

# Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-188/20 – 1

## Kohtuasi C-188/20

### Eelotsusetaotlus

#### Saabumise kuupäev:

30. aprill 2020

#### Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)

#### Eelotsusetaotluse kuupäev:

6. aprill 2020

#### Hagejad ja apellandid:

JG

LH

MI

NJ

#### Kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

Azurair GmbH (likvideerimisel)

#### Menetlusse astuja:

alltours flugreisen gmbh

---

[...]

I.

[...]

Landgericht Düsseldorf

ET

## Kohtumäärus

Kohtuasjas

1. laps JG, kelle seaduslikud esindajad on LH ja MI,
2. LH,
3. MI,
4. laps NJ, kelle seaduslikud esindajad on LH ja MI,

hagejad ja apellandid,

[...]

*versus*

Azurair GmbH (likvideerimisel), keda esindab likvideerija OP,

kostja ja vastustaja apellatsioonimenetluses,

[...]

[...] [lk 2]

menetlusse astuja:

alltours flugreisen gmbh, [...]

Düsseldorf,

[...]

tegi Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)  
22. tsiviilkolleegium

28. veebruari 2020. aasta istungi põhjal

[...]

### **järgmise kohtumääruse:**

Menetlus peatatakse.

Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 alusel liidu õiguse tõlgendamise kohta järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas lennureisijal on „kinnitatud broneering“ 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), artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses, kui ta on saanud reisiettevõtjalt, kellega ta on lepingulises suhtes, „muu tõendi“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses, millega antakse talle kinnitus tema paigutamise kohta konkreetsele kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha, väljumis- ja saabumisaja ning lennunumbriga lennule, olgugi et reisikorraldaja ei ole reserveerinud asjaomase lennuettevõtja juures sellele lennule istekohta ega ole saanud lennuettevõtjalt asjaomast kinnitust?

2. Kas lennuettevõtjat tuleb pidada lennureisija suhtes tegutsevaks lennuettevõtjaks määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tähenduses juba siis, kui reisija on küll sõlminud lepingu reisikorraldajaga, kes on andnud reisijale kinnituse tema paigutamise kohta konkreetsele kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha, väljumis- ja saabumisaja ning lennunumbriga lennule, kuid reisikorraldaja ei ole reserveerinud reisija jaoks lennule istekohta, mistõttu ei ole selle lennu puhul tekkinud lepingulist suhet lennuettevõtjaga?

3. Kas lennu „kavandatud saabumisaeg“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti h, [lk 3] artikli 5 lõike 1 punkti c, artikli 7 lõike 1 teise lause ja lõike 2 tähenduses võib seoses lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise tõttu makstava hüvitisega tuleneda „muust tõendist“, mille on reisikorraldaja lennureisijale väljastanud, või tuleb lähtuda piletist määruse nr 261/2004 artikli 2 lõike f tähenduses?

4. Kas tegemist on lennu tühistamisega määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 ning artikli 5 lõike 1 tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja muudab pakettreisi raames broneeritud lennu plaanipärast väljumisaega nii, et lend väljub küll samal päeval, kuid vähemalt kaks tundi ja kümme minutit varem?

5. Kas tegutsev lennuettevõtja võib määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 kohaselt makstavat hüvitise summat vastavalt määruse artikli 7 lõikele 2 vähendada, kui lennu varasemaks muutmise aeg jääb viidatud sättes märgitud ajavahemike piiresse?

6. Kas enne reisi algust saadetud teade lennu väljumisaja varasemaks muutmise kohta kujutab endast pakkumust muuta teekonda määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a ning artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses?

7. Kas määruse nr 261/2004 artikli 14 lõige 2 kohustab tegutsevat lennuettevõtjat teatama lennureisijale selle ettevõtja täpse nime ja aadressi, kellele saab reisija esitada lennuteekonna pikkusest oleneva hüvitise nõude, ja vajaduse korral teatavaks tegema, millised dokumendid peab reisija oma nõudele lisama?

## Põhjendused

### I.

Hagejad esitavad kostjale hüvitise nõude, tuginedes 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 (edaspidi „määrus nr 261/2004“) artikli 7 lõike 1 punktile b. **[lk 4]**

Hageja 2 broneeris 15. jaanuaril 2018 reisibüroos endale ja teistele hagejatele pakettreisi Sidesse (Türgi), mida pakkus kostja nõuete toetuseks menetlusse astunud reisikorraldaja (edaspidi „menetlusse astuja“). Reis sisaldas lendu Antalyasse (Türgi) ja tagasilendu Antalyast. Hagejale 2 väljastati nimetust „reisi eelbroneering“ kandev dokument [...], milles olid loetletud kostja lennud. Kohalelennuks oli märgitud 15. juulil 2018 toimuv lend lennunumbriga ARZ 8711 Düsseldorfist Antalyasse väljumisajaga kell 06:00 ja saabumisajaga kell 10:30 (kõik kellaajad on kohalikus ajas). Tagasilennuks oli märgitud 5. augustil 2018 toimuv lend lennunumbriga ARZ 8712, mis pidi väljuma Antalyast kell 12:00 ja saabuma Düsseldorfis kell 14:45. Selle all oli „reisi eelbroneeringus“ järgmine märkus: „EELDATAVAD LENNUAJAD – PALUN KONTROLLIGE LENNUAJAD ÜLE LENNUPILETITEST“.

Hagejad toimetati kostja lendudega (lennunumbrid ARZ 8711 ja 8712) tõepoolest Düsseldorfist Antalyasse ja tagasi (lennuteekonna pikkus mõlemal suunal 2482 km), kuid kohalelennuga jõudsid kaebajad lõppsihtkohta alles 16. juulil 2018 kell 01:19. Tagasilend toimus 5. augustil 2018 kell 05:10. Hagejatele ei antud kohalelennu ega tagasilennu kohta kirjalikku teatist vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 14 lõikele 2.

Sellele tuginedes esitavad hagejad kostja vastu määruse nr 261/2004 alusel iga isiku ja mõlema suuna kohta 400,00 euro suuruse hüvitise nõude. Hagejad leiavad, et „reisi eelbroneeringus“ esitatud andmetest lähtuvalt hilines kohalelend saabumisel rohkem kui kolm tundi. Tagasilend tühistati, kuna lennuaja muutmise varasemaks tähendab tühistamist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 tähenduses. Hagejatel olid kinnitatud broneeringud lendudele, mille plaanipärased lennuajad olid kell 06:00/10:30 (kohalelend) ja kell 12:00/14:45 (tagasilend). Peale selle paluvad hagejad, et neid vabastataks nende esindaja kulude hüvitamisest, mis tekkisid hüvitise kohtueelsest sissenõudmisest, kusjuures esindajale anti käsund enne seda, kui hagejad esitasid kostjale maksenõude.

Esimese astme kohtuks olevas Amtsgericht Düsseldorfis märkis kostja enda kaitseks, et tema ei kavandanud lende nende lennuaegadega, mis olid esitatud „reisi eelbroneeringus“. Tema lennuplaan on kooskõlas andmetega, mis sisalduvad Anex Tour GmbH poolt 22. jaanuaril 2018 menetlusse astujale väljastatud dokumendis „reisikinnitus/arve“. Selle kohaselt pidi kohalelend väljuma 15. juulil 2018 kell 20:05 ja saabuma järgmisel päeval kell 00:40, tagasilend pidi väljuma 5. augustil 2018 kell 08:00 ja saabuma kell 10:50. Järelikult ei hilinenud 15. augustil 2018 toimunud lend ARZ 8711 **[lk 5]** saabumisel kolm tundi või rohkem. Lennu ARZ 8712 kohta leiab kostja, et lennu

varasemaks muutmine ei tähenda lennu tühistamist määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 tähenduses. Lisaks tugineb kostja määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punktist b tulenevale õigusele vähendada hüvitise summat, kuna hagejad saabusid lõppsihtkohta Düsseldorfis kõigest kaks tundi ja viiskümmend minutit varem kui kavandatud.

Amtsgericht (esimese astme kohus) jättis hagi rahuldamata ja märkis, et hagejate esitatud „reisi eelbroneering“, mille oli väljastanud reisibüroo, ei ole broneeringukinnitus määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses. Juba dokumendi nimetusest nähtub, et tegemist ei ole kostja või reisikorraldaja antud broneeringukinnitusega. Lisaks on dokumendis selgelt märgitud, et lennuajad on vaid eeldatavad. Kontekstist tuleneb, et dokumendis märgitud lennuaegu ei olnud veel tunnustatud ega registreeritud. Seega ei ole dokumendis esitatud lennuajad siduvad.

## II.

Viidatud järeldused osutuvad õiguslikul hindamisel – 15. augustil 2018 toimunud kohalelendu puudutavas osas – põhjendatuks vaid siis, kui kostjat ei tule pidada tegutsevaks lennuettevõtjaks seoses lennuga, mille plaanipärane saabumisaeg oli vastavalt „reisikinnitusele“ kell 10:30, ja kui hagejatel ei olnud kinnitatud broneeringuid sellele lennule.

Kuna hagejate arvates tuleb eeltoodu osas asuda jaatavale seisukohale, siis esitasid hagejad Amtsgericht Düsseldorfis (Düsseldorfis esimese astme kohus) otsuse peale apellatsioonkaebuse. Kostja ja menetluse astuja paluvad seevastu jätta vaidlustatud otsus muutmata.

Tagasilennu puhul ei ole reisi eelbroneeringus märgitud andmed määravad, kuna nüüdseks ei ole kohtuasja poolte vahel vaidlust selles, et lend ARZ 8712 muudeti varasemaks, millest tulenevalt väljus see kella 08:00 asemel kell 05:10. Pooled vaidlevad siiski selle üle, kas lennu varasemaks muutmine tähendab tühistamist vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 1 koosmõjus artikli 2 punktiga 1.

## III.

Kostja apellatsioonkaebuse rahuldamine osas, mis puudutab kohalelendu ja pikaajalise hilinemise tõttu esitatud hüvitise nõuet, sõltub otsustaval määral sellest, kas broneeringukinnitust, mille väljastas reisikorraldaja, ilma et ta oleks teinud samasugust broneeringut („broneeringukate“) selle lennuettevõtja juures, kelle vastu on esitatud määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel hüvitise nõue, saab pidada „kinnitatud broneeringuks“ määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 [lk 6] punkti a tähenduses, kas lennuettevõtjat, kelle vastu on esitatud hüvitise nõue, tuleb sellisel juhul pidada „tegutsevaks lennuettevõtjaks“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tähenduses ja kas reisikorraldaja sellise broneeringukinnituse alusel on võimalik kindlaks määrata lennu „kavandatud saabumisaega“.

Pikaajalise hilinemise tõttu saabumisel võivad reisijad esitada tegutseva lennuettevõtja vastu hüvitise nõude, kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem (Euroopa Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsus *Sturgeon vs. Condor jt*, C-402/07, C-432/07, punkt 69, mida kinnitavad 23. oktoobri 2012. aasta otsus *Nelson vs. Lufthansa jt*, C-581/10, C-629/10, samuti 26. veebruari 2013. aasta otsus *Air France vs. Folkerts*, C-11/11, punkt 33).

## 1.

Määruse nr 261/2004 kohaldatavuse seisukohast on vastavalt määruse artikli 3 lõike 2 punktile a oluline esmalt see, kas lennureisijatel oli „kinnitatud broneering asjaomasele lennule“. Mõiste „broneering“ on määratletud määruse artikli 2 punktis g. Viidatud sätte kohaselt loetakse ka „muu tõend“ kui „pilet“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti f tähenduses „broneeringuks“, kui sellest nähtub, et „reisikorraldaja“ on broneeringu registreerinud ja seda tunnustanud. Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) praktika kohaselt võib „kinnitatud broneering“ tuleneda ka reisikorraldaja väljastatud asjaomasest tõendist, mis sisaldab siduvat kinnitust reisija paigutamise kohta konkreetsele kindlaksmääratud lennunumbri ja kellaajaga lennule [...]. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et sellise tõendi piisavus määruse nr 261/2004 kohaldamiseks tuleneb ka määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punkti a ja punkti g koosmõjust. Selleks ei ole nõutav, et enne broneeringukinnituse väljastamist on reisikorraldaja broneerinud asjaomaselt lennuettevõtjalt samadele isikutele ka kohad sellele lennule („broneeringukate“).

## 2.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et hagejate õigus nõuda kustjalt kohalelennu eest hüvitist sõltub siiski sellest, kas kustja andis menetlusse astujale Anex Tour GmbH kaudu kinnituse hagejate paigutamise kohta 15. juulil 2018 plaanipäraselt kell 10:30 saabuma pidanud lennule ARZ 8711, sest vaid sellisel juhul oli kustjal kavatsus reisijate isikuga seotud lend hagejatega lepingu sõlminud reisikorraldaja (menetlusse astuja) nimel ka teostada (määruse nr 261/2004 artikli 2 punkt b) ja seepärast saab ta kui selle lennu puhul tegutsev lennuettevõtja [lk 7] olla kustjaks. Lennuettevõtja selline kavatsus nõuab aga paratamatult, et reisikorraldaja annab oma soovist paigutada asjaomane reisija lennule, mida lennuettevõtja huvitatud isikutele pakub, lennuettevõtjale eelnevalt teada. Selline teade tähendab aga reisikorraldaja tehtavat broneeringut. Seepärast leiab ka eelotsusetaotluse esitanud kohus, et reisikorraldaja peab alati olema teinud samasuguse broneeringu („broneeringukate“) ja kui ta seda ei tee, siis ei ole tema väljastatud „tõend“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses piisav, et saaks nõuda hüvitist lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise eest.

## 3.



Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et „algselt kavandatud saabumisaeg“ eespool viidatud Euroopa Kohtu praktika tähenduses ei saa tuleneda tõendist, mille on reisikorraldaja väljastanud asjaomase lennuettevõtjaga kooskõlastamata.

„Kavandatud saabumisajast“ on juttu ka määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis h, artikli 5 lõike 1 punktis c, artikli 6 lõikes 1 ja artikli 7 lõike 1 teises lauses ning lõikes 2. Kohtuotsuses *Air France vs. Folkerts* märkis Euroopa Kohus, et määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitise maksmiseks tuleb hilinemist hinnata sellesse sihtkohta kavandatud saabumisaja seisukohalt; seoses mõistega „lõppsihtkoht“ viitas Euroopa Kohus viidatud kohtuotsuse punktis 34 määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis h sisalduvale määratlusele. Selle sätte kohaselt on lõppsihtkoht registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute ümberistumistega lendude korral viimase lennu sihtkoht. Viidatud kohtuotsuses lähtus Euroopa Kohus lõppsihtkoha määratlemisel seega artikli 2 punkti f tähenduses piletit, mis on selle sätte määratluse kohaselt paber kandjal või muul kujul kui paberina esinev samaväärne dokument, mille on välja andnud või heaks kiitnud lennuettevõtja või tema volitatud esindaja, seega on lennupilet reisimisõigust andev füüsiline või elektrooniline dokument. „Muule tõendile“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses („broneering“) Euroopa Kohus ei viidanud.

Kui õigust hüvitisele silmas pidades kanda eelpool märgitu üle kavandatud saabumisaja kindlaksmääramisele, siis jõutaks järeldusele, et ka selles osas peab määrav olema reisijale väljastatud „pilet“, mistõttu ei ole „broneeringus“ sisalduv teistsugune teave oluline. Käesoleval juhul oleks seega hagejatele 15. jaanuaril 2018 väljastatud „reisi eelbroneering“ kavandatud saabumisaja kindlaksmääramiseks algusest peale välistatud [...], ilma et omaks tähtsust, kas seda saab üldse pidada „kinnitatud broneeringuks“ määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses. Pealegi ei täida see ka määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis f „piletile“ esitatud tingimusi, kuna ei saa eeldada, et selle on nimetatud lendudega reisimise „õigust“ tõendava dokumendina väljastanud kostja [lk 8] volitatud esindaja. „Reisi eelbroneering“ tähendab vaid seda, et sellega dokumenteeriti registreerimine menetlusse astuja korraldatud pakettreisile. Selline dokument, mida saaks üheti mõistetavalt identifitseerida „piletina“, käesoleval juhul puudub.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et „plaanipärane saabumisaeg“ ei saa tuleneda „muust tõendist“, mille on väljastanud reisikorraldaja, kes ei ole asjaomase lennu osas lennuettevõtjaga lepingut sõlminud. Nimelt on lennu kavandamine üksnes lennuettevõtja ülesanne. Lennuettevõtja on lennu kavandanud siis, kui ta on selle lisanud oma lennuplaani ja seega kindlaks määranud väljumis- ja saabumiskoha, väljumis- ja saabumisaja, andnud lennule lennunumbri ja avanud lennu broneerimise [...]. Seni kuni lennuga seoses ei ole tehtud reserveeringuid, seega broneeritud lennule kohti, võib lennuettevõtja lennuplaani muuta või sellest loobuda, ilma et sellest tuleneks reisijate õigus hüvitisele; see nähtub määruse nr 261/2004 artikli 2 punktist 1. Sellest järeldub, et

„muu tõend“ määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses, mille on reisikorraldaja väljastanud enne viidatud reserveeringu tegemist, ei too vähemasti sellisel juhul kaasa õigust hüvitisele. See ei luba eeldada, et sellise „muu tõendi“ alusel tekib igal juhul õigus hüvitisele, kui asjaomane lennuettevõtja selles märgitud lendu ei teosta või teostab selle muul ajal.

## 4.

Teistsugust järeldust ei saa tuleneda ka määruse nr 261/2004 artiklist 13, sest eelotsusetaotluse esitanud kohus ei näe võimalust, kuidas saaks hüvitisenõude saanud lennuettevõtja esitada regressinõude reisikorraldaja vastu, kui nende vahel puudub lepinguline suhe, kuid lennuettevõtja peab maksma määruse nr 261/2004 alusel hüvitist, mida temalt nõutakse seetõttu, et ta ei ole järginud lennuplaani, mida ta ise koostanud ei olegi. Seda arvestades leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ka reisijate kaitstuse kõrge taseme tagamise eesmärk (määruse nr 261/2004 põhjendus 1) ei saa kaasa tuua teistsugust järeldust. Reisikorraldaja, kellega reisija on sõlminud lepingu, on tema jaoks isik, kelle vastu ta saab esitada regressinõude talle seetõttu tekkinud kahju tõttu, et ta usaldas reisikorraldaja ebaõigeid andmeid lennuplaani kohta. [lk 9]

## IV.

Osas, mis puudutab tagasilennuga seotud hüvitisenõuet, mille esitasid hagejad vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikele 1 koosmõjus artikli 7 lõike 1 punktiga b, on määrav see, kas lennu muutmine vähemalt kahe tunni ja viiekümne minuti võrra varasemaks, mille tagajärjel väljus lend kella 08:00 asemel kell 5:10, kujutab endast lennu tühistamist määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l tähenduses.

## 1.

Määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis l sätestatud legaaldefiniitsiooni kohaselt tähendab „tühistamine“ olukorda, kus varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära. Kavandatud lennu „äräjäämist“ tuleb eristada „hilinemisest“ ning seda iseloomustab see, et algsest lennuplaanist loobutakse (vt Euroopa Kohtu 19. novembri 2009. aasta otsus *Sturgeon jt vs. Condor ning Böck jt vs. Air France SA*, C-402/07, C-432/07, punkt 33 jj). Euroopa Kohus ei ole seni selgitanud, kas lennuplaanist loobumisega on tegemist ka juhul, kui lend väljub kavandatud väljumisajast kaks tundi ja viiskümmend minutit varem.

Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) praktika kohaselt [...] on olukord, kus lennuettevõtja muudab broneeritud lennu väljumisaja märkimisväärses ulatuses varasemaks, samaväärne lennu tühistamisega – olles seotud pakkumusega muuta teekonda – ning võib anda õiguse hüvitisele määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel. Bundesgerichtshof märgib [...], et tühistamist iseloomustab see, et lennuettevõtja loobub lõplikult oma algsest lennuplaanist, olgugi et reisijad paigutatakse teisele lennule. Seda selgitab Euroopa Kohtu



praktika (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus *Sturgeon jt vs. Condor*; samuti 13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus *Sousa Rodriguez vs. Air France*, C-83/10), mis käsitleb vahetegemist tühistamise koosseisu ja pikaajalise hilinemise koosseisu vahel. Algselt lennuplaanist loobutakse ka siis, kui lend muudetakse mitu tundi varasemaks.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb siiski, kas tõlgendus, mille on liidu õigusele andnud Bundesgerichtshof, on õige.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et tõsiasi, et määrus nr 261/2004 lennu varasemaks muutmist kordagi ei maini ja sellist olukorda kuidagi ei reguleeri, ei takista üldiselt tõlgendamast artikli 2 punkti 1 nii, nagu seda on teinud Bundesgerichtshof. Euroopa Kohtu praktika kohaselt on põhimõtteliselt võimalik järeldada, et lend on tühistatud, kui algselt kavandatud ja hilinevad lend asendatakse teise lennuga, see tähendab kui algselt lennuplaanist loobutakse ja selle lennu reisijad liituvad reisijatega sellisel lennul, mis on samuti plaanipärane, kuid seda sõltumata lennust, millele [lk 10] sellisel moel üleantud reisijad olid teinud broneeringu; oluline on vaid iga sellisel moel transporditud reisija individuaalne olukord, teisisõnu fakt, et asjaomase reisija puhul on lennu esialgselt plaanist loobutud (kohtuotsus *Sousa Rodriguez*, punktid 30 ja 31). Euroopa Kohus on aga märkinud ka seda, et lennu tegeliku väljumisaja muutmine kavandatud väljumisajast hilisemaks ei tähenda tühistamist; hilinevad lendu ei saa sõltumata hilinemise kestusest pidada tühistatud lennuks, kui lend väljub vastavalt algselt kavandatud lennuplaanile (kohtuotsus *Sturgeon jt vs. Condor*, punktid 32 ja 34). Sellest tulenevalt ei kahtle eelotsusetaotluse esitanud kohus selles, et lennu muutmine varasemaks tähendab algse lennuplaani muutmist Euroopa Kohtu praktika tähenduses.

Kahtlused määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 õige tõlgendamise suhtes tekivad eelotsusetaotluse esitanud kohtul seetõttu, et erinevalt olukorrast, kus lend lühikese etteatamistähtajaga tühistatakse, ilma et pakutaks vastavalt artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii asenduslendu, või olukorrast, kus on tegemist pikaajalise hilinemisega, ei too lennu varasemaks muutmine, mis on kaheldamatult tegutseva lennuettevõtja lennuplaneerimise ülesanne, paratamatult kaasa ebamugavust, mida tuleb standardiseeritult korvata või vähendada hüvitise maksmise, abi andmise ja hoolitsuse kaudu. Nimelt isegi kui reisijatele ei tehta määruse viimati nimetatud sättes märgitud pakkumust teekonda muuta, kuid lennu varasemaks muutmisest antakse neile piisavalt aegsasti teada, ei teki reisijatel võrreldavaid raskusi ja ebamugavust määruse põhjenduste 12 ja 13 tähenduses, kuna nad saavad oma tegevuse uue lennukavaga õigel ajal kohandada ja seega on neil võimalik saabuda lennujaama uueks väljumisajaks. Järelikult ei vaja nad abi ega hoolitsust, mis oleks vajalik lennujaamas ootamise ajal. Kuna ooteaeg kaob, ei teki neil ka sellest tingitud raskusi ja ebamugavust, mida oleks vaja korvata. Raskused ja ebamugavus võivad äärmisel juhul tekkida siis, kui asjaomaseid reisijaid lennu varasemaks muutmisest eelnevalt ei teavitata ja nad saavad lennule registreerimisele alles algselt kavandatud väljumisajaks. Käesoleval juhul ei ole see aga nii, sest hagejad toimetati kohale varasemaks muudetud

tagasilennuga. Seepärast võivad raskused ja ebamugavus sellistel juhtudel nagu käesolev seisneda vaid selles, et tagasilennu varasemaks muutmisega sunniti reisijaid oma reisikava muutma. See ei toonud nende jaoks aga kaasa ooteaegadest tingitud ajakadu.

Kui sellistel juhtudel nagu käesolev peaks juba lennu varasemaks muutmisest tekkima kahju, mida tuleb korvata hüvitisega, tekib küsimus, kui suur peab olema selle ulatus, et selle alusel tekiks määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 kohane õigus hüvitisele. Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et [lk 11] raskused ja ebamugavused, mis lennu muutmisega mitu tundi varasemaks üldjuhul kaasnevad, ei ole võrreldavad nendega, mis tekivad lennu lühikese etteteatamistähtajaga tühistamise või pikaajalise hilinemise korral.

## 2.

Euroopa Kohtu praktikas on selgeks tegemata ka küsimus, kas juhul, kui lennu varasemaks muutmine võib tähendada tühistamist määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 tähenduses, on tegutseval lennuettevõtjal määruse artikli 7 lõike 2 kohaselt õigus hüvitise summat vähendada, kui tegeliku saabumisaaja erinevus kavandatud saabumisaajast jääb määruse artikli 7 lõikes 2 sätestatud ajavahemike piiresse. Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb sätte kohaldatavuses lennu varasemaks muutmisele juba seetõttu, et säte sisaldab küll teekonna muutmise teadet, kuid võrd sellega on üldse seotud tühistamine, kuid see ei kujuta endast pakkumust määruse nr 261/2004 artikli 8 tähenduses, nagu seda eeldab artikli 7 lõige 2. Määruse artikli 8 kohaselt on reisijatel nimelt õigus valida ja põhjenduse 20 kohaselt tuleb reisijaid nende õigustest täielikult teavitada. See tähendab, et lennuettevõtja, kes lennu tühistab, pakub reisijatele võimalust teha valik tingimustel, mis on sätestatud määruse artikli 8 lõike 1 punktides a, b ja c (Euroopa Kohtu 29. juuli 2019. aasta otsus *Rusu vs. Blue Air*, C-354/18, punkt 53, seoses lennureisist mahajätmisega). Euroopa Kohtu sõnul (viidatud kohtuotsus, punkt 54) järeldeb sellest, et selline pakkumine peab andma lennureisist maha jäetud reisijatele vajalikku teavet, et nad saaksid teha tulemusliku valiku ning otsustada, kas lend tühistada ja saada pileti eest hüvitist või jätkata esimesel võimalusel või hilisemal kuupäeval võrreldavatel reisingimustel reisi lõppsihtkohta. Teekonna muutmise pakkumusele esitatavaid nõudeid ei täideta, kui lennuettevõtja teeb reisijale pelgalt teatavaks, et tema lend on muudetud varasemaks.

## 3.

Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktide b ja c kohased võrreldavad reisingimused seonduvad algselt broneeritud lennuga ja seega õhuveolepinguga. Kas kahe tunni ja viiekümne minuti võrra varasemaks muudetud lend on algselt broneeritud lennuga selles tähenduses veel võrreldav ja kujutab endast teekonna jätkamist esimesel võimalusel, millest tulenevalt on kostjaks olev lennuettevõtja lennu varasemaks muutmise teatega talle sätestest tulenevad kohustused täitnud, on samuti veel välja selgitamata. [lk 12]

## V.

Osas, mis puudutab hagejate nõuet vabastada nad nende esindaja kulude hüvitamisest, sõltub eelotsusetaotluse esitanud kohtu tehtav otsus sellest, milline peab olema reisijale määruse nr 261/2004 artikli 14 lõike 2 kohaselt väljastatava teatise sisu.

[...] [riigisisese õiguse kohaselt puudub õigus nõuda vabastust viivituse tõttu]

Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et juhtudel, kus viivitust ei esine, ei ole nende advokaadikulude hüvitamine, mis on tekkinud määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel esmakordse hüvitisenõude esitamisel, juba ainult sellepärast automaatselt võimalik, et tegutsev lennuettevõtja ei ole määruse nr 261/2004 artikli 14 lõikest 2 tulenevat kohustust täitnud. Käesolevas asjas tuleb eeldada kõnealuse kohustuse täitmata jätmist.

Kui tegutsev lennuettevõtja ei täida oma kohustust anda reisijale kirjalik teatis, ei tugine advokaaditeenuse kasutamine hüvitise kohtuvälisel sissenõudmisel selle kohustuse täitmata jätmisele. Määruse nr 261/2004 artikli 14 lõike 2 esimene lause näeb nimelt ette, et tegutsev lennuettevõtja ei pea tegema muud kui andma asjaomasele reisijale kirjaliku teatise, milles on märgitud kõnealuse määruse kohase hüvitise maksmise ja abi andmise eeskirjad; ka määruse põhjendus 20 ei anna eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul alust teistsuguseks järelduseks. See tähendab eelkõige seda, et lennuettevõtja ei pea liigitama konkreetset olukorda määruse mõne kohaldatava sätte alla. Seepärast ei tule reisijaid teavitada mitte „nende“ õigustest, vaid üldiselt „eeskirjadest“. Eelotsusetaotluse esitanud kohtule on siiski teada, et Bundesgerichtshof on [...] märkinud, et reisijale määruse artikli 14 lõike 2 kohaselt antav teave peab võimaldama reisijal oma nõuet lennuettevõtja suhtes maksmata panna tõhusalt ja ilma advokaadi abita, [lk 13] seega peab teatis piisavalt selgelt sisaldama selle ettevõtja täpset nime ja aadressi, kellele saab reisija esitada lennuteekonna pikkusest oleneva hüvitise nõude, ja vajaduse korral teatavaks tegema, millised dokumendid peab reisija oma nõudele lisama. Teavitamise kohustuse mõte ja eesmärk on võimaldada reisijatel endil esitada tegutseva lennuettevõtja vastu hüvitise nõue, nagu tuleneb põhjendusest 20.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei nõustu selle seisukohaga, sest määruse põhjendus, millele on Bundesgerichtshof selles kontekstis viidanud, ei räägi sellest, et reisijatele tuleb luua olukord, kus nad ei pea õigusnõustajat kasutama. Lisaks leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et määruse andja on lähtunud põhjenduses 20 esitatud kaalutlustest, mis andsid alust sõnastada artikli 14 lõige 2 sellisel kujul, nagu see on praegu, millest tulenevalt ei soovinud määruse andja panna lennuettevõtjale kohustust teavitada reisijat reisijale konkreetsel juhul tulenevatest õigustest, vaid soovis panna lennuettevõtjale üksnes need kohustused, mis tulenevad sätte sõnastusest. Lisaks saksakeelsele versioonile räägivad ka määruse teised keeleversioonid artikli 14 lõikes 2 üksnes kohustusest anda reisijale kirjalik teatis eeskirjade kohta („une notice écrite reprenant les règles

d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement“ või „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation“), mistõttu ei saa ka nendest välja lugeda, et tegutseva lennuettevõtja kohustus peaks minema kaugemale nende eeskirjade kohta üldise teabe andmisest.

Viidatud kaalutlustel ei jaga eelotsusetaotluse esitanud kohus [...] Bundesgerichtsofi seisukohta, et juhul kui tegutsev lennuettevõtja jätab määruse nr 261/2004 artikli 14 lõikes 2 sätestatud teavitamise kohustuse täitmata, tekib õigus nõuda nende advokaadikulude hüvitamist, mis on tekkinud hüvitise esmakordsel kohtuvälisel sissenõudmisel advokaadi abi kasutamise korral. Vabastamist kohtueelses sissenõudmismenetluses tekkinud esindaja kulude hüvitamisest ei saa hagejad nõuda ka muudel põhjustel. Esitatud küsimus on seega oluline ka hagejate apellatsioonkaebuse lahendamise seisukohast, sest kui kostja oleks lennu tühistamise või hilinemise korral omandatavate õiguste kohta üldise teabe esitamisega oma kohustused vastavalt määruse artikli 14 lõikele 2 piisavas ulatuses täitnud, siis ei saaks hagejad kohtueelselt tekkinud advokaadikulude hüvitamist nõuda. Kõnealused kulud tuleks seevastu hüvitada juhul, kui kostja oleks pidanud andma hagejatele teavet [lk 14] selle kohta, millised konkreetset õigused on hagejad tekkinud tõrke tõttu omandanud.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on Bundesgerichtsofi praktika põhjal tekkinud kahtlused, kas liidu õigust on õigesti kohaldatud, mistõttu on ta ELTL artikli 267 kolmanda lõigu alusel kohustatud esitama Euroopa Kohtule eelotsuse küsimuse määruse nr 261/2004 artikli 14 lõike 2 tõlgendamise kohta.

VI.

[...]

VII.

[...]