

Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-560/19 - 1

Kohtuasi C-560/19

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

23. juuli 2019

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Juzgado de lo Mercantil nr 3 de Valencia (Valencia kaubanduskohus nr 3) (Hispaania)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

11. juuli 2019

Hageja:

GT

Kostja:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[...] [kohtuvaidluse andmed ja poolte nimed]

KOHTUMÄÄRUS

[...] [eelotsusetaotluse esitanud kohtuniku nimi]

Koht: VALENCIA

Kuupäev: 11. juuli 2019

FAKTILISED ASJAOLUD

I. Põhikohtuasi, milles esitatakse eelotsusetaotlus

GT esitas lennuettevõtja Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. vastu hagi, milles ta nõudis kavandatud lõppsihtkohta saabumise kellaajaga võrreldes

üle 24tunnise hilinemise tõttu 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, artiklis 7 ette nähtud 600 euro suurust rahalist hüvitist. Ta nõudis ka hüvitist summas 99,65 eurot hilinemise tagajärjel tekkinud kahju eest, kuna ta kaotas sihtkohas ühe eelbroneeritud hotelliöö, mille eest tal tuli maksta. [lk 2]

Hagis esitatud faktilised asjaolud on järgmised:

1. Hageja sõlmis Iberiaga (äriühing, mille põhitegevusala on reisijatevedu tema turustatavate piletitega) lepingu lennuks Alicantest Chicagosse, nagu nähtub hagi dokumendist nr 3. Lend toimus kahes osas:

– esimene osa oli Alicantest Madridi 9. septembril 2018 kell 09.40, saabumisega Madridi kell 10.50. Seda osa teenindas lennuettevõtja Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.;

– teine osa oli Madridist Chicagosse samal päeval, väljumisega kell 11.55 ja saabumisega sihtkohta kell 14.20. Seda osa teenindas lennuettevõtja Iberia.

2. Esimene lend[udest] (Alicante-Madrid) hilines Madridi saabumisel. Hageja väidab, et see hilines üks tund. Kostja tunnistab hilinemist, ehkki leiab, et see oli 30 minutit.

3. Selle hilinemise tõttu jäi reisija lennu teises osas ühenduslennust maha.

4. Reisija paigutati ümber teisele lennule ja ta saabus lõppsihtkohta Chicagosse üle 24tunnise hilinemisega.

II. Eelotsuse küsimus

Käesolev menetlus on peatatud [...] kohtuotsuse tegemiseni [riigisised menetlusküsimused]. Kohus täheldab kohtuotsuse tegemisel vajadust esitada eelotsuse küsimus.

III. Poolte ja mentelusse astujate identifitseerimine

Põhikohtuasja pooled on hageja GT, [lk 3] [...] [advokaadi nimi] ja kostja Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [...] [advokaadi nimi].

ÕIGUSLIKUD PÕHJENDUSED

I. Euroopa Liidu õiguslik raamistik

1. Määruse (EÜ) nr 261/2004 [...] põhjenduses 7 on märgitud: „Käesoleva määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks peaks selles määruses sätestatud kohustuste täitmine jääma tegutsevale lennuettevõtjale, kes teostab või kavatseb teostada

lennu, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale, on renditud ilma meeskonnata (*dry lease*) või koos meeskonnaga (*wet lease*) või kasutatakse seda muul alusel“.

2. Määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artiklis 2 on sätestatud: „Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid: a) lennuettevõtja – kehtiva lennutegevusloaga õhustranspordiettevõtte; b) tegutsev lennuettevõtja – lennuettevõtja, kes teostab või kavatsseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.
3. Määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artikli 2 tähenduses on: „lõppsihtkoht – registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute ümberistumistega lendude korral viimase lennu sihtkoht; arvesse ei võeta olemasolevaid ümberistumisega asenduslende, kui peetakse kinni esialgsest kavandatud saabumisajast“. [lk 4]

26. veebruari 2013. aasta kohtuotsuses Folkerts kohtuasjas C-11/11 sedastati: „Ümberistumistega lennu puhul omab [...] määruse [(EÜ)] nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud kindlasummalise hüvitise maksmisel tähtsust ainult hiline mine, mis tuvastatakse võrreldes kavandatud saabumisajaga lõppsihtkohta, kusjuures lõppsihtkoha all tuleb mõista asjaomase reisija viimase lennu sihtkohta“.

4. Määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artikli 3 lõikes 5 on sätestatud: „Seda määrust kohaldatakse mis tahes lennuettevõtja suhtes, kes korraldab lõigetes 1 ja 2 osutatud reisijatele reise. Kui tegutsev lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud“.
5. Määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c on sätestatud, et lennu tühistamise korral „on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7 [...]“.
6. Määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artikli 7 lõige 1 reguleerib rahalist hüvitist, sätestades: „Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:
 - a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;
 - b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500-3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;
 - c) 600 euro ulatuses kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

Vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega“. [lk 5]

7. 19. novembri 2009. aasta kohtuotsuses Sturgeon liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07 ning 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsuses Nelson liidetud kohtuasjades C-581/10 ja C-629/10 võrdsustati lennu suur hiline mine saabumisel lennu tühistamisega.
8. [Nõukogu] direktiivi 90/314/[EMÜ] artikli 5 lõikes 1 on sätestatud, et liikmesriigid võtavad vajalikud meetmed tagamaks, et lepingu korraldav ja/või vahendav pool vastutab tarbija ees lepingust tulenevate kohustuste nõuetekohase täitmise eest vaatamata sellele, kas neid kohustusi peab täitma korraldaja ja/või vahendaja või muud teenuste osutajad, ilma et see piiraks korraldaja ja/või vahendaja õigust esitada nõudmisi neile muudele teenuste osutajatele.
9. Määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artiklis 13 on sätestatud: „*Kui tegutsev lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesoleva määruse kohaseid kohustusi, ei või käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks õigust taotleda vastavalt kohaldatavale õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt*“.
10. Komisjoni 15. juuni 2016. aasta teatise punktis 2.2.3 on sätestatud: „*Artikli 3 lõike 5 kohaselt vastutab määrusest tulenevate kohustuste eest alati lendu teostav lennuettevõtja, mitte mõni muu lennuettevõtja, kes näiteks on müünud pileti. Lendu teostav lennuettevõtja on määratletud põhjenduses 7*“.
11. 7. septembri 2017. aasta kohtuotsuses Bossen kohtuasjas C-559/16 märgiti, et määruse [(EÜ) nr 261/2004] sätted „*näevad need ette reisijate õiguse hüvitisele, tegemata vahet sellel, kas need reisijad jõuavad lõppsihtkohta otse lennuga või ümberistumistega*“.

II. Eelotsusetaotluse esitamist õigustavad kahtlused [lk 6]

1. Nagu eelmises õiguslikus põhjenduses märgitud, näib, et ühenduse õigusnormid viitavad sellele, et määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist on kohustatud maksma lendu teostav lennuettevõtja, olenemata sellest, kes on müünud pileti. See tähendab, olenemata sellest, kes on lepingujärgne lennuettevõtja. See näib olevat selge juhul, kui pileti on müünud ja seega reisijaga on lepingu sõlminud reisibüroo. Kahtlus tekib aga siis, kui pileti müüb ettevõtja, kes tegeleb lennureisijateveoga, kuid ei ole lendu teenindav ettevõtja, sest lennuettevõtjate liitude tulemusel teenindab lendu tegelikult mõni teine lennuettevõtja. Sellise olukorraga ongi tegemist põhikohtuasjas. Selles müüb nimelt pileti Iberia ja on lennureisijateveoga tegelev lennuettevõtja. Tema ei teeninda aga lendu Alicantest Madridi, kuna seda lennuosa teostab tegelikult kahe äriühingu vahelise liidu alusel teine lennuettevõtja, käesoleval juhul Air Nostrum.

Seepärast tekib küsimus, kas määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmise kohustus lasub ainult ja üksnes ettevõtjal, kes teenindab lendu ja teostab seega seda tegelikult, või kas selle võib panna ka ettevõtjale, kes lendu ei teeninda, kuid on lepingu sõlminud ettevõtja ja ettevõtja, kes tegeleb samuti reisilendude teostamisega. Ehk sama kehtib juhul, kui äriühingu, kelle

põhitegevusala on lennureisijatevedu, kes müüb pileti, kuid ei teeninda lendu, st et ta ei teosta seda tegelikult, võib arvata mõiste „*tegutsev lennuettevõtja*“ alla.

Seepärast on esimene küsimus seoses määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artikli 2 punktiga b ja artikli 3 lõikega 5: kas neist võib aru saada nii, et mõiste „*tegutsev lennuettevõtja*“ hõlmab äriühingut, kelle põhitegevusala on lennureisijatevedu ja kes müüb pileti, kuid ei teeninda lendu, see tähendab et ta ei teosta tegelikult lendu?

2. Kui vastus eelmisele [küsimusele] on eitav, tekib küsimus, kes peab maksma hüvitist, kui samas lennus [lk 7] osaleb ümberistumisega lennu puhul lennu tegelikul teostamisel kaks või mitu lennuettevõtjat.

Nagu selgitatud, on Euroopa Liidu Kohtu praktikas ette nähtud, et otsustav kriteerium rahalise hüvitise nõudmiseks on üle kolmetunnine hilinemine võrreldes kavandatud lõppsihtkohta saabumise ajaga. See ei sõltu asjaolust, kas hilinemise põhjustab hilinemine lennu väljumisajast, lennu ajal või ümberistumisega lennul.

See viimati nimetatud asjaolu tekitabki kahtlusi määruse [(EÜ) nr 261/2004] tõlgendamisel. Probleem tekib nimelt juhtudel, nagu põhikohtuasjas, kus lend toimub kahes osas, millest kumbagi osa teostab tegutsev lennuettevõtja ja hilinemise tõttu esimeses osas jäädakse ühenduslennust maha. Konkreetselt juhul, kui hilinemine selles esimeses osas on alla kolme tunni, kuid hilinemine lõppsihtkohta on ühenduslennust maha jäämise tõttu rohkem kui kolm tundi.

Kui tegemist oleks erinevate lendudega, siis ei ole kahtlust, et ei oleks õigust hüvitisele.

Probleem on siis, kui tegemist on ühe ümberistumisega lennuga. Käesoleval juhul hilines esimese lennu teostava lennuettevõtja lend võrreldes kavandatud saabumisaajaga, kuid see hilinemine oli alla kolme tunni. See lennu esimese osa hilinemine põhjustas aga suure hilinemise lõppsihtkohta.

Sellest tulenevalt on küsimused, mis tekivad, järgmised: kas reisijatel on õigus saada määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist juhul, kui lend on jagatud mitmeks osaks ja väike (alla kolmetunnine) hilinemine ühes osas põhjustab ühenduslennust maha jäämise tõttu suure (üle kolmetunnise) hilinemise lõppsihtkohta? Kui vastus on jaatav, siis kas – juhul, kui lennu eri osi teostavad eri lennuettevõtjad – on [lk 8] määruse [(EÜ) nr] 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist kohustatud maksma see lennu teostav lennuettevõtja, kelle lennuosas tekkis väike (alla kolmetunnine) hilinemine, kuid mis põhjustas ühenduslennust maha jäämise ja seetõttu suure (üle kolmetunnise) hilinemise lõppsihtkohta?

RESOLUTSIOON

KOHUS OTSUSTAB esitatud põhjendustest lähtudes esitada Euroopa Liidu Kohtule järgmise eelotsusetaotluse:

1. Kas äriühingu, kelle põhitegevusala on lennureisijatevedu ja kes müüb pileti, kuid ei teeninda lendu, see tähendab et ta ei teosta seda tegelikult, võib lugeda mõiste „*tegutsev lennuettevõtja*“ alla kuuluvaks?

2. Kui vastus eelmisele küsimusele on eitav, siis kas reisijatel on õigus saada määruse 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist juhul, kui lend toimub mitmes osas ja väike (alla kolmetunnine) hilinemine ühes osas põhjustab ühenduslennust maha jäämise tõttu suure (üle kolmetunnise) hilinemise lõppsihtkohta? Kui vastus on jaatav, siis kas – juhul, kui lennu eri osi teostavad eri lennuettevõtjad – on määruse 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist kohustatud lendu teostav lennuettevõtja, kelle lennuosas tekkis väike (alla kolmetunnine) hilinemine, kuid mis põhjustas ühenduslennust maha jäämise ja seetõttu suure (üle kolmetunnise) hilinemise lõppsihtkohta?

[...] [lk 9] [...]

[...] [lk 10] [...] [lõpuvormelid ja allkiri]