

Anonüümseks muudetud versioon

Tölge

C-516/23 - 1

Kohtuasi C-516/23

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

10. august 2023

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Landgericht Frankfurt am Main (Frankfurdi esimese astme kohus, Saksamaa)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

8. august 2023

Hagejad:

NW

YS

Kostja:

Qatar Airways

Landgericht Frankfurt am Main

24. tsiviilkolleegium

[...]

Kohtumäärus

Kohtuasjas

1. NW [...], 30989 Gehrden
2. YS [...], 30989 Gehrden

– hagejad –

[...]

versus

Qatar Airways [...] 60327 Frankfurt am Main

– kostja –

[...]

tegi Landgericht Frankfurt am Maini (Frankfurdi esimese astme kohus) 24. tsiviilkolleegium [...] 8. augustil 2023 järgmise kohtumääruse:

Menetlus peatatakse.

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

1. Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrust (EÜ) nr 261/2004 tuleb tõlgendada nii, et reisija reisib määruse artikli 3 lõike 3 esimese alternatiivi kohaselt tasuta, kui ta peab lennupileti eest maksma üksnes lõive ja lennundusmaks?

2. Juhul kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt:

Kas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrust (EÜ) nr 261/2004 tuleb tõlgendada nii, et tegemist on hinnaalandusega, mis ei ole (kaudselt) avalikkusele kättesaadav määruse artikli 3 lõike 3 teise alternatiivi tähenduses, kui lend broneeriti lennuettevõtja ajaliselt ja koguseliselt piiratud müügikampaania raames, mis oli suunatud ainult konkreetsele kutsealarühmale?

3. Juhul kui ka teisele küsimusele vastatakse eitavalt ja asutakse seisukohale, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004 on kohaldatav:

a) Kas määruse artikli 8 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et algselt broneeritud ja tühistatud lend ning teekonna muutmine hilisemal kuupäeval peavad olema ajaliselt seotud?

b) Kuidas tuleb kõnealust ajalist seost olenevalt asjaoludest piiritleda?

Põhjendused

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 (edaspidi „määrus nr 261/2004“) artikli 8 lõike 1 punktile c tuginedes esitavad hagejad teekonna muutmise nõude.

Hagejatel oli tasutud ja kinnitatud broneeringu kostja kui tegutseva lennuettevõtja [...] lendudele marsruudil Frankfurt – Doha ja Doha – Denpasar ning tagasilendudele marsruudil Denpasar – Doha ja Doha – Frankfurt. Broneeringu tehti 5. augustil 2020. Kostja tühistas lennukohalduse 13. septembril [2]020. Kuni 2022. aasta kevadeni kostja lennukohalduse ei teinud. 8. augusti 2022. aasta e-koostöökirjaga esitasid hagejad kostjale teekonna muutmise nõude, nimelt soovisid nad õigust broneerida asjaomased lennukohaldused ümber 20. oktoobriks 2022 (kohalend) ja 7. novembriks 2022 (tagasilend), ning palusid vastust 18. augustiks 2022. Kuna seadud tähtajaks nad vastust ei saanud, broneerisid hagejad lennukohaldused 140 000 lennukohalduse ja 394,62 euro eest American Airlines programmi raames. Broneerimise päeval oli lennukohalduste turuhind 4276,36 eurot.

Hagejad oli broneerinud lennupiletid kostja ajaliselt piiratud kampaania „MEDICS“ raames. Kõnealune kampaania oli suunatud vaid teatud kutsealarühmale (arstid). Lennukohalduste eest pidid hagejad maksma üksnes lennukohaldusmaksu ja lõive.

Kostja väidab, et juba määruse nr 261/2004 artikli 3 lõikest 3 tuleneb, et määrus nr 261/2004 ei ole kohaldatav. Hagejad olid broneerinud lennupiletid kostja ajaliselt piiratud kampaania „MEDICS“ raames. Nad oli pidanud maksma üksnes lõive ja lennukohaldusmaksu ning seega oli nad saanud lennupiletid tasuta.

Hagi rahuldamine sõltub otsustaval määral sellest, kas määrus nr 261/2004 on käesoleval juhul kohaldatav.

Hagejad olid lennupiletid omandanud kostja kampaania raames. Nad pidid maksma ainult lennukohaldusmaksu ja lõive. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul tekib sellega seoses kõigepealt küsimus, kas sellisel juhul reisib reisija „tasuta“ määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 3 esimese alternatiivi tähenduses.

Kui esimesele küsimusele vastatakse eitavalt, mis tähendab, et reisija ei reisi tasuta, kui ta peab maksma üksnes maksu ja lõive, sõltub hagi kohta tehtav otsus endiselt sellest, kas „MEDICS“ kampaania puhul on tegemist hinnaalandusega, mis ei ole vahetult või kaudselt avalikkusele kättesaadav.

Vaidlusalused lennukohaldused broneeriti kostja ajaliselt piiratud kampaania raames, mida said kasutada vaid teatud kutsealariühm(ad).

Bundesgerichtshof (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus, edaspidi „BGH“) sedastas 21. septembri 2021. aasta otsuses (X ZR 79/20), et hinnaalandus, mida pakub lennuettevõtja temaga asjaomase raamlepingu sõlminud ettevõtja töötajate tööreisideks, on määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 3 esimese lause tähenduses avalikkusele kättesaadav. BGH otsus põhineb eeldusel, et hind on avalikkusele kättesaadav, kui see on suunatud määramata arvule isikutele, kellel ei ole lennuettevõtjaga (võimalikust) kliendisuhetest kaugemale minevat erisuhet. Erisuhe selles tähenduses on olemas ainult siis, kui hinnaalandust ei ole antud mitte üksnes müügi suurendamise, äriprogrammi või pidevate lendajate programmiga seotud eesmärgil, vaid seoses koostöö- või muu lähedase suhtega. Üldise arusaama

kohaselt viitab mõiste „avalikkus“ määramata arvule isikutele, kes ei ole üksteisega erilisel viisil seotud. Nende kriteeriumide kohaselt on hind avalikkusele kättesaadav isegi siis, kui iga potentsiaalne klient seda kasutada ei saa. Otsustav on see, kas kõne alla tulevate isikute arvu saab piisavalt täpselt kindlaks teha ja kas need isikud on omavahel piisavalt seotud ning neid on suletud ringina võimalik avalikkusest eristada. Ettevõtjale antava hinna kohta sedastas BGH, et soodustatud isikute vahel puudub piisavalt tihe seos, kui pakkumised ei ole küll kõigile kättesaadavad, kuid soodustatud isikute rühmale on ühine vaid see, et nad vastavad kindlaksmääratud kriteeriumidele.

Samasugune on olukord ka käesolevas asjas. Kampania ei olnud suunatud kõigile, vaid ainult kostja määratud isikute või kutsealade rühmale. Seetõttu soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas BGH praktika on kohaldatav ka käesolevas asjas, mis tähendab, et tegemist on avalikkusele kättesaadava hinnaga, mille tulemusel on kohaldatav määrus nr 261/2004.

Käesoleval juhul eeldab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et kostja kampania puhul ei ole tegemist pidevate lendajate programmi ega äriprogrammiga määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 3 teise lause tähenduses.

Kui eespool sõnastatud esimesele ja teisele küsimustele vastatakse eitavalt, mis tähendab, et määrus nr 261/2004 on kohaldatav, sõltub kohtuasja lahendamine ka sellest, kas määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti c kohane teekonna muutmine peab olema algselt broneeritud reisiga ajaliselt seotud.

Tulenevalt Oberlandesgericht Kölni (liidumaa kõrgeim üldkohus Kölnis, edaspidi „OLG Köln“) praktikast (OLG Kölni 26. veebruari 2021. aasta otsus 6 U 127720; OLG Kölni 6. mai 2022. aasta otsus 6 U 219/21) on reisijal vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktile a ja artikli 8 lõike 1 punktile c lennu tühistamise korral põhimõtteliselt õigus nõuda tegutsevalt lennuettevõtjalt lennu võrreldavatel tingimustel toimuvat teekonna muutmist lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval (esimesel võimalusel, vt määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkt b), olenevalt vabadest kohtadest. Sätte tõlgendamisest nähtub, et ümberbroneerimine on küll tasuta, kuid peab olema algse reisiga ajaliselt seotud. Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b sõnastus „esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta“ loob selgelt ajalise seose reisija algse reisikavaga. Seepärast on alust tõlgendada määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti c sõnastust „võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest“ samamoodi. OLG Köln lähtub sätte tähendusest ja eesmärgist ning väidab, et määruse nr 261/2004 sätete eesmärk on tagada reisijatele kaitse üksnes asjaomase reisi ajal. Määruse nr 261/2004 sätted ei anna reisijale õigust mis tahes tasuta ümberbroneerimisele, millel ei ole mingit seost kavandatud reisiga, näiteks õigust lennule, mis toimub alles pärast algselt kavandatud reisi, ajal, mil lennupiletid on eriti kallid. Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 on sisuliselt teatavat laadi garantiinõue lepingu täitmata jätmise korral. Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1

punktiga a kehtestati siiski *ex nunc* õigus lepingust taganeda, kui lepingut ei ole veel täidetud või kui sellest ei ole soovitud eesmärgi täitmiseks enam kasu. Sellest tulenevalt on määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktide b ja c puhul tegemist kohustuse tagantjärele täitmise nõudega, millele on olemuslikult siduv lennuveolepingu sisu. Selline nõue on põhimõtteliselt seotud algselt kavandatud reisiga. See, kas vajalik seos on säilinud, sõltub kavandatud reisi asjaoludest, kusjuures veonõue tuleb Saksa õiguse kohaselt üldjuhul kvalifitseerida suhteliseks fikseeritud tähtajaga tehinguks. Kohustuse täitmise aja järgimata jätmise korral ei muutu kohustuse täitmine võimatuks, lennuveoteenust võib osutada tagantjärele, kuid võlausaldajal on õigus lepingust taganeda. Kohustuse täitmise ajast kinnipidamine on lepingu täitmise seisukohast siiski määrav. See, millal teenuse hilinevad osutamisest (lennu saabumine) ei ole reisija jaoks enam kasu ja see ei kujuta endast enam kohustuse täitmist, mis tähendab, et kohustuse täitmine muutub võimatuks, sõltub reisija algselt reisikavast. Midagi muud ei tulene ka komisjoni suunistest määruse nr 261/2004 tõlgendamiseks (ELT 2016, C 214, lk 5), mis ei ole siduvad, ning nende täiendamiseks seoses Covid-19-ga vastu võetud suunistest (ELT 2020, CI 89, lk 1). Komisjon ei ole üheti mõistetaval seisukohal, et määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punktile c tuginedes võib nõuet esitada ka veel aastaid hiljem seoses täiesti erineva reisiga.

Sellest tulenevalt oleks kahjuhüvitise nõue tulenevalt keeldumisest pakkuda teekonna muutmist määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti c alusel käesoleval juhul välistatud. Eelotsusetaotluse esitanud kohus peab siiski küsitavaks, kas sätte sõnastust saab tõlgendada nii, et algse lennu ja teekonna muutmise vahel peab kirjutamata tunnuseks esinema ajaline seos. Normi sõnastus sellele küsimusele vastust ei anna, mistõttu tuleb kõnealune tõlgendamisküsimus esitada Euroopa Kohtule.

[...]