

Asia C-414/19

Ennakkoratkaisupyyntö

Jättämispäivä:

28.5.2019

Ennakkoratkaisupyyntön esittänyt tuomioistuin:

Amtsgericht Erding (Erdingin alioikeus, Saksa)

Ennakkoratkaisupyyntön esittämistä koskevan päätöksen tekemispäivä:

22.5.2019

Kantajat:

E. M.

M. S.

Vastaaja:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding

[– –]

Asiassa

1) **E.M.**

- kantajana -

2) **M.S.**

- kantajana -

[– –]

vastaan

Eurowings GmbH [– –]

- vastaajana -

[– –]

joka koskee korvausvaatimusta,

Amtsgericht Erding [– –] on 3.5.2019 pidetyn suullisen käsittelyn perusteella 22.5.2019 tehnyt seuraavan

välipäätöksen

I Asian käsittelyä lykätään.

II Unionin tuomioistuimelle esitetään SEUT 267 artiklan nojalla seuraava unionin oikeuden tulkintaa koskeva kysymys:

Onko silloin, kun useammista osuuksista muodostuvan lennon pituutta määritellään asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdan mukaan, otettava huomioon myös syöttölennot, [alkup. s. 2] joihin liityntälennolla esiintynyt häiriö ei ole vaikuttanut?

Perusteet:

I

1. Kantajilla oli yhtenäisesti vahvistettu varaus vastaajan lennolle 28.5.2018. Lento koostui kahdesta osuudesta. Ensimmäisen lennon EW171 Cancunista (CUN) Köln-Bonnin lentoasemalle (CGN) oli määrä saapua Köln-Bonnin lentoasemalle kello 17.35. Liityntälennon EW 86 oli määrä lähteä kello 18.50 Köln-Bonnin lentoasemalta ja saapua Müncheniin (MUC) kello 20.00.
2. Kantajat saapuivat lennolla EW 171 aikataulun mukaisesti Köln-Bonnin lentoasemalle. Lento EW 86 kuitenkin peruutettiin.
3. Cancunin ja Münchenin välinen etäisyys on 8 912,13 km. Köln-Bonnin lentoaseman ja Münchenin välinen etäisyys on 455,99 km.
4. Vastaaja suoritti kummallekin kantajalle korvauksena 250,00 euroa asetuksen (EY) N:o 261/2004 5 ja 7 artiklan nojalla. Kumpikin kantaja vaatii tämän lisäksi 350,00 euron lisäkorvausta.

II

5. Vastaaja käytti korvauksen mittaamisessa Köln-Bonnin lentoaseman ja Münchenin välistä osuutta, joka peruutettiin. Kantajien käsityksen mukaan lento Cancunista Köln-Bonnin lentoasemalle, johon peruutus ei vaikuttanut, on otettava huomioon.

6. Ennakkoratkaisua pyytäneelle tuomioistuimelle merkityksellistä on näin ollen se, mistä lähtöpaikasta pituus on määriteltävä asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan mukaan.
7. Kyseisen asetuksen 7 artiklan 1 kohdan mukaan 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. Näin ollen liityntälennot huomioidaan lennon pituudessa myös silloin, kun liityntälentoja ei ole peruutettu, mutta niille ei voida ehtiä esimerkiksi syöttölennon peruuttamisen vuoksi. Asetus ei sisällä vastaavia sääntöjä ensimmäisen lähtöpaikan ja syöttölennojen osalta. **[alkup. s. 3]**
8. Unionin tuomioistuin ei ole vielä käsitellyt tätä kysymystä.
9. Unionin tuomioistuimen kahdeksas jaosto on asiassa C-559/16 antamassaan ratkaisussa todennut, että käsite ”lennon pituus” kattaa sellaisten lentoyhteyksien tapauksessa, joihin kuuluu liityntälentoja, yksinomaan ensimmäisen lähtöpaikan ja lopullisen määräpaikan välisen välimatkan tosiasiallisesti lennetyn lennon pituudesta riippumatta. Tämä ratkaisu perustui kuitenkin erilaiseen lähtökohtaan kuin nyt käsiteltävä tapaus. Jo ensimmäinen kahdesta lennosta oli myöhässä. Häiriö vaikutti sen vuoksi molempiin osuuksiin. Näin ollen selvittävänä oli ennakkoratkaisukysymyksen mukaisesti se, onko ensimmäisen lennon lähtöpaikan ja määräpaikan välistä suoraa välimatkaa pidettävä ratkaisevana. Selvittämättä jäi kuitenkin se, mikä lähtöpaikka on otettava huomioon. Ratkaisu perusteltiin olennaisilta osin yhdenvertaisen kohtelun periaatteella ja tyyppillisesti aiheutuvilla haitoilla.
10. Unionin tuomioistuimen kahdeksas jaosto on asiassa C-537/17 antamassaan ratkaisussa todennut, että kuljetusta on pidettävä asetuksen (EY) N:o 261/2004 3 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitettuna lentona myös silloin, kun siihen liittyy välilasku lentokoneen vaihtoiheen. Ratkaisun perusteluista käy lisäksi ilmi, että tällainen kuljetus voi koostua useammista lennoista. Ratkaisussa ja Landgericht Berlinin (Berliinin alueellinen alioikeus) ennakkoratkaisupyynnössä ei otettu kantaa korvauksen suuruuteen. Landgericht Berlin pyysi nimenomaisesti asetuksen (EY) N:o 261/2004 soveltamisalaa koskevan 3 artiklan 1 kohdan tulkintaa.
11. Unionin tuomioistuimen antamat ratkaisut, joiden mukaan välilaskuja tai koneen vaihtoa ei oteta huomioon, liittyvät siten muihin asiayhteyksiin. Molemmissa ratkaisuissa korostetaan sitä, että oikeus korvaukseen perustuu ajan menetykseen ja siihen liittyviin haittoihin. Tämä vastaa unionin tuomioistuimen vakiintunutta oikeuskäytäntöä (esim. [– –] [tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657]). Koska tosiseikoissa on huomattavia eroavaisuuksia, kysymystä on tarkasteltava erikseen. Amtsgericht Düsseldorfin (Düsseldorfin alioikeus) esittämä ennakkoratkaisupyynnö C-368/17, joka sisälsi nyt käsiteltävänä olevan kysymyksen, on poistettu rekisteristä, samoin kuin Landgericht Hamburgin (Hampurin alueellinen alioikeus) esittämä ennakkoratkaisupyynnö (C-557/18).

III

12. Kansalliset tuomioistuimet vastaavat tähän oikeuskysymykseen eri tavoin.
13. [kansallisen oikeuskäytännön kuvaus] [– –] [**alkup. s. 4**] [– –]
14. Riidatonta on se, että perusteena käytetään matkustajan lopullista määräpaikkaa. Tästä on nimenomaisesti säädetty asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan 1 kohdassa. Sitä vastoin sääntöjä ei ole siitä, mitä lähtöpaikkaa on käytettävä perusteena. Kansalliset tuomioistuimet perustavat mainitut ratkaisunsa säännönmukaisesti unionin tuomioistuimen vakiintuneeseen oikeuskäytäntöön, joka koskee aiheutuneita haittoja ja yhdenvertaisen kohtelun periaatetta.

IV

15. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen mukaan yhdenvertaisen kohtelun ja haittojen asianmukaisen korvaamisen periaatteet puhuvat sitä vastaan, että häiriöttömästi toteutuneen lennon pituus lisättäisiin sen lennon pituuteen, jolla häiriö ilmeni.
16. Peruutettuun lentoon liittyvät haitat tarkoittavat pääasiassa sitä, että on järjestettävä uudelleenreititys, josta aiheutuu matkustajalle ajanmenetys ja matkasuunnitelman muutos. Nämä haitat ovat tyypillisesti suurempia pidemmän lennon peruuntuessa. Lyhyemmällä Euroopan sisäisillä lennoilla saatavilla on yleensä useampia yhteyksiä ja myös muita kulkuvälineitä. Korvaava kuljetus voidaan silloin toteuttaa helpommin ja käytettävissä oleva ”toimintamarginaali” ([– –][tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 35 kohta]) on suurempi. Tätä vastaa se, että korvaavaa kuljetusta koskevat vaatimukset [**alkup. s. 5**] korvauksen alentamiseksi asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklan 2 kohdan mukaan ovat korkeammat silloin, kun etäisyys on lyhyempi. Tämä ero vaikuttaa pikemminkin peruutettuihin lentoihin kuin viivästymisiin. Koska peruuttaminen – lennolle pääsyn epäämisen lisäksi – on kuitenkin asetuksen (EY) N:o 261/2004 alkuperäinen soveltamistapaus, vaikuttaa asianmukaiselta ottaa tulkinnan lähtökohdaksi peruutustilanne.
17. Koska asetuksessa (EY) N:o 261/2004 on kyse yleisestä säännöstöstä kiinteämääräisine korvauksineen, edellytetään tulkintaa, joka takaa käsiteltävää yksittäistapausta pidemmälle ulottuvan yhdenvertaisen kohtelun. Asetuksen 7 artiklan mukaisesti on asianmukaista huomioida vaikutukset, jotka ilmenevät lopullisessa määräpaikassa [– –]. Tämä tarkoittaa sitä, että peruutetun lennon matkustajat, joille sama häiriö aiheuttaa samoja haittoja samaan lopulliseen määräpaikkaan saakka, saavat yhtä suuren korvauksen. Ennakkoratkaisupyyntöön esittäneen tuomioistuimen mukaan ei vaikuta perustellulta, että kantajille myönnetään lennon EW 86 peruuntumisen vuoksi suurempi korvaus kuin muille tämän lennon matkustajille, joilla oli sama määräpaikka. Sitä vastoin eron tekeminen suoran lennon varanneiden matkustajien ja niiden matkustajien välillä,

jotka ovat varanneet koneenvaihtoa edellyttävän lennon, voidaan perustella tyypillisesti erilaisilla haitoilla.

18. Verrattuna matkustajiin, jotka eivät voi käyttää lennon toista osuutta suunnitellusti jo ensimmäisellä osuudella ilmenneen häiriön vuoksi, kuljetuksen lisäksi usein toteuttavat eri lentoliikenteen harjoittajat, ja jokin näistä lentoliikenteen harjoittajista voidaan sitten asettaa vastuuseen koko reitillä ilmenneestä häiriöstä. Asetuksen (EY) N:o 261/2004 7 artiklassa säädetään vastaavasti, että pituutta määriteltäessä on perusteena käytettävä lentoja sellaisiin lopullisiin määräpaikkoihin, joihin matkustaja saapuu myöhässä aikataulun mukaisesta saapumisajasta ”siksi”, että lento on peruutettu. Käsiteltävässä tapauksessa häiriö ei ole koskenut ensimmäistä lento-osuutta eikä se ole kaventanut toimintamarginaalia ensimmäisellä lento-osuudella. Matkustajien ja lentoliikenteen harjoittajien keskinäisten etujen punninta, joka on asetuksen tavoite ([– –] [tuomio 23.10.2012, Nelson ym., C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, 39 kohta ja 76 kohta ja sitä seuraavat kohdat]), on sopusoinnussa sen kanssa, että aikataulun mukaisesti toteutunutta syöttölentoa ei oteta huomioon.

[– –]

[– –] [alkup. s. 6]

TYÖASIAKIRJA