkastellaan toisesta oikeudellisen analyysin näkökulmasta, jolloin ne vaikuttavat mahdollistavan nyt kiistanalaisen asian perusteellisemmän tarkastelun.

Näin ollen ja koska pääasiassa annettava ratkaisu annetaan ylimpänä tuomioistuimena, on syytä esittää Euroopan unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

[– –] [alkup. s. 6]

[– –] [ennakkoratkaisukysymykset, jotka toistetaan tuomiolauselmassa]

[– –] [päätös asian käsittelyn lykkäämisestä]

[– –] [oikeudenkäyntikuluja koskeva täsmennys]

NÄILLÄ PERUSTEILLA

Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [– –]

MÄÄRÄÄ, että Euroopan unionin tuomioistuimelle esitetään seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

1) Asetuksen 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan kahden osan sovellettavuus lennon viivästyessä

a) Kun otetaan huomioon se, että 11.2.2004 annetun asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan mukaista oikeutta lennolle pääsyn epäämisen tai lennon peruuttamisen johdosta annettavaan korvaukseen on oikeuskäytännöllä laajennettu koskemaan lennon viivästyminen (tuomio 19.11.2009, C-402/07 ja C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, Sturgeon), sovelletaanko asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä nimenomaista edellytystä, jonka mukaan matkustajan on ilmoitettava lähtöselvitykseen ja jota sovelletaan vain, kun kyseessä on lennolle pääsyn epääminen, tilanteessa, jossa korvausta vaatii matkustaja, jonka pääsyä lennolle ei ole evätty vaan jonka lento on viivästynyt?

b) Mikäli vastaus ensimmäisen kysymyksen a kohtaan on myöntävä, onko asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädettyä määräaika (”viimeistään 45 minuuttia ennen julkistettua lähtöaika”) tulkittava tässä tapauksessa seuraavasti: ”viimeistään 45 minuuttia ennen viivästyneen lennon uutta lähtöaika”, joka on julkistettu lentoaseman ilmoitustauluilla tai ilmoitettu matkustajille”, kun otetaan huomioon kyseisen määräajan tavoitteet, jotka liittyvät ylivarauksiin ja turvallisuuteen? **[alkup. s. 7]**

2) Lähtöselvitykseen ilmoittautumista koskeva todistustaakka

Mikäli vastaus ensimmäisen kysymyksen a kohtaan on myöntävä eli mikäli asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohtaa sovelletaan sellaisen matkustajan vaatimaan korvaukseen, jonka lento on viivästynyt:

a) Ovatko asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdassa säädetty edellytykset ennakoedellytyksiä, joiden osalta kuluttajan on osoitettava, että ne täyttyvät, jotta asetusta sovellettaisiin, vai lentoyhtiön korvausvastuusta vapauttamisen peruste, jonka ansiosta lentoyhtiö voi esittää matkustajarekisterin osoittaakseen, ettei matkustaja ole ilmoittautunut lähtöselvitykseen asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti ”niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräajassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja, matkanjärjestäjä tai valtuutettu matkatoimisto on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti), tai, jos määräaika ei ole ilmoitettu, viimeistään 45 minuuttia ennen julkistettua lähtöaika”, kun otetaan huomioon, että tarkastuskortit voidaan tekniikan kehityksen ansiosta nyt antaa sähköisesti, ettei paperisissa

tarkastuskorteissa ole aikaleimaa eikä matkustajan tarvitse vastaavasti fyysisesti ilmoittautua lähtöselvitystiskillä ja että vain lentoyhtiöillä on hallussaan kaikki matkustajan lähtöselvitystä koskevat tiedot lähtöselvitystoimintojen päättymiseen asti?

b) Ovatko tehokkuuseriaate, asetuksen (EY) N:o 261/2004 tavoitteet ja asetuksessa (EY) N:o 261/2004 taattu matkustajien suojelun ja yleisesti kuluttajansuojan korkea taso tai muut unionin oikeuden säännökset tai määräykset esteenä sille, että pelkästään matkustajalla on todistustaakka sen osalta, että hän on ilmoittautunut lähtöselvitykseen asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti ”niitä ehtoja noudattaen ja siinä määräajassa, jotka lentoliikenteen harjoittaja, matkanjärjestäjä tai valtuutettu matkatoimisto on etukäteen kirjallisesti ilmoittanut (sisältää myös ilmoittamisen sähköisesti), tai, jos määräaika ei ole ilmoitettu, viimeistään 45 minuuttia ennen julkistettua lähtöaikaa”, kun otetaan huomioon, että tarkastuskortit voidaan tekniikan kehityksen ansiosta nyt antaa sähköisesti, ettei paperisissa tarkastuskorteissa ole aikaleimaa eikä matkustajan tarvitse vastaavasti fyysisesti ilmoittautua lähtöselvitystiskillä ja että vain lentoyhtiöillä on hallussaan kaikki matkustajan lähtöselvitystä koskevat tiedot lähtöselvitystoimintojen päättymiseen asti?

[– –]