

Kohtuasi C-414/19

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

28. mai 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Amtsgericht Erding (Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

22. mai 2019

Hagejad:

E. M.

M. S.

Kostja:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding

[...]

Kohtuasjas

1) **E.M.**

– hageja –

2) **M.S.**

– hageja –

[...]

versus

Eurowings GmbH [...]

– kostja –

[...],

mis käsitleb hüvitise nõuet,

teeb Amtsgericht Erding (Erdingi esimese astme kohus) [...] 3. mai 2019. aasta kohtuistungil esitatut arvestades 22. mail 2019 järgmise

kohtumääruse

I. Menetlus peatatakse.

II. Euroopa Liidu Kohtule (edaspidi „Euroopa Kohus“) esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmine küsimus liidu õiguse tõlgendamise kohta:

Kas mitmeosalise lennuühenduse puhul tuleb vahemaa määramisel vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõikele 1 arvesse võtta ka etteveolendused, [lk 2] mida neile järgneval lennul tekkinud tõrge ei puudutanud?

Põhjendused:

I.

- 1 Hagejatel oli ühtne kinnitatud broneering kostja lennule 28. mail 2018. Lend koosnes kahest osast. Esimene lend EW171 Cancúnist (CUN) Köln/Bonni lennujaama (CGN) pidi saabuma Köln/Bonni kell 17.35. Sellele järgnev lend EW 86 pidi väljuma Köln/Bonni lennujaamast kell 18.50 ja saabuma Münchenisse (MUC) kell 20.00.
2. Lennuga EW 171 saabusid hagejad plaanipäraselt Köln/Bonni lennujaama. Ent lend EW 86 tühistati.
3. Cancúni ja Münchени vaheline kaugus on 8912,13 km. Köln/Bonni ja Münchени lennujaamade vaheline kaugus on 455,99 km.
4. Kostja maksis mõlemale hagejale 250 euro suuruse hüvitise vastavalt [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 (EÜ) nr 261/2004“),] artiklitele 5 ja 7. Mõlemad hagejad nõuavad veel 350 euro tasumist.

II.

5. Kostja arvutas hüvitise summa Köln/Bonni ja Müncheni vahelise tühistatud lennu põhjal. Hagejad leiavad, et arvesse tuleb võtta ka lendu Cancúnist Köln/Bonni, mida ei tühistatud.
6. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on seetõttu tähtis, millise lennu väljumiskoht tuleb vahemaa määramisel vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõikele 1 aluseks võtta.
7. Vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõikele 1 võetakse vahemaa määramisel aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega. Seega võetakse jätkulendused vahemaa määramisel arvesse ka siis, kui jätkulendused endid ei tühistatud, näiteks juhul, kui reisija jäeti neist etteveolennu tühistamise tõttu maha. Samasuguseid sätteid esimese väljumiskoha ja etteveolendude kohta määrus (EÜ) nr 261/2004 ei sisalda. [lk 3]
8. Euroopa Kohus ei ole seda küsimust veel selgitanud.
9. Kohtuotsuses C-559/16 leidis Euroopa Kohtu kaheksas koda, et ümberistumistega lennuühenduste puhul hõlmab mõiste „vahemaa“ üksnes vahemaad esimese väljumiskoha ja lõppsihtkoha vahel ning seda sõltumata tegelikult läbitud lennutrajektorist. Nimetatud kohtuasja asjaolud erinesid siiski käesolevast juhtumist. Nimetatud kohtuotsuse puhul hilines juba esimene kahest lennust. Seetõttu avaldas tõrge mõju lennu mõlemale osale. Seetõttu tuli vastavalt eelotsuse küsimusele otsustada, kas määrava tähtsusega on otsene vahemaa esimese lennu väljumiskoha ja saabumiskoha vahel. Ei selgitatud siiski, milline väljumiskoht tuleb aluseks võtta. Otsust põhjendati peamiselt võrdse kohtlemise põhimõttega ja üldjuhul põhjustatud ebamugavustega.
10. Kohtuotsuses C-537/17 otsustas Euroopa Kohtu kaheksas koda, et vedu tuleb pidada „lennuks“ määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses ka siis, kui see sisaldab plaanipärast vahemaandumist koos lennuki vahetusega. Samal ajal nähtub kohtuotsuse põhjendustest, et ka selline vedu võib koosneda mitmest lennust. Landgericht Berlin'i (Berliini esimese astme kohus) kohtuotsus ja eelotsusetaotlus ei käsitle hüvitise summat. Landgericht Berlin (Berliini esimese astme kohus) esitas sõnaselge palve tõlgendada määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 3 lõiget 1, mis käsitleb määruse kohaldamisala.
11. Seega on Euroopa Kohus teinud teistsuguses kontekstis kohtuotsuseid, mille kohaselt ei võeta vahemaandumisi või teisele lennule ümberistumist arvesse. Mõlemas otsuses rõhutatakse, et ajakaotus ja sellega kaasnevad ebamugavused annavad õiguse saada hüvitist. See on kooskõlas Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikaga (nt [...] [23. oktoobri 2012. aasta otsus liidetud kohtuasjades Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657]). Sellest olulisel määral erinevate asjaolude puhul tuleb seda eraldi hinnata. Amtsgericht Düsseldorf'i (Düsseldorfi esimese astme kohus) eelotsusetaotlus kohtuasjas C-368/17, milles esitati muu

hulgas sama küsimus mis käesolevas kohtuasjas, kustutati registrist samamoodi kui Landgericht Hamburg'i (Hamburgi esimese astme kohus) eelotsusetaotlus (kohtuasjas C-557/18).

III.

12. Saksa kohtud vastavad sellele õigusküsimusele erinevalt.
13. [Saksa kohtute praktika] [...] **[lk 4]** [...]
14. Üksmeel elatakse selles, et lähtuda tuleb lennureisija lõppsihtkohast. See on määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõikes 1 sõnaselgelt ette nähtud. Käesolev artikkel 7 ei määra siiski kindlaks, millisest väljumiskohast tuleks lähtuda. Saksa kohtud lähtuvad nimetatud otsustes üldjuhul kooskõlas Euroopa Kohtu väljakujunenud praktikaga tekkinud ebamugavusest ja võrdse kohtlemise põhimõttest.

IV.

15. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates räägivad võrdse kohtlemise ja ebamugavuste mõistliku hüvitamise põhimõtted selle vastu, et võtta tõrgetega lennu vahemaa määramisel arvesse ka tõrgeteta toimunud lendude vahemaa.
16. Ebamugavused tühistatud lennu puhul seisnevad peamiselt selles, et tuleb korraldada teekonna muutmine ning reisija kaotab aega ja tema reisikava muutub. Üldjuhul tekivad suuremad ebamugavused pikema vahemaa puhul. Lühemate, Euroopa-siseste marsruutide puhul on üldjuhul võimalik kasutada rohkem ühendusi, seda ka muude ühissõidukitega. Asendusvedu on siis võimalik korraldada väiksema jõupingutusega ja „tegutsemisruum“ ([...] [23. oktoobri 2012. aasta otsus liidetud kohtuasjades Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 35]) on suurem. Sellega on kooskõlas, et nõuded asendusveole, **[lk 5]** selleks et vähendada hüvitist vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 7 lõikele 2, on rangemad juhul, kui vahemaa on lühem. See erinevus etendab tühistatud lendude puhul tähtsat osa kui lendude hilinemise korral. Kuivõrd lennu tühistamine kuulub – lisaks lennureisist mahajätmisele – määruse (EÜ) nr 261/2004 kohaldamisalasse algusest saadik, siis näib asjakohane lähtuda tõlgendamisel esmalt lennu tühistamise juhtumist.
17. Kuivõrd nimetatud määrus kujutab endast üldist korda, mis näeb ette kindlasummalised hüvitised, on vajalik tõlgendus, mis tagab võrdse kohtlemise ulatuses, mis läheb kaugemale käesolevast konkreetsest kohtuasjast. Kooskõlas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikliga 7 on seejuures asjakohane lähtuda lennu tühistamise mõjust lõppsihtkohas [...]. See tähendab, et tühistatud lennu reisijatele, kes kuni samasse lõppsihtkohta jõudmiseni taluvad sama tõrke tõttu samu ebamugavusi, makstakse ka sama suurt hüvitist. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul ei ole õigustatud maksta hagejatele lennu EW 86 tühistamise

tõttu suuremat hüvitist kui sama lennu teistele reisijatele, kellel oli sama sihtkoht. Seevastu võib vahetegemine nende lennureisijate vahel, kes broneerisid otselennu, ja nende lennureisijate vahel, kes broneerisid ümberistumisega lennu, olla põhjendatud neile üldjuhul põhjustatud erinevate ebamugavuste tõttu.

18. Võrreldes reisijatega, kes ei jõua juba esimesel lennul esinenud tõrke tõttu plaanipäraselt teisele lennule, tuleb lisaks arvesse võtta, et ka sageli esinevas olukorras, kus vedusid teostavad erinevad ettevõtjad, saab ühte lennuettevõtjat pidada vastutavaks tõrke eest, lähtudes kogu trajektoorist tervikuna. Sellele vastavalt sätestab määruse (EÜ) nr 261/2004 artikkel 7, et vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennu tühistamise „tõttu“ pärast kavandatud aega. Käesoleval juhul ei esinenud tõrget esimesel lennul ja tegutsemisruum ei olnud esimesel lennul piiratud. Määruses väljendatud eesmärgiga tasakaalustada lennureisijate ja lennuettevõtjate huve ([...] [23. oktoobri 2012. aasta otsus liidetud kohtuasjades Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punktid 39 ja 76 jj]) on kooskõlas, kui jätta plaanipärane etteveolend arvesse võtmata.

[...]

[...] [lk 6]

TÖÖDOKUMEN