

Kohtuasi C-345/19

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

16. aprill 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus,
Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

6. detsember 2018

Hageja:

EUflight.de GmbH

Kostja:

Eurowings GmbH

[...]

Amtsgericht Düsseldorf

Kohtumäärus

Kohtuasjas

EUflight.de GmbH versus Eurowings GmbH

I.

Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmine eelotsuse küsimus:

„Kas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikleid 4, 5, 6 ja 7 tuleb tõlgendada nii, et reisijatele, kes toimetatakse broneeritud lennuga lõppsihtkohta rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega, makstakse hüvitist, kohaldades analoogia alusel määruse artiklit 7?

Kas kõnealust hüvitist võib vastavalt artikli 7 lõikele 2 olenevalt lennu pikkusest vähendada, kui saabumisaeg on varasem viidatud sättes nimetatud hilinemise aegadest ja koguni varasem kavandatud saabumisajast?

Kas hüvitise vähendamise võimalus on välistatud, kui väljumisaeg on kavandatud väljumisajast nii palju varasem, nagu on ette nähtud artikli 7 lõikes 2 hilinemiste suhtes kehtestatud ajapiiriga (seega rohkem kui kaks, kolm või neli tundi)? “

II.

Kahe võlausaldaja poolt talle loovutatud nõude alusel esitab hageja nõude maksta Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; edaspidi „määrus nr 261/2004“), artikli 7 lõike 1 punkti a alusel hüvitist mõlema võlausaldaja puhul summas 250 eurot. [lk 2]

Kostja on Saksa lennuettevõtja. Nõude loovutajad broneerisid kostjalt lennu Münchenist Pariisi lennunumbriga EW1926, mis pidi Münchenist plaanipäraselt väljuma 1. jaanuaril 2018 kell 17:20 ja saabuma Pariisi kell 18:45.

Lend tühistati ja nõude loovutajad toimetati sihtkohta asenduslennuga LH2234, mis väljus Münchenist 1. jaanuaril 2018 kell 15:54 ja saabus Pariisi samal kuupäeval kell 17:20. Seega jõudsid nõude loovutajad lõppsihtkohta 1 tund ja 25 minutit varem kui kavandatud, kuid ka nende lend väljus kavandatust 1 tund ja 26 minutit varem.

III.

Esmalt on küsitav, kas selline varasem lend kuulub artikli 7 kohaldamisalasse, ja seejärel tekib küsimus, kas võimalik analoogia alusel kohaldamine laieneb käesoleval juhul kogu artiklile, seega ka lõike 2 kohasele võimalusele hüvitist vähendada.

1.

Küsitav on, kas tegeliku lennu „varasem toimumine“ annab üldse õigust hüvitisele, kui lend toimub rohkem kui üks tund, kuid vähem kui kolm tundi varem.

Euroopa Kohtu praktikast (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716) nähtub, et artikli 7 analoogia alusel kohaldamisel hilinemistele oli määrav tühistatud lendude ja hilinenu lendude reisijate olukorra võrdlemine (viidatud kohtuotsuse punkt 50). Hüvitist makstakse

põhjusel, et kaotatud aja näol tekkinud kahju saab kompenseerida vaid hüvitisega (viidatud kohtuotsuse punktid 52–54). Viidatud kohtuotsuses tuvastatakse, et asjaomased isikud on ajakaost põhjustatud kahju poolest sarnases olukorras (viidatud kohtuotsuse punkt 54).

Asjaomase ajakao tuvastamisel võtab Euroopa Kohus viidatud kohtuotsuse punktis 57 aluseks artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti iii. Seejuures arvutab ta summa ajaraami alusel, mille piires peaks lennu tühistamise korral toimuma asenduslend, ilma et maksta tuleks hüvitist. Sõnaselgelt lähtub Euroopa Kohus seejuures „kestusest“. Kohe seejärel punktis 58 viidatakse sõnaselgelt võrdse kohtlemise nõudele. Punktis 61 kirjeldatakse taas ajakadu eranditult kui hilinemist kolm tundi või rohkem. Punktis 62 teeb Euroopa Kohus vahet artiklis 6 nimetatud lihtviisilise kahetunnise hilinemise ja **[lk 3]** põhjenduses 15 nimetatud „pikaajalise hilinemise“ vahel, millega ta ilmselgelt soovib õigustada artiklisse 6 pikaajaliste hilinemiste osas tahtmatult sisse jäänud õiguslikku lünka, mis on vajalik analoogia alusel kohaldamiseks.

Kohtuotsus Sturgeon jt ei toonud kaasa tühistatud lendude reisijate ja hilinenud lendude reisijate käsitamist täielikult samaväärsetena. Seda seetõttu, et Euroopa Kohtu praeguse praktika kohaselt ei või reisijad, kelle lend hilineb rohkem kui kaks tundi, kuid vähem kui kolm tundi, saada hüvitist, kuigi ajakadu on samasugune nagu lennu tühistamisel. Hüvitise vähendamise küsimus tekib seega ka vaid pikamaalendude puhul (punkt 63).

Seega toetab esmalt nii mõndagi seda, et hüvitise maksmiseks annab alust vaid hilinemine ja mitte sama lennu varasem toimumine.

Lisandub see, et Euroopa Kohus teeb 27. juuni 2018. aasta määruses flightright, (C-130/18, ECLI:EU:C:2018:496, punktid 21 ja 22) vahet tühistamise ja hilinemise vahel, millest tulenevalt on põhjendatud maksta tühistamiste puhul hüvitist juba alates kahest tunnist (olguigi et vähendatud kujul), hilinemiste puhul aga alles alates kolmest tunnist.

Eespool esitatud kaalutlused ei takista minu hinnangul aga maksta hüvitist ka lennu varasema väljumise korral (ja siis ka vähem kui kolmetunnise hilinemisega saabumise korral).

Nimelt võib „lennu varasem toimumine“ anda igal juhul alust hüvitada ajakadu rahaga. Samamoodi ei takista ka lennu saabumine varem kui üks tund enne kavandatud saabumisaega maksmast tühistamise korral ette nähtud hüvitist. See, et Euroopa Kohus võrdleb kohtuotsuses Sturgeon jt ajakadu lennu „kestusega“ (või on mõeldud ooteaega?), on järjekindlusetu ja mõnevõrra ebatäpne. Nimelt makstakse tühistatud lendude reisijatele hüvitist juba siis, kui nad ei kaota üldse aega, kuna asenduslend oli sama kestusega.

Seega ei seisne kahju tegelikult mitte ajakaos, vaid selles, et kaotatakse võimalus oma aega (ajaraamis üks tund enne ja kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega) käsutada nii, nagu algselt kavandatud. Artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkt iii ei

hõlma seega ilmselgelt mitte üksnes aega alates kavandatud saabumisaajast, vaid ka aega enne kavandatud väljumisaega. Selles osas [lk 4] on reisija (või tema käsutusvabadus) koguni (nimelt ühe tunni võrra) rohkem kaitstud.

Pealesunnitud varasemat väljumist sama lennuga ei ole määrukses üldse reguleeritud. Artiklis 6 sisalduvad üheti mõistetavad sätted, mis reguleerivad kahetunniseid või pikemaid hilinemisi, ei välista soovimatu õiguslõnga olemasolu ja ei takista seega võimalikku analoogia alusel kohaldamist. Olukord analoogia alusel kohaldamiseks, nimelt reisijate olukordade vajalik sarnasus, on olemas. Seega võib asuda seisukohale, et reisijatel, kes toimetati sama lennuga lõppsihtkohta varem kui 1 tund enne väljumisaega, on artikli 7 analoogia alusel kohaldamisest tulenevalt õigus saada hüvitist.

2.

Võimalik analoogia peab minu hinnangul andma alust kohaldada artiklit 7 tervikuna. Küsitav on siiski, kas varasem lõppsihtkohta toimetamine tähendab teekonna muutmist artikli 8 tähenduses, millele viidatakse.

Artikli 8 lõike 1 punkt b näeb ette „esimesel võimalusel“ ja võrreldavatel reisingimustel toimuva teekonna muutmise reisijate lõppsihtkohta. Sellega on aga ilmselt mõeldud vaid reisija toimetamist lõppsihtkohta esimesel võimalusel pärast algsest kavandatud väljumisaega.

Määruse enda sõnastus reguleerib vaid hilinemisi; lõppsihtkohta kavandatust varasema saabumise juhtumit määrus ei hõlma. Määruse aluseks olevaid põhjendusi arvestades tuleb eeldada, et esimese võimalusega artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses on kindlasti mõeldud esimest võimalust pärast algset väljumisaega. Määruse põhjenduses 13 on märgitud, et reisijate eest tuleks piisavalt hoolitseda ajal, kui nad ootavad hilisemat lendu. Ka põhjendus 18 räägib hilisemat lendu ootavate reisijate eest hoolitsemisest.

Õeldut toetab ka see, et määrus peab vähendama lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust. Seepärast tuleks lennuettevõtjalt nõuda, et nad teavitaksid reisijaid õigeaegselt artikli 5 lõike 1 punkti c tähenduses lennu tühistamisest enne lennu ettenähtud algust ning pakuksid neile lisaks võimalust teekonda mõistlikkuse piires muuta, et reisijad saaksid [lk 5] jätkata reisi teisiti. Seejuures on teekonna muutmisele esitatavad nõuded selgelt ebaproportsionaalsed ajavahemikuga, mis jääb tühistamisest teadasaamise aja ja toimuma pidanud lennu väljumisaaja vahele. Määruse mõttele ja eesmärgile vastab selles osas ilmselt artikli 7 lõike 2 punkti a selline tõlgendus, et hüvitise vähendamine ei tule kõne alla, kui mõistlikkuse piire, nagu need on määratletud artikli 5 lõike 1 punktis c, ei ole järgitud, seega kui teekonna muutmiseks kasutatud asenduslend väljub varem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega.

Kui aga tõsiasi, et kõikides keeleversioonides on kasutatud sõna „võib“ („may“, „podrá“ jne), peaks andma alust järeldada, et tegemist on *ex aequo et bono* otsusega, siis oleks vähendamine juhul, kui varasema toimumise tõttu on lennu

saabumisaeg kolm tundi või rohkem varasem, ebaõiglane. Kui lend saabub vähem kui 3 tundi varem, siis ehk mitte.

IV.

Menetlus peatatakse, kuni Euroopa Kohtu otsuse jõustumiseni.

[...] [koht, kuupäev]

[...] [kohtumääruse teinud kohtuniku nimi]

TÖÖDOKUMENT