

# Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-49/22 – 1

## Kohtuasi C-49/22

### Eelotsusetaotlus

#### Saabumise kuupäev:

24. jaanuar 2022

#### Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria)

#### Eelotsusetaotluse kuupäev:

4. jaanuar 2022

#### Kostja ja apellant:

Austrian Airlines AG

#### Hageja ja vastustaja apellatsioonimenetluses:

TW

[...]

Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) tegi [...] kohtuasjas, mille pooled on hageja **TW**, [...] *versus* kostja **Austrian Airlines AG**, [...] Wien-Flughafen, [...] ja mis puudutab nõuet summas **1000 eurot** [...], menetledes kostja apellatsioonkaebust Bezirksgericht Schwechati (Schwechati esimese astme kohus) 13. aprilli 2021. aasta otsuse 26 C 276/20p-12 peale, [...] järgmise kohtumääruse:

[I] Euroopa Liidu Kohtule esitatakse ELTL artikli 267 alusel järgmised eelotsuse küsimused:

[1] Kas 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 ka „määrus nr 261/2004“), artikli 5 lõike 1 punkti 1 ja artikli 8 lõike 1

punkti b tuleb tõlgendada nii, et võrreldavatel reisitingimustel toimuvaks teekonna muutmiseks reisijate lõppsihtkohta, mida peab tegutsev lennuettevõtja pakkuma lennu tühistamise korral, tuleb pidada ka riigi kui avaliku võimu kandja korraldatud koduriiki tagasitoomise lendu, kui tegutsev lennuettevõtja ei saa küll luua olukorda, kus reisijal tekib õigus lennule, kuid ta saaks registreerida reisija sellele lennule ning kanda lennu kulud, ja riigiga sõlmitud lepingu alusel korraldab ta reisi lõpuks sama lennukiga ja samal ajal, nagu oli ette nähtud algse tühistatud lennu jaoks?

[2] Kas 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, artikli 8 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et reisijale, kes registreerib ennast ise esimeses küsimuses kirjeldatud koduriiki tagasitoomise lennule ja maksab riigile sellega seotud kulude katmiseks kohustuslikus korras tasu, tuleneb vahetult määrusest nr 261/2004 õigus nõuda lennuettevõtjalt kõnealuste kulude hüvitamist, isegi kui kulud ei hõlma pelgalt tegelikke lennukulusid?

[II] [...] [menetluse peatamine]

## PÕHJENDUSED

### A. Asjaolud

Kostja on Austria lennuettevõtja. Hagejal ja tema abikaasal oli kinnitatud broneering kostja 7. märtsi 2020. aasta lennule OS 17 marsruudil Viin (VIE) – Mauritius (MRU) ja 20. märtsi 2020. aasta lennule OS 18 marsruudil Mauritius (MRU) – Viin (VIE). Mõlemad lennud olid hagejatele pakutud pakettreisi osad.

Lend OS 17 toimus plaanipäraselt, kuid lennu OS 18 tühistas kostja 18. märtsil 2020 tulenevalt COVID-19-pandeemiast ja sellega seoses Austria valitsuse võetud meetmetest. Kuigi kostjale olid hageja ja tema abikaasa kontaktandmed teada, ei võtnud kostja nendega ühendust ega juhtinud nende tähelepanu õigustele, mis tulenevad neile määruse nr 261/2004 artikli 8 lõikest 1. Alles 19. märtsil 2020 said hageja ja tema abikaasa telefonikõne reisikorraldajalt, kes teatas neile, et lend on tühistatud ja et Austria välisministeerium korraldab 20. märtsil 2020 koduriiki tagasitoomise lennu. Teisi liinilende sellel ajal enam ei toimunud.

Hageja ja tema abikaasa registreerisid ennast välisministeeriumi veebisaidil sellele lennule. Lennu eest tuli välisministeeriumile kulude katteks tasuda 500 eurot reisija kohta. Lennu numbriga OS 1024 teostas kostja samal ajal, mil pidi toimuma lend OS 18. Kostjal ei olnud võimalust reisijaid ise kõnealusele koduriiki tagasitoomise lennule ümber broneerida, kuid ta oleks saanud reisijad välisministeeriumi veebisaidil registreerida ja nende kulud enda kanda võtta. Iga

reisija tasutud 500 euro suurusest summast eraldati kostjale summa, mida ei olnud võimalik kindlaks teha.

Hageja abikaasa loovutas lennu OS 18 tühistamisest tulenevad nõuded hagejale.

## **B. Poolte väited ja nõuded**

**Hageja** nõudis 14. septembril 2020 esitatud hagiga esmalt hüvitist summas 900 eurot, millele lisandus viivis. Ta märkis, et kostja siiski teostas lennu OS 18, kuid 900 euro näol nõuti selle eest „kahekordset hinda“. 27. jaanuaril 2021 esitatud ettevalmistava kirjaga suurendas hageja oma nõuet 1000 euroni, millele lisandus viivis, ja märkis, et kuigi kostja lennu OS 18 tühistas, teostas ta selle siiski „valitsuse tellitud lennuettevõtjana“ ja iga reisija pidi lennu eest tasuma 500 eurot. Seega lend toimus, kuid „500 euro suurune lisatasu tähendas kahekordset hinda“. Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b nõuet rikkudes jättis kostja pakkumata ja korraldamata asenduslennu lõppsihtkohta ning nõudis lennu eest, millele registreeris hageja ennast ise, koguni tasu. Kuna sellega rikkus kostja talle liidu õigusega pandud kohustusi, vastutab ta kahju eest, mis tekkis hagejal sellest, et hageja pidi ise otsima asenduslennu ja abi.

**Kostja** palus jätta hagi rahuldamata, vaidles nõudele vastu ja esitas sisuliselt vastuväite, et lend OS 18 tuli tühistada COVID-19-pandeemia tõttu. Hageja jõudis oma lõppsihtkohta välisministeeriumi korraldatud tagasitoomiskampania käigus; tema ise selle eest hagejalt tasu ei nõudnud. Lend OS 18 oli broneeritud pakettreisiraames; hageja ei esitanud lennupileti hinda tõendavaid dokumente, mistõttu on hagi nõue ebaloogiline. Reisikorraldaja ei teinud talle teatavaks hageja kontaktandmeid. Koduriiki tagasitoomise lend ei ole asenduslend määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 3 tähenduses, kuna tegemist ei ole avalikkusele kättesaadava hinnaga. Teisi liinilende ei toimunud. Otsus selle kohta, keda koduriiki tagasitoomise lennule võetakse, oli välisministeeriumi teha; seetõttu ei oleks kostja ise saanud hagejat sellele lennule ümber broneerida.

## **C. Senine menetlus**

**Esimese astme kohus** rahuldab hagi põhinõude tervikuna; väikese lisaviivise nõude jättis kohus rahuldamata. Kohus tuvastas eespool kirjeldatud asjaolud ja tegi õiguslikust aspektist järelduse, et kuna kostja oli lennu OS 18 tühistanud, siis oli ta määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a alusel kohustatud pakkuma abi vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 8. Kohustuse rikkumise korral on reisijatel vahetult liidu õigusest tulenev õigus hüvitisele. Kuna kostja jättis reisijad lennu tühistamisest ja neile määruse nr 261/2004 artiklist 8 tulenevast valikuvõimalusest teavitamata, siis rikkus ta oma kohustusi ja vastutab kummalegi reisijale tekkinud 500 euro suuruse kahju eest. Nõuete loovutamise avaldusega on hageja abikaasa loovutanud oma nõuded hagejale. Isegi kui hüvitise nõude maksmapanek eeldaks kostja süüd, oleks süü olemas, kuna kostja ei registreerinud

reisijaid välisministeeriumi veebisaidil ega võtnud üle koduriiki tagasitoomise lennu kulusid.

Kostja esitas selle peale **apellatsioonkaebuse**, milles ta palub vaidlustatud otsust muuta ja jätta hagi rahuldamata; teie võimalusena esitab ta tühistamise nõude. Eelotsusemenetluse seisukohast olulises osas väidab apellant, et talle ei saa ette heita süülist käitumist, mis oleks reisijatele tekitatud kahju põhjuseks. Tal ei olnud võimalust reisijaid ümber broneerida. Liinilende enam ei toimunud ja koduriiki tagasitoomise lend ei ole teist marsruuti pidi toimuv asenduslend määruse nr 261/2004 artikli 8 tähenduses, sest ta ei saanud mõjutada reisijate ümberbroneerimist sellele lennule. Lend kujutas endast riigi kui avaliku võimu kandja meedet, mille eesmärk oli riigi kodanikud taas kodumaale toimetada. Lennuettevõtjale esitatav nõue reisijad sellistele lendudele ümber broneerida tähendaks lennuettevõtja hoolsuskohustuse ülemäärast laiendamist. Iga reisija makstav 500 euro suurune summa ei ole ka tavapärase tasu lennureisi eest, vaid Austria Vabariigi poolt kulude katmiseks kogutav summa. Reisijad oleksid pidanud kõnealuse summa tasuma ka siis, kui ta oleks reisijatele koduriiki tagasitoomise lennust teada andnud. Isegi kui seda tasu tuleb pidada kahjuks, oli kahju põhjustanud sündmus lennu OS 18 tühistamine. Tühistamise põhjus oli omakorda COVID-19-pandeemia, mida ei saa apellandile süüks panna.

Hageja palub oma **vastuses apellatsioonkaebusele** jätta apellatsioonkaebus rahuldamata. Sisuliselt esitab ta argumendi, et esimese astme kohtu seisukoht on õige.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus kui **apellatsioonikohus** teeb teise ja kõrgeima astme kohtuna otsuse hageja nõuete üle. Liikmesriigi menetlusõigusnormide alusel peab ta piirduma õigusküsimuste hindamisega.

#### **D. Õiguslikud alused**

Lennuettevõtja kohustus osutada abi tuleneb määruse nr 261/2004 järgmistest sätetest:

##### ***Artikkel 5 – Tühistamine***

1. Lennu tühistamise korral:

[...]

- a) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 8;

##### ***Artikkel 8 – Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele***

1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel: [...]

- b) esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta;

## E. Eelotsusetaotluse põhjendused

### Esimene küsimus

Esiteks tuleb tõdeda, et hädaolukordades abistamisel ja tagasitoomisel toe pakkumine kuulub konsulaarkaitse osana Austria Vabariigi konsulaarülesannete hulka (konsulaarseaduse (Konsulargesetz; KonsG) § 3 lõike 2 punkt 5). Nimetatud ülesandeid täidab riik kui avaliku võimu kandja (vt *RIS-Justiz* RS0132961). Kostjaks olev lennuettevõtja osales selles Austria Vabariigiga sõlmitud lepingu poolena, kuid ei avaldanud mõju Austria Vabariigi otsusele.

Kohtuasjas tehtav lahend sõltub seega sellest, milline on õige tõlgendus sõnale „pakub“ määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis b ning sõnapaarile „teekonna muutmine“ määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktis b.

Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis b sisalduvat sõna „pakub“ võiks mõista nii, et kuigi tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud ise teostama teist marsruuti pidi toimuvat asenduslendu, peab ta looma olukorra, kus reisija saab maksta panna oma õiguse esitada kohaletoimetamise nõue mõnele teisele lennuettevõtjale. See on kooskõlas õiguskirjanduse ühes osas esindatud seisukohaga, et lennuettevõtja peab hankima asenduslennule piletid ja need reisijale kättesaadavaks tegema [...]. Pilet on määruse nr 261/2004 artiklis 2 punktis f määratletud kui reisimisõigust andev kehtiv dokument [...], mille on välja andnud või heaks kiitnud lennuettevõtja või tema volitatud esindaja.

Sisuliselt puudutab see väiteid, mille on esitanud apellant, kes tugineb sellele, et käesoleval juhul ei oleks ta suutnud luua sellist olukorda, kus reisija oleks saanud asjaomase õiguse maksta panna.

Kui tegutsev lennuettevõtja on kohustatud looma sellise olukorra, kus reisija saaks oma õiguse maksta panna, kuid ta ei suuda sellist olukorda luua, siis võiks asuda seisukohale, et teiste meetmete – nagu käesoleval juhul reisijate registreerimine koduriiki tagasitoomise lennule – võtmata jätmisega ei ole määruse nr 261/2004 artikli 8 kohast abistamiskohustust rikutud ja järelikult ei tulene sellest ka õigust hüvitisele Euroopa Kohtu otsuse *Rodriguez vs. Air France* (C-83/10) tähenduses.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul leidub siiski ka argumente, mis räägivad selle kasuks, et määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktis b ette nähtud kohustus ei piirdu juhtumitega, mil lennuettevõtja saab luua olukorra, mis võimaldab kõnealust õigust maksta panna.

Ühelt poolt on Euroopa Kohus määruse nr 261/2004 artikli 9 lõike 1 punkti b kohta märkinud, et viidatud säte ei määratle lepingulisi suhteid reguleerivaid üksikasju, mis võivad selle kohustuse täitmisest tuleneda (kohtuotsus *NM vs. ON*,

C-530/19, [punkt 28]). Sellega leidis Euroopa Kohus lõppkokkuvõttes, et liidu õigusest ei tulene lennuettevõtjale kohustust hoolitseda majutamise üksikasjade eest. Mõlema sätte ühesugusele suunilusele tuginedes saaks seda järeldust üle kanda käesolevale asjale. Seega näib olevat õige, et lennuettevõtja kohustused ei ammendu olukorra loomisega, kus reisijal on vahetu õigus esitada nõue kolmanda isiku vastu.

Teiselt poolt on Euroopa Kohus määruse nr 261/2004 tõlgendamisel korduvalt viidanud põhjenduses 1 märgitud eesmärgile tagada reisijate kaitstuse kõrge tase (kohtuotsus TAP, C-74/19 [punktid 54 ja 58]; kohtuotsus WZ vs. Austrian Airlines AG, C-826/19, [punkt 26 jj]). Kohustus tagada esimesel võimalusel teist marsruuti pidi toimuv asenduslend hõlmab lisaks lennu pakkumise kohustusele ka lennu kulude kandmise kohustust. On tõsi, et reisijal ei ole mingit kohustust osaleda aktiivselt sobiva asenduslennu otsimises (kohtuotsus Rusu, C-354/18, [punkt 55]). Kui ta seda siiski teeb ja kui tal on võimalik leida võrreldavatel tingimustel teist marsruuti pidi toimuv asenduslend, mida lennuettevõtja ise ei oleks suutnud talle pakkuda, oleks kaitstuse kõrge taseme eesmärgiga vastuolus, kui vaid seetõttu langeks ära ka lennuettevõtja kohustus kanda asenduslennu kulud.

Viimaks sõltub otsus aga ka sellest, kas riigi korraldatud koduriiki tagasitoomise lendu tuleb pidada „võrreldavatel reisitingimustel toimuvaks teekonna muutmiseks“ määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus on sellega seoses seisukohal, et „võrreldavate reisitingimuste“ tunnus puudutab eelkõige reisi tegelikke asjaolusid, nagu kasutatud veovahend, plaanipärane väljumis- ja saabumisaeg ning reisi marsruut. Seetõttu kahtleb ta, kas käesolevas asjas hinnatav lend on toimunud võrreldavatel tingimustel.

Apellant on siiski seisukohal, et tegemist ei ole teekonna muutmise määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses, kuna koduriiki tagasitoomise lend toimus hinnaga, mis ei olnud avalikkusele vahetult või kaudselt kättesaadav ja mis seetõttu ei ole määruse nr 261/2004 artikli 3 lõikega 3 hõlmatud.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei pea ka seda argumenti veenvaks. Viidata tuleb sellele, et määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkt b räägib vaid „esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuvast teekonna muutmisest reisijate lõppsihtkohta“. Sätte põhjal ei saa teha järeldust, et teist marsruuti pidi toimuva asenduslennuna tulevad kõne alla vaid sellised lennud, mis on omakorda määrusega hõlmatud. On tõsi, et Euroopa Kohus on otsustanud, et määruse kohaldamisalasse kuulub ka lend, mida pakutakse reisijatele määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 kohaselt asenduslennuna ja millega on reisijad nõustunud (kohtuotsus Finnair, C-832/18). Viidatud otsus tehti aga olukorras, kus reisijad broneeriti tegelikult ümber liinilennule. Kõnealust otsust ei saa seega üheti mõistetavalt tõlgendada nii, et asenduslend tuleb kindlasti teostada määrusega hõlmatud lennuga.

## Teine küsimus

Euroopa Kohus on juba märkinud, et juhul kui lennuettevõtja on rikkunud määruse nr 261/2004 artiklites 8 ja 9 sätestatud kohustusi, võivad reisijad viidatud artiklites loetletud aspektidele tuginedes esitada hüvitisenõude, mis ei põhine riigisisestel kahjuhüvitist reguleerivatel õigusnormidel (kohtuotsus *Sousa Rodriguez vs. Air France*, C-83/10 [punkt 43 jj]). Määruse nr 261/2004 artikli 9 lõike 1 punkti b kohta on Euroopa Kohus lisaks juba märkinud, et reisija õigus hüvitisele määratakse kindlaks vajalikkuse, asjakohasuse ja mõistlikkuse kriteeriumide järgi (kohtuotsus *McDonagh vs. Ryanair*, C-12/11 [punkt 66], kohtuotsus *NM vs. ON*, C-530/19 [punkt 36]).

Eelotsusetaotluse esitanud kohus lähtub sellest, et samad kriteeriumid on määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktis b sätestatud kohustuse rikkumise korral kohaldatavad ka seoses õigusega tagasimaksmisele. Seega peaks lennuettevõtja sellisel juhul nagu käesolev kõnealused kulud tervikuna hüvitama, isegi kui need ei ole seotud eranditult lennuveoga.

Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab seda tõlgendust võimalikuks niivõrd, kui võrd see on kõige sobilikum, et saavutada määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktis b taotletud eesmärke, nimelt toimetada reisija sihtkohta nii kiiresti kui võimalik [...]. Seda seetõttu, et vastasel korral võivad reisijad, kes – olenemata põhjusest – suutsid leida sobiva asenduslennu, mida lennuettevõtjal oli tegelikult võimatu korraldada, sattuda olukorda, kus nad ei saa seda lendu kasutada, kuna nad peavad selle kulud ise kandma.

## F. Menetlusõiguslikud küsimused

[...] [märkused menetlusõiguse kohta]

[...] [menetluse peatamine]

**Landesgericht Korneuburg** [...]

**Korneuburg, 4. jaanuar 2022**

[...]