

# Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-616/23 – 1

## Kohtuasi C-616/23

### Eelotsusetaotlus

#### Saabumise kuupäev:

6. oktoober 2023

#### Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)

#### Eelotsusetaotluse esitamise kuupäev:

4. september 2023

#### Hagejad ja apellandid:

TA

ET

VB

CI

#### Kostja ja vastustaja:

British Airways plc

---

[...] Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)

### Määrus

Kohtuvaidluses

1. TA, [...] Cottbus,
2. ET, [...] Cottbus,
3. laps VB (tüdruk), [...] Cottbus,

ET

4. laps CI (tüdruk), [...] Cottbus,

hagejad ja apellatsioonkaebuse esitajad,

[...]

versus

British Airways plc, [...], asukoht Harmondsworth, [...] (Ühendkuningriik),

kostja ja apellant,

[...]

Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa)  
22. tsiviilkolleegium

4. septembril 2023

[...] **määras:**

Peatada menetlus.

Esitada Euroopa Liidu Kohtule ELTL artikli 267 lõike 1 punkti b ja lõike 3 alusel järgmised küsimused liidu õiguse tõlgendamise kohta:

1.

Kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et reisijal on õigus saada hüvitist lõppsihtkoha pika hilinemise eest, kui ta jääb ümberistumisel jätkulennust maha, kuigi ettevalend sooritati õigeaegselt, ning hilinemine lõppsihtkohta on tingitud sellest, et tegelik ümberistumiseks mõeldud aeg lennuki uste avamisest kuni pardalemineku lõpetamiseni ei olnud piisav selleks, et jõuda õigeaegselt jätkulennule, arvestades vahemaad saabumis- ja väljumisväravate vahel ning passi- ja turvakontrolli?

2.

Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav: Kas nendel juhtudel, kui on vaieldav, kas jätkulennult mahajäämine on tingitud reisija süüst (nt tema viivitas), lasub tõendamiskoormis tegutseval lennuettevõtjal või peab lennureisija ise ennast süüetteheitest vabastama? Millist tähtsust sellega seoses omab niinimetatud *Minimum Connection Time* (*minimaalne aeg ümberistumiseks*) (*edaspidi: MCT*) etteveo- ja jätkulennu vahel?

3.

Kas määruse nr 261/2004 artiklit 8 lõike 1 punkti b tuleb tõlgendada nii, et lennureisijal, kelle lennu puhul on ette näha, et lennu saabumine lõppsihtkohta hilineb mõistlikult eeldades kolm või rohkem tundi, on määruse nr 261/2004 artikli 6 lõikest 1 tulenevalt samuti õigus nagu reisijatel, kelle lend tühistatakse, esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuva teekonna muutmisele lõppsihtkohta, ning juhul, kui tegutsev lennuettevõtja rikub seda kohustust, peab hüvitama lennureisijale tekkinud asendustranspordi kulud?

### **Põhjendused:**

#### **I.**

Kõigil hagejatel oli kinnitatud broneering 15. septembril 2019 kostja poolt läbiviidavale lennule Dubaist Londoni kaudu Düsseldorf (lennunumbrid: BA 106 ja BA 936). Etteveolend BA 106 Dubaist Londonisse pidi kavandatult maanduma kell 06:15 kohaliku aja järgi. Etteveolend väljus õigeaegselt ja saabus Londonisse kell 06:17 kohaliku aja järgi, see tähendab kaheminutilise hilinemisega. Lennuki ukсед avati kell 06:19 kohaliku aja järgi. Hagejate istekohad oli 28. reas. Lennukis oli 210 reisijat. Sellele pidi järgnema jätkulend BA 936 Londonist Düsseldorf, mis pidi väljuma kavandatult kell 07:25 kohaliku aja järgi. Pardaleminek jätkulennule algas kell 06:45 kohaliku aja järgi ja lõppes kell 07:05 kohaliku aja järgi, see tähendab 20 minutit enne kavandatud väljumisaega. Tegelikult väljus ümberistumisega lend kell 07:26 kohaliku aja järgi üheminutilise hilinemisega. Seega jäi lennuki uste avamise kell 06:19 kohaliku aja järgi ja pardalemineku lõppemise vahele kell 07:05 kohaliku aja järgi 46 minutit. Nii etteveolend kui ka jätkulend toimusid terminali 5 kaudu. Nende lendude puhul, kui lennu saabumise- ja väljumisterminal on sama, on *MCT* Londoni Heathrow lennujaamas 60 minutit

Hagejad jäid jätkulennust maha, kusjuures mahajäämise põhjused on tekitanud poolte vahel vaidlusi. Seetõttu ööbisid nad Londonis ja jõudsid oma lõppsihtkohta alles järgmisel päeval lennuettevõtja easyjet lennuga, mille ise broneerisid.

[...] [Hagejate väiteid korratakse allpool üksikasjalikult]

Hagejad 1), 3) ja 4) nõudsid hüvitist igapähele suuruses 600 eurot, aga hageja 2) võttis esimeses kohtuastmes hagi tagasi. Nad palusid lisaks hüvitada hotellikulud suuruses 265,00 eurot, transfeeri kulud lennujaamast hotelli ja tagasi suuruses 115,63 eurot, toitlustuskulud suuruses 9,50 eurot ja asenduslennu broneerimise kulud suuruses 871,90 eurot, seega kokku veel 1262,03 euro tasumist.

Kostja vaidles vastu hagejate nõuetele. [...] [Kostja väide, mida korratakse allpool üksikasjalikult.]

27. märtsil 2023 tehtud otsusega [...] jättis esimese astme kohus hagi rahuldamata [...].

Hagejad 1), 3) ja 4) [...] esitasid esimese astme kohtu otsuse peale apellatsioonkaebuse.

Apellatsioonimenetluses paluvad hagejad mõista [...] kostjalt [...] välja igäühele 600,00 eurot pluss intressid [...] ja hagejale 1) veel 1262,63 eurot pluss intressid [...].

Kostja palub esimese astme kohtu otsuse muutmata jätta.

## II.

Hagi rahuldamine sõltub otsustaval määral resolutsioonis märgitud küsimustest.

### Täpsemalt:

1.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul on hagejatel esmalt õigus saada hüvitist pikaajalise hilinemise eest 600,00 eurot igäühele vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktile c ja artikli 7 lõike 1 esimese lause punktile c.

a)

Euroopa Kohtu praktika kohaselt on reisijatel määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõike 1 kohaselt õigus hüvitisele, kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem (vt 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07, EU:C:2009:716 [...]; 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657 [...]) Kui lõppsihtkohta ei jõuta otselennuga, nagu ka käesoleval juhul, vaid vahetu jätkulennuga (määruse nr 261/2004 artikkel 2 punkt h), siis ei eelda tegutseva lennuettevõtja kohustus tasuda hüvitist suure hilinemise tõttu seda, et tegemist oleks väljalennu hilinemisega määruse nr 261/2004 artiklis 6 ette nähtud ulatuses; pigem tuleb lähtuda sellest, kas viimase lennu lõppsihtkohta jõutakse kavandatud saabumisajast kolm või enam tundi hiljem (vt 26. veebruari 2013. aasta kohtuotsus Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106).

Hagejad pidid kavandatult jõudma lõppsihtkohta Düsseldorfis jätkulennuga BA 936 15. [septembril] 2019 kell 09.45 kohaliku ajajärgi. Etteveolend BA 106 hilines vaid kaks minutit ja hagejad jäid sellest hoolimata maha oma jätkulennust BA 936. [...] Suure hilinemise eest hüvitise saamise õiguse puhul tugineb Euroopa Kohus tõepoolest ainult vähemalt kolmetunnisele hilinemisele lõppsihtkohta, mis käesoleval juhul ei ole problemaatiline. Samas põhineb kohtuasi Folkerts asjaoludel, kui etteveolend [...] hilines kaks ja pool tundi ja lennureisijad jäid selle juhtumi puhul jätkulennust maha vaieldamatult justnimelt sellel põhjusel (vt 26. veebruari 2013. aasta kohtuotsus Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106 [...]). Käesoleval juhul hilines etteveolend minimaalselt, nimelt vaid kaks minutit, mis ilmselt ei olnud põhjuseks jätkulennust mahajäämiseks.

Hagejad väidavad, et ümberistumise aeg ei olnud piisav selleks, et jõuda jätkulennule. Nad ei viivitanud, vaid suundusid kiiresti väljumisvärava juurde. Olles teadlik lühikesest ajast ümberistumiseks püüdis kostja personal viia hagejaid lennukist jätkulennule kiiremat teed pidi mööda. See ei olnud aga edukas. Täiendava turvakontrolli tõttu ei oleks nad enam jätkulennule jõudnud. Kostja väidab, et hagejad jäid jätkulennust maha omal süül. 60minutilisest *MCT*-st peeti kinni. Ta väitis, et kaks teist reisijat, kes olid samuti broneeritud jätkulennule Düsseldorf, kuid kes olid istunud Dubaist saabus lennukis kümme rida (38. rida) hagejatest (28. rida) tagapool, olid samuti jõudnud jätkulennule. Seega ei kiirustanud hagejad ilmselt piisavalt.

b)

Seega on küsitav, kas reisijatel on õigus hüvitisele vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikele 1, kui mitmest osalennust koosneva lennuühenduse korral etteveolend sooritatakse küll õigeaegselt, kuid sellest hoolimata jäävad reisijad jätkulennust maha ja väidavad, et ümberistumise aeg ei olnud piisav, et jõuda jätkulennule, ning sellest tulenevalt esineb pikaajaline hiline mine rohkem kui kolm tundi lõppsihtkohta.

Saksamaa Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) on tunnistanud, et reisijal, kes on ratastoolis ning hilineb jätkulennule, kuna talle ei tagatud võimalust vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 11 lõikele 1 eelisjärjekorras ümber istuda, on pika hiline mine tõttu õigus hüvitisele (vt Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), 20. juuni 2023. aasta otsus kohtuasjas X ZR 84/22, *Neue Juristische Wochenschrift (NJW)*, 2023, lk 2487). Siinjuures märkis Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus), et Euroopa Kohtu praktika kohaselt eeldab hüvitis pika hiline mine tõttu vaid kolme tunni pikkust hiline mist lõppsihtkohta jõudmisel. Hüvitis pikaajalise hiline mine tõttu eeldab, et tegutsev lennuettevõtja on põhjutanud hiline mine oma kohustust rikkudes. Hüvitise nõue ei tule kõne alla mitte ainult sellistel juhtudel, kui jätkulennult jäädakse maha etteveolennu hiline mine tõttu (nagu Folkerti kohtuasjas), vaid ka muudel juhtudel, kui hiline mine on lennuettevõtjale etteheidetav (BGH, eelnevalt viidatud, punkt 20 jj).

Nii Saksamaa erinevate kohtuastmetes kui ka kirjanduses esineva valitseva arvamuse kohaselt peaks sellest piisama, kui lennureisija saabumise hiline mine on vähemalt kolm tundi. Reisija ei pea selgitama hiline mine põhjuseid. Küsimus, kas hiline mine on lennuettevõtjale omistatav, tuleb kontrollida alles määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 süüst vabanemise raames. Tegutsev lennuettevõtja peab selgitama ja tõestama, et ta ei vastutata tekkinud hiline mine eest, see tähendab, et see ei ole talle omistatav. Samuti juhul, kui lennureisija jääb jätkulennust maha (väidetaval) omal süül, on tegemist erakorralise asjaoluga määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, kuna tegemist oli samuti tavapärasest lennuliiklusest väljapoole jääva toimuvaga, mida lennuettevõtja ei saanud mõjutada. Seega, kui lend, mis koosneb etteveolennust ja jätkulennust, hilineb lõppsihtkohta, kuna reisija ei jõua jätkulennule vaatamata piisavale

ümberistumisaegadele – näiteks seetõttu, et ta trügib, eksib vaatamata piisavale teavitamisele või ei järgi pardalminekuaegu vaatamata piisavatele juhistele – on tegemist ka erakorralise asjaoluga, mis vabastab lennuettevõtja vastutusest (vt Amtsgericht Hannover (Hannoveri esimese astme kohus, Saksamaa), 09. oktoobri 2020. aasta kohtuotsus – 409 C 503/20, (*Beck-Rechtsprechung* (BeckRS)) 2020, 44160, punkt 17jj; 14. märtsi 2017. aasta kohtuotsus – 523 C 12833/16, (*Neue Juristische Wochenschrift Rechtsprechungs-Report Zivilrecht* (NJW-RR)) 2017, lk 951, 952j, punkt 7jj; Amtsgericht Köln (Kölni esimese astme kohus, Saksamaa), 24. oktoobri 2016. aasta kohtuotsus asjas 142 C 482/15, (BeckRS) 2016, 1099; [...])

Mõlema arvamuse kohaselt saab seega pika hilinemise tõttu hüvitise nõue tulla kõne alla ka siis, kui – teisiti kui kohtuasjas Folkerts, C-11/11 – etteveolend sooritatakse õigeaegselt, kuid lennureisija jääb jätkulennust maha muul lennuettevõtjast tuleneval põhjusel ning jõuab lõppsihtkohta alles kolme või enama tunnise hilinemisega.

Siin esitatud seisukoha kasuks võib rääkida ka see, et tegutsev lennuettevõtja peab Euroopa Kohtu otsuse kohaselt kohtuasjas Eglītis jt vs. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija – C-294/10 lennu planeerimisel arvestama piisava ajareserviga (vt 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Eglītis ja Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303 [...]) See võib rääkida selle kasuks, et tegutsev lennuettevõtja peab samuti tagama, et ajareservi puhul, mis jääb etteveolennu ja jätkulennu vahele, mis on broneeritud ühe tervikuna, peab olema arvestatud lennujaamaga, kus toimub ümberistumine, et lennureisijad jõuaksid jätkulennule mugavalt, arvestades tavapärasest aega lennukist väljumiseks, kõndimist saabumis- ja väljumisvärava vahel, ning turva- ja passikontrolli.

2.

Lisaks on küsitav, kellel lasub hüvitise nõude raames asjaolude esitamise- ja tõendamiskoormis, et jätkulennule hilinemine oli tingitud lennuettevõtjale omistatavast süüist ning millist tähtsust sellega seoses omab niinimetatud *MCT* etteveo- ja jätkulennu vahel.

*MCT* on lennujaamade kindlaksmääratud minimaalne ajavahemik, mis peab olema vähemalt sellise pikkusega, et oleks võimalik edukalt ümber istuda ühe lennuühenduse raames kahe lennu vahel. Samas on need ajad iga lennujaamakäitaja ise kehtestanud ja määratlenud. Konkurentsist tulenevatel põhjustel arvestab lennujaamakäitaja tavaliselt aja väga lühikeseks. Arvutipõhistes broneerimissüsteemides kombineeritakse ja pakutakse erandlikult ainult selliseid lende, mille puhul on *MCT* tagatud. Lisaks sellele liigitatakse arvutipõhistes broneerimissüsteemides lennuühendusi kogukestuse alusel ja seetõttu kuvatakse reisijale lennuühendust valides kõigepealt kiiremaid ühendusi. Ümberistumiseks jääv tegelik aeg on reeglina oluliselt lühem. Nimelt viitab *MCT* ajavahemikule, mis jääb *On Block* (parkimispositsiooni saabumine) ja *Off Block* (parkimispositsioonilt lahkumine) vahele, samas kui tegelik aeg ümberistumiseks

sõltub lennukist väljumise (uste avamise) ja pardalimineku lõpu vahelisest ajast. Reeglina ei ole reisijal kontrolli selle üle, millal ta ise väljub lennukist, kui toimub reisijate väljumine lennukist, kas etteveolend lõpeb lennuki parkimispositsioonis ja reisijad viiakse bussiga lennujaama, või lennuväravas. Samuti ei ole reisijal kontrolli all see, millal lõpeb minek jätkulennule ja lennuvärav suletakse. Lõppkokkuvõttes peab ümberistumiseks olev tegelik aeg olema välja arvestatud selliselt, et iga reisija jaoks on eeldatavalt võimalik jõuda jätkulennule. See tähendab, et aeg peab olema välja arvestatud selliselt, et nii perekonnad väikeste lastega, piiratud liikumisvõimega inimesed või samuti vanemad reisijad, igauks oma käsipagasiga, on võimelised hakkama saama selle teekonna läbimisega selle ajaga, et jõuda lennuväravate juurest, kuhu saabus etteveolennuga lennuk, lennuväravate juurde, kust väljub jätkulennu lennuk. Siinjuures tuleb arvestada nii ajaga orienteerumiseks kui ka ajaga passi- ja turvakontrolliks. See tähendab, et ümberistumiseks jääv tegelik aeg ei vasta reeglina *MCT*-le, mis peab olema piisav ümberistumise jaoks.

Eelnimetatud põhjustel ei võimalda *MCT*-st kinnipidamine, mis jääb etteveolennu ja jätkulennu väljumise vahele, eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates teha tüüpilist järeldust (*prima facie* tõend), et jätkulennult mahajäämine on tüüpiliselt vaadatuna tingitud reisija enda süüst.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul peab reisija seega vaid esitama asjaolud ja tõendama, et tema hilines lõppsihtkohta kolm tundi või rohkem. Seevastu peab lennuettevõtja esitama asjaolud ja tõendama, et jätkulennule hilinemise põhjustas reisija süü, kuna tavaolukorras, võttes arvesse kõndimisteedkonna, sõiduaega, ning passi- ja turvakontrolli lennujaamas, oleks lennureisijal võimalik jõuda jätkulennule.

Millistel tingimustel on lennureisijal õigus saada hüvitist, kui ta jääb maha jätkulennust ja jõuab lõppsihtkohta pika hilinemisega, vaatamata sellele, et etteveolennu lennuk maandub õigeaegselt või väga väikese hilinemisega ning mõlema lennu vahel on *MCT* järgitud, ei ole senimaani – kuivõrd nähtav – liidu õiguse järgi selgitatud. Seetõttu tuli see küsimus esitada Euroopa Kohtule eelotsuse tegemiseks.

3.

Lisaks palub hageja 1) määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b ja artikli 9 lõike 1 alusel hüvitist hotellikulude eest summas 265,00 eurot, transferikulude eest lennujaamast hotelli ja tagasi summas 115,63 eurot, toitlustuskulude eest summas 9,50 eurot ja asenduslennu kulude eest summas 871,90 eurot, seega kokku 1262,03 eurot.

a)

Euroopa Kohtu praktika kohaselt, kui lennuettevõtja rikub määruse nr 261/2004 artiklist 8 ja 9 tulenevaid kohustusi ning reisija muretseb iseseisvalt ja enda kulul asenduslennu, siis on reisijal õigus esitada vahetult nende sätete alusel

hüvitusnõue tegutseva lennuettevõtja vastu seoses seda tüüpi kuludega. Reisija eelnev tuginemine nendele sätetele ei ole vajalik. Samas saab talle hüvitada ainult neid summasid, mis iga üksikjuhtumi asjaolusid arvestades näivad lennuettevõtja poolt nimetatud reisija eest hoolitsemise kohustuse täitmata jätmise korvamiseks vajalikud, asjakohased ja mõistlikud, mida peab hindama liikmesriigi kohus (vt 13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Sousa Rodríguez jt, C-83/10, EU:C:2011:652, [...]; 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, [...]; 22. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, [...], punkt 69 jj).

b)

Lähtudes määruse nr 261/2004 artikli 6 lõike 1 punkti c alapunktist i on reisijal määruse nr 261/2004 artikli 9 lõike 1 punkti a kohaselt õigus toitlustamisele, kui lennu pikkus on üle 3500 kilomeetri ja mõistlikkuse piires ettenähtav lennu hilinemine on vähemalt neli tundi. Lähtudes määruse nr 261/2004 artikli 6 lõike 1 punkti c alapunktist ii on reisijal määruse nr 261/2004 artikli 9 lõike 1 punktide b ja c kohaselt õigus hotellimajutusele, sealhulgas transfeeri lennujaama ja majutuskoha, kui mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on alles päev pärast kavandatud väljumisaega. Kui lennu tegelik väljumisaeg hilineb vähemalt viis tundi, on reisijal määruse nr 261/2004 artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkti iii alusel samuti õigus valida pileti ostuhinna tagasimaksmine määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti a kohaselt. Kuna selle juhtumi puhul oli hilinevad lennureis planeeritud alles järgmiseks päevaks, võiks eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates hagejal 1) olla õigus saada hüvitist toitlustus-, transfeeri- ja hotellikulude eest. Lennu (väljumise) hilinemise korral ei sätesta määruse nr 261/2004 artikkel 6 õigust esimesel võimalusel toimuvale teekonna muutmisele määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses.

Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates on selline õiguslik olukord alates Sturgeon'i kohtuotsusest vastuolus võrdse kohtlemise põhimõttega. Eelnimetatud otsuses tunnistas Euroopa Kohus seda, et pikaajalise hilineemisega saabumise korral on puudutatud reisijatel õigus hüvitisele määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõike 1 analoogia alusel kohaldamisel. Põhjenduseks märkis Euroopa Kohus, et nii olukord, kui lend tühistatakse, kui ka olukord, kui lend hilineb kolm tundi või rohkem, on igas suhtes võrreldavad, ning sellega seoses viitas võrdse kohtlemise põhimõttele (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, [...], punkt 60). Lähtudes võrdse kohtlemise põhimõttest tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu hinnangul lennureisijaid kohelda igas mõttes võrdselt mitte ainult määruse 261/2004 artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitiste osas, vaid samuti määruse nr 261/2004 artiklites 8 ja 9 ette nähtud abistamise ja hoolitsuse osas. Nende lennureisijate olukord, kelle lend tühistati, ja lennureisijate olukord, kelle lennu puhul on ette nähtav, et lennu saabumise hilinemine on mõistlikult eeldatav kolm tundi või rohkem, on igati võrreldavad. Mõlemad reisijate rühmad kannatavad võrreldavate ebamugavuste all.



Selle kasuks räägib samuti see, et Euroopa Kohus on kohtuasjas *LE vs. Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19*, pikaajalise hilinemise korral lõppsihtkohta määruse nr 261/2004 artikli 5 lõikest 3 mõistlike meetmete raames, muu hulgas määruse nr 261/2004 artikli 8 lõikest 1 tuletanud „lennu tühistamisest või pikaajalise hilinemisest mõjutatud reisijate nõude muuta teekonda mõistlikult, rahuldavatel tingimustel ja esimesel võimalusel“ (vt 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus *Transportes Aereos Portugueses, C-74/19*, EU:C:2020:460, [...] punkt 58). See räägib selle kasuks, et Euroopa Kohus soovis määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktis b sisalduvat õigust teekonna muutmisele laiendada samuti reisijate suhtes, kelle saabumine hilineb ettenähtavalt pikaajaliselt.

c)

Pärast seda, kui hagejad jäid oma jätkulennust maha, ei pakkunud kostja neile asenduslendu ja kõige varasem lend, mida oli võimalik broneerida, oli lend järgmisel päeval, siis oli mõistlik eeldada, et hagejad jõuaksid oma lõppsihtkohta tõenäoliselt pikaajalise hilinemisega rohkem kui kolm tundi. Sellistel juhtudel, kui pikaajaline hilinemine saabumisel on ettenähtav, peaks tegutsev lennuettevõtja olema kohustatud enamaks kui on ette nähtud määruse nr 261/2004 artikli 6 sõnastuses, kohaldades vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 5 lõike 1 punkti a ja artikli 8 lõike 1 punkti b, ning pakkuma hagejatele esimesel võimalusel ja rahuldavatel tingimustel asendustransporti, ning juhul, kui ta rikub seda kohustust, hüvitama neile tekkinud asendustranspordi kulud.

Samuti ei ole Euroopa Kohus seda küsimust senimaani – kuivõrd nähtav – (lõplikult) selgitanud, mistõttu tuli see esitada Euroopa Kohtule eelotsuse saamiseks.

[...]