KOHTUJURISTI ETTEPANEK

ELEANOR SHARPSTON

esitatud 2. juulil 2009 [1]

1. Käesolevates liidetud kohtuasjades paluvad Bundesgerichtshof (Saksamaa föderaalkohus) ja Handelsgericht Wien (Viini kaubanduskohus, Austria) selgitada määruses (EÜ) nr 261/2004 (edaspidi „määrus") [2] kasutatud mõistete „lennu hilinemine" ja „lennu tühistamine" vahelist erinevust. Handelsgericht Wien palub samuti suuniseid määruse artikli 5 lõikes 3 kasutatud mõiste „erakorralised asjaolud" tähenduse kohta.

Asjakohased õigusnormid

Montréali konventsioon [3]

2. Montréali konventsioon, mille pooleks ühendus on, ajakohastab ja konsolideerib Varssavi konventsiooni. [4] Selle eesmärk on muu hulgas kaitsta tarbijate huve rahvusvahelisel õhuveol ja tagada õiglase hüvitise maksmine. [5]

1 – Algkeel: inglise.

2 – Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus, 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).

3 – Montréalis 28. mail 1999 allakirjutatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, ühenduse nimel heaks kiidetud nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montreali konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491). Ühenduse suhtes jõustus konventsioon 28. juunil 2004.

4 – Varssavis 12. oktoobril 1929 allakirjutatud rahvusvaheliste õhuvedude reeglite ühtlustamise konventsioon, *League of Nations Treaty Series*, Vol. 137, lk 11.

5 – Vt konventsiooni teine ja kolmas põhjendus.

3. Montréali konventsiooni artiklis 19 „Hilinemine” on sätestatud:

„Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilinemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta.”

[…]

t. panust tarbijakaitse tugevdamisse;

[…]”

EÜ asutamisleping

4. EÜ artiklis 3 on sätestatud:

„1. Käesoleva lepingu kohaselt ning vastavalt selles esitatud ajakavale hõlmab ühenduse tegevus artiklis 2[6] seatud eesmärkide saavutamiseks:

6 – „Ühenduse ülesanne on ühisturu ning majandus- ja rahaliidu rajamise ning artiklites 3 ja 4 märgitud ühise poliitika või meetmete kaudu edendada ühenduse kõigis osades [mitmeid eri eesmärke, mille hulka kuuluvad näiteks harmooniline, tasakaalustatud ja säästev areng].”

Määrus nr 261/2004

5. Määrus sisaldab järgmisi põhjendusi:

„[…]

(2) Lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust.

[…]

(12) Samuti tuleks vähendada lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust. Selle saavutamiseks tuleks nõuda vedajatelt, et nad teavitaksid reisijaid lennu tühistamisest enne lennu ettenähtud algust ning pakuksid neile lisaks võimalust teekonda mõistlikkuse piires muuta, et reisijad saaks jätkata reisi teisiti. Kui lennuettevõtjad nii ei toimi, peaks nad maksma reisijatele hüvitist, välja arvatud juhul, kui tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.

[…]

(17) Reisijate eest, kelle lennud on lükatud edasi kindlaksmääratud ajaks, tuleks piisavalt hoolitseda ja neil peaks olema võimalus oma lennud tühistada ja saada piletite eest hüvitist või jätkata reisi rahuldavatel tingimustel.

[…]”

6. Artikli 2 lõikes l on määratletud „tühistamine” määruse tähenduses kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära”. Mõistet „hilinemine” ei ole samaväärselt määratletud.

7. Artiklis 5 „Tühistamine” on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

a) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 8;[7] ning

b) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artikli 9 lõike 1 punktile a ja lõikele 2[8] ning teekonna muutmise korral, kui uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumis-

7 – Vt käesoleva ettepaneku punkt 10.
8 – Vt käesoleva ettepaneku punkt 11.

aega, artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi; ning

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, [välja arvatud] kui

i) neid [on] tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või

ii) neid on teavitatud tühistamisest vähemalt seitse päeva ja hiljemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või

iii) neid on teavitatud tühistamisest hiljem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

2. Kui reisijat teavitatakse tühistamisest, tutvustatakse talle võimalikke alternatiivseid reisivõimalusi.

3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

4. Kohustus tõestada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest, lasub lennuettevõtjal.” [täpsustatud tõlge]

8. Artiklis 6 „Hilinemine” on sätestatud:

„1. Kui lennuettevõtja näeb mõistlikkuse piires ette, et lennu kavandatud väljumisaeg hilineb:

a) kaks tundi või rohkem kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

c) neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

pakub tegutsev lennuettevõtja reisijatele:

i) artikli 9 lõike 1 punktis a ja lõikes 2[9] määratletud abi; ning

ii) artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi, kui mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on vähemalt varem väljakuulutatud väljumisajale järgneval päeval; ning

iii) artikli 8 lõike 1 punktis a[10] osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

2. Igal juhul antakse abi iga vahemaa jaoks eespool sätestatud ajavahemike jooksul.”

9. Artiklis 7 „Õigus hüvitisele” on sätestatud:

„1. 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;

9 – Vt käesoleva ettepaneku punkt 11.

10 – Vt käesoleva ettepaneku punkt 10.

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.

2. Kui reisijatele pakutakse vastavalt artiklile 8 võimalust jõuda sihtkohta asenduslennuga teist marsruuti pidi, nii et saabumisaeg ei ületa algselt broneeritud lennu kavandatud saabumisaega üle:

a) kahe tunni kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolme tunni kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

c) nelja tunni kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50%.

[…]”

10. Artiklis 8 „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele” on sätestatud:

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

a) – seitsme päeva jooksul kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine artikli 7 lõikes 3 osutatud vahenditega ärajäänud reisi osa või osade puhul ning toimunud reisi osa või osade puhul, kui lennust ei ole reisija esialgse reisikava jaoks kasu, ning vajadusel koos,

– esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta;

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

c) võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.

[…]”

11. Artiklis 9 „Õigus hoolitsusele” on loetletud hoolitsuse liigid, mida reisijatel on õigus saada:

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele tasuta järgmist:

a) ooteajaga võrreldes piisav söök;

b) hotellimajutus,

– kui tuleb oodata üks või mitu ööd või

– kui reisija peab ootama kavandatust kauem;

c) transport lennujaama ja majutuskoha (hotell või muu) vahel.

2. Lisaks võimaldatakse reisijatele tasuta kaks telefonikõnet, teleksi- või faksiteadet või elektronkirja.

3. […]”

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

Kohtuasi C-402/07: Sturgeon

12. Christopher Sturgeon ja tema abikaasa broneerisid endale ja oma kahele lapsele Condor Flugdienst GmbH (edaspidi „Condor") edasi-tagasi lennu Frankfurt–Toronto. Viitan edaspidi kogu perekonnale ühiselt kui „Sturgeonidele".

13. Sturgeonid pidid naasma lennuga, mis pidi väljuma Torontost 9. juulil 2005 kell 16.20. Tegelikult väljus nende lend alles järgmisel päeval. Seetõttu jõudsid nad Frankfurti alles 11. juulil 2005 kell 07.00 või 07.15 ehk ligikaudu 25 tundi ettenähtud saabumisajast hiljem.

14. Sturgeonid väidavad, et 9. juulil 2005 ligikaudu kell 23.30 teatas lennu kapten, et lend tühistatakse, ning sama teavet näidati ka väljuvate lendude tablool. Pagas, mis oli juba lennukisse laaditud, anti tagasi reisijatele, kes viidi seejärel hotelli ööbima; reisijad jõudsid sinna kell 02.30. Järgmisel päeval pidid reisijad uuesti lennule registreeruma teise lennuettevõtja letis. Neile määrati teised istekohad ning nad pidid uuesti läbima turvakontrolli. Selle, päeva võrra hilisema tagasilennu number aga vastas nende broneeringu lennunumbrile.

15. Sturgeonid väidavad, et arvestades neid asjaolusid, eriti 25-tunnist hilinemist, ei olnud tegelikult tegu mitte nende lennu hilinemise, vaid tühistamisega ning et neil on seega õigus saada lennu tühistamise eest hüvitist 600 eurot isiku kohta. [11]

16. Condor väidab, et lend pelgalt hilines.

17. Amtsgericht Rüsselsheim asus seisukohale, et tegu oli lennu hilinemise, mitte tühistamisega. Sellepärast jättis ta Sturgeonide hüvitisnõuded rahuldamata.

18. Sturgeonide apellatsioonkaebuse jättis rahuldamata Landgericht Darmstadt, kes siiski andis loa esitada õigusküsimustes kassatsioonkaebus Bundesgerichtshofi selle alusel,

11 – Lisaks nõuavad nad hüvitist saamata jäänud töötasu, kasutamata jäänud kohabroneeringute ja rongipiletite eest. Alternatiivselt väidavad, et neile tuleks hüvitada 30% nende piletite hinnast. Ükski nendest küsimustest pole siiski eelotsuse küsimuste seisukohast asjakohane.

et mõistete „tühistamine" ja „hilinemine" vaheline erinevus on ebaselge, kuid põhjapanevalt oluline.

19. Bundesgerichtshof asus seisukohale, et Sturgeonide kassatsioonkaebuse tulemus sõltub määruse artikli 2 lõike l ja võimalik, et ka artikli 5 lõike 1 punkti c tõlgendamisest. Sellepärast peatas ta menetluse ja esitas Euroopa Kohtule järgmised küsimused:

„1. Kas mõiste „tühistamine" tõlgendamisel tuleb pidada määravaks seda, kas loobutakse algsest lennuplaanist nii, et lennu hilinemine selle hilinemise pikkusest sõltumata ei tähenda tühistamist, kuna lennuettevõtja algsest lennust siiski ei loobu?

2. Juhul kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis millistel asjaoludel tuleb plaanipärase lennu edasilükkamist käsitada tühistamise, mitte enam hilinemisena? Kas vastus sellele küsimusele sõltub hilinemise kestusest?"

Kohtuasi C-432/07: Böck ja Lepuschitz

20. Stefan Böck ja Cornelia Lepuschitz broneerisid Air France SA (edaspidi „Air France") lennu Viinist Mexicosse. Nende lennureis pidi koosnema järgmistest osamarsruutidest: 18. veebruaril 2005 Viin–Pariis ja seejärel Pariis–México; 7. märtsil 2005 Cancún–México ja seejärel México–Pariis; 8. märtsil 2005 Pariis–Viin.

21. Kui Böck ja Lepuschitz olid registreerumas lennule AF439, mis pidi lahkuma Mexicost 7. märtsil 2005 kell 21.30, teatati neile – ilma neid registreerimata –, et see lend on tehnilise probleemi tõttu tühistatud. Kui nad palusid asenduslendu, pakuti neile kohti Continental Airlines'i (edaspidi „Continental") lennul number CO1725Y, mis väljus Mexicost 8. märtsil 2005 kell 12.20.

22. Böck ja Lepuschitz nõustusid selle pakkumisega. Pileti saamiseks pidid nad kõigepealt paluma Air France'i México büroolt kinnituse, mis võimaldas neil Continentali piletikassast piletid saada. Air France pakkus neile hotellimajutust, toitlustust ning transporti hotelli ja tagasi. Böck ja Lepuschitz jõudsid lõpuks Viini 21 tundi plaanijärgsest saabumisajast hiljem.

23. Ülejäänud reisijad, kes oleksid pidanud lendama 7. märtsil 2005 lennuga AF439 ja keda ei broneeritud ümber nimetatud Continentali lennule, lendasid Méxicost Pariisi 8. märtsil 2005 lennukis registreerimistähisega FGSPV. See lennuk väljus kell 19.35, kusjuures lennu numbrit (AF439A) oli pisut muudetud, ja saabus Pariisi 9. märtsil 2005 kell 13.09. Nimetatud lend oli käigus paralleelselt regulaarlennuga, mille Air France oli planeerinud 8. märtsiks.

24. Böck ja Lepuschitz väidavad, et vastavalt määruse artiklile 5, koostoimes artikli 7 lõike 1 punktiga c, peaks Air France maksma neile kummalegi 600 eurot hüvitist nende lennu tühistamise eest.

25. Esimeses kohtuastmes jättis Bezirksgericht für Handelssachen hagi rahuldamata, märkides, et 7. märtsiks 2005 planeeritud lend hilines, kuid seda ei tühistatud määruse tähenduses, ning pelgalt hilinemise korral õigus hüvitisele puudub.

26. Böck ja Lepuschitz esitasid apellatsioonkaebuse Handelsgericht Wienile, kes otsustas esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas […] määruse (EÜ) nr 261/2004 […] artiklit 5, koostoimes selle määruse artikli 2 punktiga l ja artikliga 6, tuleb tõlgendada nii, et väljalennu 22-tunnine viivitus on „hilinemine" artikli 6 tähenduses?

2. Kas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 lõiget l tuleb tõlgendada nii, et juhul, kui reisijad toimetatakse sihtkohta suure hilinemisega (22 tundi hiljem) lennuga, mille numbrit on täiendatud (lisatakse algsele lennu numbrile tähis A) ja millega veetakse küll enamjaolt algsele lennule broneerinud reisijaid, kuid lisaks ka muid reisijaid, kes polnud algsele lennule broneeritud, on tegemist pigem „tühistamise" kui „hilinemisega"?

Kui vastus teisele küsimusele on jaatav, siis:

3. Kas määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et lennuki tehniline probleem ja sellest tingitud

lennuplaani muutus on erakorralised asjaolud (mida ei oleks suudetud vältida isegi kõigi mõistlike jõupingutuste korral)?"

27. Kirjalikke märkusi esitasid Sturgeonid, Böck ja Lepuschitz, Condor, Air France, Austria, Itaalia, Kreeka, Prantsuse, Poola, Rootsi ja Ühendkuningriigi valitsus ja komisjon.

28. Kohtuistungil esitasid suulisi märkusi Sturgeonide, Böcki ja Lepuschitzi ning Condori esindajad, Kreeka valitsus ja Ühendkuningriigi valitsus ning komisjon.

Mõistete „hilinemine" ja „tühistamine" eristamisest

29. Oma kahes küsimuses soovib kohtuasjas Sturgeon eelotsusetaotluse esitanud kohus juhtnööre selle kohta, kas „tühistamise" tekkimiseks on tingimata vajalik algsest lennuplaanist loobumine, ja kui see ei ole tingimata vajalik, siis kas hilinemine võib teatava aja möödudes muutuda tühistamiseks. Kohtuasjas Böck ja Lepuschitz esitatud esimeses ja teises küsimuses soovitakse Euroopa Kohtult vastust sellele, kas 22-tunnine viivitus on jätkuvalt „hilinemine" määruse artikli 6 tähenduses või kujutab see endast hoopis tühistamist, kui reisijate vedamiseks kasutatakse teistsuguse lennunumbriga lendu, millel ei veeta kõiki algselt planeeritud lennule broneeritud reisijaid.

30. Seega küsivad mõlemad kohtud sisuliselt seda, kuidas eristada „hilinemist" „tühistamisest" määruse artikli 2 lõike l tähenduses, ja seda, kas „hilinemist" võib teatava aja möödumise korral käsitada kui „tühistamist" määruse tähenduses.

Sissejuhatav märkus – määruse kujunemislugu

31. Algse määruseelnõu [12] seletuskirja punktis 20 märkis komisjon, et „[l]ennu tühistamine lennuettevõtja poolt […] kujutab endast keeldumist teenuse osutamisest, mille suhtes ta on sõlminud lepingu, kui ei ole tegu tema vastutusalast välja jäävate

12 – Ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, KOM (2001) 784 (lõplik) (edaspidi „komisjoni algse eelnõu seletuskiri").

erakorraliste asjaoludega, nagu poliitiliselt ebastabiilsed olud, rasked ilmastikutingimused, ebapiisav turvalisus ja ettenägematud turvalisusega seotud tõrked. Tavalistes oludes kujutab lennu ärilistel põhjustel tühistamine endast reisijale vastuvõetamatuid raskusi ja viivitust, eriti kui teda ei ole ette hoiatatud." Punktis 23 märkis komisjon: „Ehkki lennu hilinemise tõttu kannatavad reisijad sama laadi ebamugavust ja frustratsiooni nagu lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral, on erinevus selles, et lennuettevõtja vastutab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise eest (kui ei ole tegu tema vastutusalast väljaspool olevate põhjustega), kuid lennu hilinemise eest ta alati ei vastuta. Teised tavalised põhjused on seotud lennuliikluse korraldamisega ja lennujaama võimaluste piirangutega. Nagu on märgitud komisjoni teatises lennureisijate kaitse kohta, on komisjon seisukohal, et praegustel asjaoludel ei tuleks lennuettevõtjaid kohustada lendude hilinemist reisijatele hüvitama."

32. Komisjoni tehtud eristuse aluseks olevat loogikat ei ole sugugi nii lihtne taibata. Seletuskirjas on kõigepealt märgitud, et lennuettevõtjad vastutavad lendude tühistamise eest alati, kui ei ole tegu erandlike asjaoludega, mis nad sellest vastutusest vabastavad (see põhimõte leidis hiljem kajastust vastuvõetud määruse artiklis 5, kus komisjoni viidatud „erandlikud asjaolud" on ristitud ümber „erakorralisteks asjaoludeks").[13] Seejärel osutati seletuskirjas mitmetele asjaoludele, mille puhul lennuettevõtjad (objektiivselt) ei vastuta lennu hilinemise eest. Need – nagu ka „erandlikud asjaolud", millele varem seoses lendude tühistamisega viidati – on sellised asjaolud, mille eest lennuettevõtja (objektiivselt) ei vastuta. Loogiliselt võiks eeldada, et seejärel on seletuskirjas tehtud (nii tühistatud lendude kui ka hilinenud lendude osas) ettepanek, et lennuettevõtjad ei peaks olema kohustatud maksma hüvitist, kui vastav tühistamine või hilinemine ei leidnud aset nende süül. Selle asemel piirdub seletuskiri ilmetu märkusega, mille kohaselt „on komisjon seisukohal, et praegustel asjaoludel ei tuleks lennuettevõtjaid kohustada lendude hilinemist reisijatele hüvitama".

33. Komisjoni eelnõus oli lennu tühistamise puhuks välja pakutud sama hüvitis mis lennureisist mahajätmise korral ning seletuskirja punktis 11 oli märgitud, et selle hüvitise mõju peab olema „hoiatav". Punktis 14 oli selle väljaarvutamist täpsemalt selgitatud: „Selleks et takistada lennuettevõtjaid mis tahes reisijaid, olenemata reisimisklassist, lennureisidest maha jätmast, teeb komisjon ettepaneku seada hüvitise püsimääraks enamiku äriklassi piletihindade kahekordne tase."

13 – Vt käesoleva ettepaneku punktid 98-101.

34. On võimalik, et mõistete „tühistamine" ja „hilinemine" eristamine, mida komisjon oma ettepanekus silmas pidas, põhineb mitte mõjul reisijatele, vaid lennuettevõtja vastutuse määral – sellel, et eristatakse ühelt poolt tahtlikku otsust tühistada lend ärilistel põhjustel („tühistamine"), mida tuleks ohjeldada hoiatava mõjuga hüvitiste kaudu, ja teiselt poolt tõelist püüet toimetada reisijad sihtkohta, olgugi et hilinenult, seistes vastamisi väliste raskustega („hilinemine"), mille puhul tuleks lennuettevõtjaid lihtsalt kohustada andma reisijatele teataval määral abi. Kui see nii on, siis näib, et teataval määral on omavahel segi läinud mõisted „põhjus" ja „süü". Ei ole raske kujutleda olukordi, kui tõeline katse toimetada reisijad sihtkohta nii kiiresti kui võimalik võiks tähendada plaanipärase lennu tühistamist (sest on selge, et see ei saa mingil juhul õigeaegselt väljuda) ning seejärel selle tagamist, et reisijad saavad lahkuda mingi teise lennuga.[14] Seevastu sellise lennu hilinemist, millele on broneeritud ainult mõned reisijad, võidaks pikendada põhjustel, mis sisuliselt on ärilised, sest lennuettevõtja kasutaks esimest võimalikku asenduslennukit selleks, et tuua kõigepealt raskustest välja mingi teine lend, kuhu on broneeritud rohkem reisijaid.[15] Kui komisjon lähtus oma ettepanekus põhimõttest, et „lennuettevõtjad peaksid maksma hüvitist, kui nad on süüdi, kuid mitte muudel juhtudel", võiks eeldada, et ta oleks ette näinud ka sätte, mille alusel teha kindlaks äriliste otsustega seostatavad hilinemised (ja nende eest karistada).

35. Siiski tundub, et seadusandliku menetluse käigus ei asetatud sellele eristusele tugevat rõhku, eriti kui hüvitisemäärasid oli vähendatud. Vastuvõetud lõppredaktsioonist on raske järeldada, milliste kriteeriumide põhjal tuleb eristada mõisteid „tühistamine" ja „hilinemine".

Miks on mõistete „hilinemine" ja „tühistamine" erinevus oluline?

36. Määruse artikli 2 lõikes l on „tühistamine" määratletud kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära". Mõistet „hilinemine" ei ole määruses samaväärselt määratletud. Samuti ei ole „hilinemist" määratletud Varssavi ega Montréali konventsioonis. Montréali konventsiooni artiklis 19 on pelgalt üsna üldsõnaliselt sätestatud, et vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes „reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol". See sõnastus hõlmab paljusid – kui mitte kõiki – juhtumeid, mis kuuluvad „lennu tühistamise" alla, ja on palju laiem kui määruses kasutatud mõiste „lennu hilinemine".

37. Määruse kohaselt on aga mõistete „hilinemine" ja „tühistamine" erinevus siiski oluline. Määruse artikkel 5 annab reisijatele, kelle lend on tühistatud, õiguse saada ette-

14 – Arvestades, et määruse artikli 7 kohaselt tuleb lennu tühistamise korral maksta reisijatele hüvitist, tekib selles näites ebaloomulik tagajärg, et lennuettevõtjale (kuid mitte reisijatele) on „parem", kui lend „pelgalt" hilineb.

15 – Vt faktilised asjaolud, millest tulenes eelotsusetaotlus kohtuasjas C-396/06: Kramme, ja mis on esitatud minu ettepanekus kõnealuses kohtuasjas (saadaval Euroopa Kohtu veebilehel). Eelotsusetaotlus võeti tagasi enne kohtuotsuse tegemist.

nähtud hüvitist. Määruse artiklis 6 ei ole samaväärselt ette nähtud hüvitist hilinemise puhuks.

38. On tähelepanuväärne, et määrusega on ette nähtud automaatne hüvitis reisijatele, kelle lend on tühistatud. Nagu Poola valitsus oma kirjalikes märkustes osutab, võib tühistamise ja hilinemise eristamine, mis on määrusega ette nähtud, viia selleni, et objektiivselt samalaadsetes olukordades olevaid reisijaid koheldakse erinevalt.

39. Sellest tuleneb vältimatult (põhjapaneva tähtsusega) küsimus, kas määrus rikub võrdse kohtlemise põhimõtet.

Võrdse kohtlemise põhimõtte mõju

40. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab võrdse kohtlemise põhimõte ehk diskrimineerimiskeelu põhimõte, et sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui selline kohtlemine on objektiivselt õigustatud. [16]

41. Määruse artiklite 5, 6 ja 7 õiguspärasus seoses võrdse kohtlemise põhimõttega vaidlustati kohtuasjas IATA ja ELFAA, kuid lennuettevõtjate, mitte reisijate seisukohalt.

42. Nimetatud kohtuasjas väitis ELFAA, et tema esindatavaid odavlennufirmasid diskrimineeritakse, kuna nimetatud artiklites ette nähtud meetmed panevad samad kohustused kõigile lennuettevõtjatele, eristamata neid hinnapoliitika või pakutavate teenuste alusel. Lisaks märkis ELFAA, et ühenduse õigus ei pane samu kohustusi muudele transpordivahenditele, ning viitas, et seega on õhutranspordi sektori niisugune eristamine diskrimineeriv.

43. Euroopa Kohus otsustas, et eri transpordivaldkondades tegutsevate ettevõtjate olukorrad ei ole omavahel võrreldavad ning

16 – Vt nt 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA (EKL 2006, lk I-403, punkt 95) ja 10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-173/07: Emirates Airlines (EKL 2008, lk I-5237, punkt 39).

reisijad, kelle lend tühistatakse või pikalt hilineb, on objektiivselt teistsuguses olukorras kui see, mida kogevad teiste transpordivahenditega reisijad sama laadi juhtumites. Liiati on lennureisijatele lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega tekitatud kahju analoogne sõltumata lennuettevõtjast, kellega neil leping on sõlmitud, ning ei sõltu ettevõtja hinnapoliitikast. [17] Euroopa Kohus järeldas, et „[ü]henduse seadusandja pidi kõiki lennuettevõtjaid võrdselt kohtlema, et mitte rikkuda võrdsuse põhimõtet, arvestades määruse nr 261/2004 eesmärki suurendada kõigi lennureisijate kaitset". [18]

44. Kohtuasjas IATA ja ELFAA kinnitas Euroopa Kohus selgelt, et määruse esmane eesmärk on tõhustada kõikide lennureisijate kaitset. Tõepoolest lähtus Euroopa Kohus oma analüüsis ja ELFAA väidete tagasilükkamisel sellest avaldusest. ELFAA väitis, et õhutransport ja muud transpordiliigid on omavahel võrreldavad. Euroopa Kohus märkis, et reisi tühistamist või pikaajalist hilinemist kogevate reisijate puhul need seda ei ole. ELFAA väitis, et regulaarlennufirmad ja odavlennufirmad ei ole omavahel võrreldavad. Euroopa Kohus märkis, et lennu tühistamist või pikaajalist hilinemist kogevate reisijate puhul nad seda on. Kokkuvõttes kutsus ELFAA Euroopa Kohut käsitlema määrust lennuettevõtja perspektiivist. Euroopa Kohus lükkas selle lähenemisviisi tagasi ning uuris ELFAA argumenti (ja määrust) *reisijate perspektiivist*.

45. Veel märkimisväärsem on see, et oma analüüsis käsitles Euroopa Kohus reisijaid, kelle lend tühistatakse, ja reisijaid, kelle lend pikalt hilineb, läbivalt kui *ühte ja samasse kategooriasse* kuuluvaid.

46. Euroopa Kohus märkis kohtuasjas Arcelor Atlantique et Lorraine jt, et „[v]õrdse kohtlemise põhimõtte rikkumine erineva kohtlemise tõttu eeldab, et kõnealused olukorrad sarnanevad kõigi neid iseloomustavate asjaolude poolest". Need asjaolud ja seega ka nende sarnasus „tuleb kindlaks teha ning neile tuleb anda hinnang *arvestades* eeskätt *selle ühenduse akti eset ja eesmärki*, mis kõnealuse vahetegemise sätestab. Lisaks tuleb arvestada selle valdkonna põhimõtteid ja eesmärke, kuhu vastav akt kuulub". [19]

17 – Selle kahju laadi suhtes märkis Euroopa Kohus oma otsuse punktis 43, et mis tahes hilinemine reisijate õhuveol, eelkõige pikaajaline hilinemine, võib üldjoontes põhjustada kaht liiki kahju. Esiteks, väga pikaajaline hilinemine põhjustab kõigile reisijatele peaaegu ühesugust kahju, mida võib hüvitada kõigile asjaomastele isikutele ühetaolise ja viivitamatu abi ja hoolitsuse, näiteks suupistete, söögi, hotellimajutuse ja telefonikõnede pakkumisega. Teiseks võivad reisijad kanda reisi eesmärgist tulenevalt isiklikku kahju, mille eest hüvitise maksmine eeldab iga juhtumi puhul tekkinud kahju ulatuse eraldi hindamist. Seda kahju võib järelikult hüvitada ainult tagantjärele ja individuaalsel alusel.

18 – Kohtuotsus IATA ja ELFAA, punktid 94–98; vt samuti kohtuotsus Emirates Airlines, punkt 35.

19 – 16. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-127/07: Arcelor Atlantique et Lorraine jt (EKL 2008, lk I-9895, punktid 25 ja 26 (kohtujuristi kursiiv)), milles on viidatud 27. oktoobri 1991. aasta otsusele kohtuasjas 6/71: Rheinmühlen Düsseldorf (EKL 1971, lk 823, punkt 14), 19. oktoobri 1977. aasta otsusele liidetud kohtuasjades 117/76 ja 16/77: Ruckdeschel jt (EKL 1977, lk 1753, punkt 8); 5. oktoobri 1994. aasta otsusele kohtuasjas C-280/93: Saksamaa *vs.* nõukogu (EKL 1994, lk I-4973, punkt 74) ja 10. märtsi 1998. aasta otsusele liidetud kohtuasjades C-364/95 ja C-365/95: T. Port (EKL 1998, lk I-1023, punkt 83).

47. Kohtuotsuses IATA ja ELFAA märkis Euroopa Kohus ühemõtteliselt, et määruse artikli 5 („Tühistamine") ja artikli 6 („Hilinemine") eesmärk ilmneb määruse esimesest ja teisest põhjendusest, mille kohaselt on õhutranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid, kui lennu tühistamine või oluline hilinemine toob reisijatele kaasa tõsiseid ebamugavusi. [20]

48. Seega osutas Euroopa Kohus otsuses IATA ja ELFAA reisijate kaitsele selgelt kui „vahetult taotletavale eesmärgile" ja „ühenduse seadusandja poolt otseselt väljendatud esmasele eesmärgile", nõustudes, et määrusel võib kaudselt olla ka muid, teiseseid eesmärke (nagu lendude tühistamiste ja pikaajaliste hilinemiste ennetav vähendamine). [21]

49. Seda lähenemisviisi toetab see, et nagu Euroopa Kohus märkis, erineb ühenduse seadusandja kehtestatud eri meetmete ulatus „sõltuvalt reisijatele tekkinud kahjude suurusest, mida mõõdetakse kas lähtuvalt hilinemise kestusest ja järgmise lennu ootamise ajast või siis ajast, mis kulus reisijatele lennu tühistamisest teatamiseks". [22] Ehkki aja arvutamise lähtepunkt on nii lennu tühistamise kui ka pikaajalise hilinemise puhul erinev, mõõdetakse kahju suurust aja põhjal.

50. Tarbijakaitse tugevdamine on liiati üks ühenduse tegevus, mida on EÜ artikli 3 lõike 1 punktis t sõnaselgelt mainitud ja mida on vaja EÜ artiklis 2 seatud ühenduse üldiste eesmärkide saavutamiseks. [23]

51. Hoolimata sellest, kui tõsiseid ebamugavusi on põhjustatud, näeb määrus siiski ette, et lennu tühistamisega kaasneb (artikli 7 kohaselt) automaatselt õigus hüvitisele, samal ajal kui lennu hilinemisega seda ei kaasne. Nagu on viidatud kohtuasjas Sturgeon esitatud eelotsusetaotluses ja nagu komisjon kohtuis-

20 – Eespool 16. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 69; 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann (EKL 2008, lk I-11061, punkt 18). Määruse põhjendus 2 sisaldab ühes ja samas fraasis sõnu „tühistamine või pikaajaline hilinemine" neid kahte mõistet eristamata.

21 – Eespool 16. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punktid 82 ja 83, ning kohtujurist Geelhoedi 8. septembri 2005. aasta ettepaneku punktid 121 ja 122.

22 – Eespool 16. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 85.

23 – Vt samuti eespool 16. joonealuses märkuses viidatud kohtujurist Geelhoedi ettepanek kohtuasjas IATA ja ELFAA, punktid 117–119, kus kohtujurist viitab EÜ artikli 153 lõikele 2 (mis nõuab ühenduse seadusandjalt tarbijakaitse nõuete arvestamist muudes poliitikavaldkondades) ja EÜ artikli 95 lõikele 3 (mis nõuab tarbijakaitse kõrget taset) ning järeldab, et tarbijakaitse on kahtlemata legitiimne eesmärk, mis on asutamislepingus sõnaselgelt sätestatud.

tungil märkis, näib määrus seega põhinevat eeldusel, et lennu tühistamine põhjustab reisijatele igal juhul rohkem ebamugavusi ja väärib seega tugevamal kujul kaitset kui „kõigest" hilinemine. [24]

52. Mulle on täiesti ebaselge, miks see nii peaks olema. Tõepoolest möönab ka komisjon oma kirjalikes märkustes sedasama, nõustudes, et tegelikult ei põhjusta lennu tühistamine alati rohkem ebamugavusi kui lennu hilinemine.

53. Oletagem, et reisija A ja reisija B on kumbki broneerinud piletid eri lennuettevõtjate lendudele Brüsselist New Yorki ja mõlemad lennud on plaanitud väljuma kell 8.30. Kui reisija A lennujaama jõuab, teatatakse talle, et tema lend on tühistatud. Talle pakutakse kohta teisel lennul New Yorki, mis väljub üks päev hiljem kell 8.30. Reisijale B teatatakse tema lennujaama saabudes, et ta lend hilineb. Lõpuks väljub tema lend samal ajal kui reisija A uus lend, st üks päev plaanipärasest väljumisajast hiljem. Nii reisija A kui ka reisija B jõuavad New Yorki ühel ajal. Need kaks reisijat on tegelikult ühesugustes olukordades. Ometi annab määrus ainult reisijale A automaatselt õiguse saada hüvitist.

54. Seega näib, et määrusega praegu ette nähtud erinevus „tühistamise" ja „hilinemise" vahel ei ole kooskõlas määruse eesmärgiga.

55. See on veelgi selgem siis, kui arvestada, et määrus võib anda niisuguse (ebaloomuliku) tulemuse, et need reisijad, kes on kannatanud rohkem ebamugavusi, võidakse automaatsest hüvitisest ilma jätta, samal ajal kui vähem ebamugavusi kannatanud reisijatele võidakse see anda. Oletagem, et samad reisijad A ja B (selgelt „sagedased lendajad") on kumbki broneerinud piletid eri lennuettevõtjate lendudele Brüsselist New Yorki ja mõlemad lennud on plaanitud väljuma kell 10.30. Kui reisija A lennujaama jõuab, saab ta teada, et tema lend on tühistatud. Lennuettevõtja pakub talle siiski kohe asenduslendu teise lennuettevõtja lennukil, mis väljub kell 11.00. Kui reisija B lennujaama jõuab, teatakse talle tema lennu hilinemisest. Tema lend väljub lõpuks kell 22.30 ehk 12 tundi pärast plaanitud väljumisaega. Iseenesestki mõista on reisija B kannatanud suuremaid ebamugavusi.

56. Reisija A (kes mingeid erilisi raskusi ei kogenud) saab nõuda määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 alusel hüvitist. Reisija B on möödunud tundide jooksul saanud nõuda ainult sööki; [25] paari tasuta telefonikõnet (või

24 – Vrd määruse põhjendus 12 (tühistamine) ja 17 (hilinemine). Nendes otseselt pakutud erinevad lahendused on vastuolus põhjendusega 2, kus on tõdetud, et „[l]ennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine" mõlemad põhjustavad „reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust".

25 – Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt i, milles on viidatud artikli 9 lõike 1 punktile a. Arvestades, et minu näites kirjeldatud lend on transatlantiline, peab reisija B ootama neli tundi, enne kui tal üldse tekib artikli 9 kohaselt „õigus hoolitsusele".

teleksi- või faksiteadet või elektronkirja);[26] ning (viie tunni möödudes) pileti ostuhinna tagasimaksmist, kui ootamine ei tundu enam kasulik.[27] Kuigi õigus hoolitsusele on kahtlemata väärtuslik, on see vaevalt samaväärne hüvitisega, mille saab reisija A.

57. Määruseelnõu seletuskirjas pakub komisjon, arvestades, et õigusakti eesmärk on tugevdada tarbijakaitset, tühistamise ja hilinemise omavahel eristamise kohta järgmise märkuse: „Ehkki lennu hilinemise tõttu kannatavad reisijad sama laadi ebamugavust ja frustratsiooni nagu lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise korral, on erinevus selles, et lennuettevõtja vastutab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise eest (kui ei ole tegu tema vastutusalast väljaspool olevate põhjustega), kuid lennu hilinemise eest ta alati ei vastuta."[28]

26 – *Idem*, viitega artikli 9 lõikele 2.

27 – Artikli 6 lõike 1 punkti c alapunkt iii, milles on viidatud artikli 8 lõike 1 punktile a.

28 – Eespool 12. joonealuses märkuses viidatud komisjoni algse eelnõu seletuskiri, punkt 23.

58. See selgitus ei kannata täpsemat analüüsi.

59. Komisjon tunnistab sõnaselgelt, et reisijatele tekkivad ebamugavused on sama laadi, olenemata sellest, kas nende lend hilineb pikalt või tühistatakse. Kui see on õige (nagu tõepoolest tundub olevat), võiks eeldada, et nimetatud kahe kategooria reisijaid koheldakse ühtemoodi, sest mõlemad vajavad ja väärivad võrdselt kaitset (ent tegelikult neid ühtemoodi ei kohelda). Seejärel märgib komisjon, et tühistamise ja hilinemise erinevus (ja vähemalt kaudselt ka erineva kohtlemise õigustus) on see, et tühistamise eest on alati vastutav lennuettevõtja (välja arvatud juhtudel, kui ta seda ei ole); samas kui hilinemiste eest lennuettevõtja alati ei vastuta (välja arvatud juhtudel, kui ta eeldatavalt vastutab). Tegu on eristamisega, mille puhul erinevus puudub.

60. Minu meelest pidi alusloogika (jällegi arvestades tarbijakaitse tugevdamist) seisnema selles, et kui lennuettevõtja (olgu lennu tühistamisest või pikaajalisest hilinemisest põhjustatud) *ei ole* ebamugavuste eest *vastutav*, ei peaks ta hüvitist maksma ning kui ta *on vastutav*, peaks ta hüvitist maksma. Teisisõnu on hüvitise maksmise kriteeriumiks mitte põhjuslikkus, vaid lennuettevõtja süü (laias tähenduses).

61. Kui see on õige, ei seleta see ikkagi, miks koheldakse erinevalt reisijaid, kes kannatavad lennu tühistamisest tekkivaid ebamugavusi, ja reisijaid, kes kannatavad lennu pikaajalisest hilinemisest tingitud ebamugavusi. Lennuettevõtja võib olla (ja ka mitte olla) vastutav nii lennu pikaajalise hilinemise kui ka selle tühistamise eest. Määruses aga ei sõltu erinev kohtlemine lennuettevõtja süüst. Nimetatud erinev kohtlemine sõltub hoopis sellest, kas juhtunu liigitatakse hilinemiseks või tühistamiseks. Ja määruse ettevalmistavates materjalides ei leidu selle erineva kohtlemise kohta ühtegi muud, objektiivset põhjendust.

62. Seetõttu näib, et kõnealune erinev kohtlemine rikub võrdse kohtlemise põhimõtet.

63. Seda kinnitab see, et kohtuasjas IATA ja ELFAA pidas Euroopa Kohus selgelt ja ühemõtteliselt määruse esmaseks eesmärgiks tarbijakaitset. Reisijate seisukohast koheldakse sarnastes olukordades olevaid isikuid erinevalt, andes ühele kategooriale (reisijad, kelle lend tühistatakse) eelise võrreldes teise kategooriaga (reisijad, kelle lend pikalt hilineb).

64. Samuti tundub vähemalt esimesel vaatlusel, et määruse esmane eesmärk (tarbijakaitse tugevdamine) on saavutatav ka selliste meetmetega, mis järgivad võrdse kohtlemise põhimõtet. Muidugi on niisuguste meetmete uurimine ja otsustamine ühenduse seadusandja pädevuses. [29]

65. Käesolevas menetluses – kui Poola valitsuse lühike märkus välja arvata – ei ole Euroopa Kohtule esitatud ühtki argumenti seoses eelotsuse küsimuste võimaliku mõjuga võrdse kohtlemise põhimõttele. Seetõttu ei ole piisavalt käsitletud võimalust, et mõistete „hilinemine" ja „tühistamine" erinevuse uurimine võiks viia järeldusele, et viisil, kuidas neid kahte mõistet on määruses kasutatud, on rikutud ühte EÜ õiguse aluspõhimõtet. Olen teadlik sellest, et võib leiduda vastuargumente, mida mina ei ole leidnud. Nii institutsioonidel kui ka liikmesriikidel peaks olema võimalus kommenteerida minu esitatud analüüsi ja esitada argumente seoses objektiivse õigustusega.

29 – Lihtsalt illustratsiooniks: võimalik oleks ette näha, et automaatne hüvitamine piirdub juhtudega, mil lend tühistatakse ilma teatava perioodi (nt kahe tunni) jooksul teekonda muutmata, ning automaatset hüvitist antakse ka lennu hilinemise korral, mis kestab kauem kui seesama periood. Lennu tühistamise puhul (nagu ka praegu) ei ole lennuettevõtja kohustatud maksma rahalist hüvitist, kui ta tõendab, et lennu hilinemise või tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud ka kõiki mõistlikke jõupingutusi tehes ära hoida. Samaväärset sätet oleks vaja selliste hilinemisjuhtude kohta, mille suhtes lennuettevõtja saab tõendada oma vastutuse puudumise. Vastav periood võib varieeruda vastavalt lennu pikkusele (nagu praegu kehtiva määruse redaktsiooni artikli 6 lõikes 1 ja artikli 7 lõikes 2), kui see on vajalik ja asjakohane. Selline asjade korraldus võiks minu arvates vastata ka proportsionaalsuse nõudele (millele Euroopa Kohus otseselt tugines eespool 16. joonealuses märkuses viidatud kohtuasjas IATA ja ELFAA, kohtuotsuse punkt 79).

66. Sellepärast teen Euroopa Kohtule ettepaneku uuendada suuline menetlus ning kutsuda liikmesriike, komisjoni, Euroopa Parlamenti ja nõukogu kõnesolevas küsimuses märkusi esitama.

67. Kui Euroopa Kohus selle lähenemisviisiga ei nõustu, pakun omalt poolt järgmised märkused selle kohta, kas määrust on võimalik tõlgendada kooskõlas võrdsuse põhimõttega. [30]

Tõendid selle kohta, et lend on tühistatud

68. Nende tegurite hulka, millele on varasemas Euroopa Kohtu praktikas, siseriiklikus kohtupraktikas ja õiguskirjanduses [31] viidatud kui võimalikele tõenditele selle kohta, et lend on tühistatud, kuuluvad: lennuettevõtja vahetumine, õhusõiduki vahetumine, lennu numbri vahetumine, väljumis- või saabumislennujaama vahetumine, pagasi tagastamine reisijatele, reisijate uuesti lennule registreerimine, uute istekohtade määramine, reisijate paigutamine ühte või mitmesse muusse õhusõidukisse, uute pardakaartide andmine reisijatele ning see, et piloot (või mõni teine lennuettevõtja töötaja) teatab või väljuvate lendude tablool teatatakse lennu „tühistamisest".

69. Mõistlikult võiks eeldada, et kõik need tegurid võivad olla tõendid lennu tühistamise, mitte pelgalt hilinemise kohta. Mida rohkem esineb neid tegureid koos, seda tõenäolisemaks muutub, et lend on tõesti tühistatud. Samas ei arva ma, et ükski tegur üksi saaks olla määrav.

70. Näiteks lennuki käigust kõrvaldamine ei vii automaatselt selle lennu tühistamiseni, milleks kõnealune lennuk oli määratud. Lend saab ikkagi toimuda, kui kasutatakse asenduslennukit. [32] Minu arvates ei ole oluline, kas reisijad paigutatakse ümber ühte või mitmesse asenduslennukisse. [33]

71. Samalaadset analüüsi saab rakendada enamiku teiste esitatud tegurite suhtes. Need on lennureisimise lahutamatu osa. Need võivad esineda ka muidu normaalse lennu

30 – Kui on vaja tõlgendada ühenduse teisese õiguse normi, tuleks niivõrd kui võimalik eelistada sellist tõlgendust, mis jätab selle õigusnormi kooskõlla asutamislepinguga ja ühenduse õiguse üldpõhimõtetega. Vt nt 10. juuli 2008. aasta otsus kohtuasjas C-413/06 P: Bertelsmann ja Sony Corporation of America *vs.* Impala (EKL 2008, lk I-4951, punkt 174 ja seal viidatud kohtupraktika).

31 – Vt nt Schmid, R., „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004", 2006, *NJW* 26, lk 1843; Gaedtke, E., „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004", 2007, *Verbraucher und Recht*, lk 203 ja 204; Wagner, B., „Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004", 2006, *VuR*, lk 338 ja 339; ja nendes artiklites viidatud kohtupraktika.

32 – Vt eespool 15. joonealuses märkuses viidatud ettepanek kohtuasjas Kramme, punkt 39.

33 – Tegur, mida on mainitud kohtuasjas Böck ja Lepuschlitz esitatud eelotsusetaotluses.

puhul (mis isegi ei pea tingimata olema hilinenud lend).

72. Komisjon, keda toetasid kohtuistungil Böcki ja Lepuschitzi ning Condori esindajad ja Kreeka valitsus, osutab oma kirjalikes märkustes, et lennu numbri muutumine [34] on kaalukas tõend selle kohta, et lend on tühistatud. [35] Nõustun.

73. Siiski ei ole uus lennunumber vääramatu märk, mille põhjal hilinenud lende tühistatud lendudest eristada. Lennu numbrit võib olla vaja muuta puhttehnilistel põhjustel, mis lennuettevõtjast ei olene, isegi kui ükski teine lennu parameeter ei muutu. [36] Sel juhul ei saa lennunumbri muutumine olla määrav tõend lennu tühistamise kohta. Teisest küljest ei tähenda algse lennunumbri säilitamine tingimata seda, et lendu ei ole tühistatud.

74. Sama kehtib ka seoses lennuettevõtja töötajate või muu lennujaamapersonali teadetega, et lend on tühistatud. Ei ole raske kujutleda siseriiklikus kohtus lõputut nääklust selle üle, kas kurnatud personaliliige, kes ütles ülerahvastatud leti ees teenindamist ootavas tõuklevas inimrühmas olevale reisijale, et lend on tühistatud, oli pädev seda avaldust tegema (või isegi selle üle, kas personaliliige ja reisija valdasid piisavalt kasutatud ühist keelt selleks, et öeldu oleks ühemõtteline). Piloodi teade või ametlik teade väljuvate lendude tablool oleksid autoriteetsemad, kuid mitte tingimata määravad.

75. Kuna ükski mainitud teguritest ei saa üksi olla määrav, peavad siseriiklikud kohtud nende tegurite koosesinemisel hindama igal üksikjuhul iga niisuguse teguri olulisust. See võib tekitada märkimisväärseid probleeme seoses õiguskindlusega. [37]

76. Samuti on ilmne, et lennuettevõtjatel endil on oluline mõju mitmele tegurile, mida võidakse kasutada selleks, et eristada hiline-

34 – Samuti tegur, mida on mainitud kohtuasjas Böck ja Lepuschlitz esitatud eelotsusetaotluses.

35 – Oma infodokumendis määruse kohta on komisjon samuti märkinud, et tema arvates võib lendu „üldiselt pidada tühistatuks, kui muutub lennu number samal marsruudil, mille suhtes reisija on sõlminud lepingu konkreetseks päevaks ja teatava ajakavaga": *Information Document of the Directorate-General for Energy and Transport: Answers to Questions on the application of Regulation No 261/2004*, saadaval veebis aadressil http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf

36 – Näiteks marsruudil, millel lennuettevõtja hoiab plaanipäraselt käigus igapäevast lendu, on üsna tõenäoline, et esmaspäevane lend ja teisipäevane lend kannavad ühte ja sama lennunumbrit. Kui see on nii ja kui esmaspäevane lend hilineb 24 tundi, on lennunumbri muutmine tungivalt vajalik, et hoida ära võimalik segadus lennujuhtimiskeskustes, sest esmaspäevase lennu piloot ja teisipäevase lennu piloot valmistuvad stardiks, paluvad endale stardirajakohta, paluvad ruleerimisluba (jms) ühel ajal või peaaegu ühel ajal.

37 – Vt käesoleva ettepaneku punktid 89 ja 90.

mist tühistamisest. Nende ettevõtjate majanduslikes huvides on astuda samme selleks, et juhtum liigitataks hilinemiseks, mitte tühistamiseks, olgu hilinemine kui tahes pikk, ning (igal võimalusel) vaidlustada reisijate väited, et tegelikult lend tühistati. [38]

Aeg kui tegur lennu tühistamise tuvastamisel

77. Erinevalt eespool loetletud teguritest ei saa aja kestusega manipuleerida. [39] Kas „ülemäärane" hilinemine võib muutuda *de facto* tühistamiseks, mille puhul tekib õigus hüvitisele määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alusel?

78. Sturgeonid, Böck ja Lepuschitz, Austria, Itaalia, Kreeka, Poola, Prantsuse ja Rootsi valitsus ning komisjon on asunud seisukohale, et teatava aja möödumise korral võib lennu hilinemise liigitada lennu tühistamiseks. Ühendkuningriigi valitsus on aga seisukohal, et ainult ühenduse seadusandja saaks nõuetekohaselt kehtestada möödunud aja kriteeriumi kui vahendi nimetatud kahe sündmuse eristamiseks. Condor väidab, et Montréali konventsiooni artikkel 19 annab reisijatele õiguse saada hüvitist, kui nende lend hilineb. Seega ei eelda tarbijakaitsega seotud kaalutlused seda, et lennu pikaajalist hilinemist tuleb tõlgendada kui lennu tühistamist määruse artikli 5 tähenduses.

79. Viimati mainitud argumendi saan ma kummutada lühidalt. Tõepoolest on Montréali konventsioon ühenduses kohaldatav. Selles on ette nähtud hüvitise andmine nn heastamispõhimõtte alusel. Niisugune hüvitis võib olla teatavale reisijale teataval juhul kasulikum kui määruse artikli 7 lõikega 1 ette nähtud automaatne kindlasummaline hüvitis, mille puhul ei ole vaja tegelikku kahju tõendada. Määrusega ette nähtud süsteem erineb Montréali konventsiooni artikliga 19 ette nähtud süsteemist ja täiendab seda. [40] Reisijad, kelle lend on tühistatud, saavad määruse artikli 7 lõike 1 alusel hüvitist, „ilma et [nad] peaksid kannatama ebameeldivusi, mis tingimata kaasnevad kahju hüvita-

38 – Aruandes määruse praktilise mõju kohta märkis komisjon, et on mure, et lennuettevõtjad võivad lendude tühistamise ümber klassifitseerida pikaajaliseks hilinemiseks, et vältida hüvitise maksmise nõudeid, ehkki ta ei suutnud leida sellise teguviisi kohta statistilisi tõendeid (tühistatud lendude arvu vähenemine ja sellele vastav hilinenud lendude arvu suurenemine): vt komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule vastavalt määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklile 17 kõnealuse määruse (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) toimimise ja selle tulemuste kohta, KOM(2007) 168 (lõplik), punkt 4.1.2. Käesolevad eelotsusetaotlused annavad tunnistust sellest võimalikust probleemist.

39 – Vrd (oma nõole ahvatluskunstis õpetust jagava vanemkuradi) Screwtape'i teravmeelne tähelepanek selle kohta, et inimolevused väidavad end alati olevat „oma" aja peremehed: „The humans are always putting up claims to ownership which sound equally funny in Heaven and in Hell." ('Inimesed esitavad alati selliseid omandinõudeid, mis on võrdselt naeruväärsed nii taevas kui ka põrgus.') (Lewis, C. S., *The Screwtape Letters*, 1942, lk 112 ja 113).

40 – Määruse artikli 12 lõikest 1 selgub, et artikli 7 lõikes 1 ette nähtud kindlasummaline hüvitis ei ole mõeldud asendama Montréali konventsiooni alusel antavat hüvitist.

mise hagide esitamisega kohtutes”. [41] Kui lennu pikaajaline hilinemine ja lennu tühistamine põhjustavad reisijatele ühesuguseid ebamugavusi, eeldab reisijate kaitse, et mõlemal juhul peaks reisijatele olema ette nähtud mugav automaatsete kindlasummaliste hüvitiste süsteem. Sellest piisab Condori argumendi tagasilükkamiseks.

80. Mida aga öelda keskse argumendi kohta, et teatava aja möödumise korral muutub hilinemine *de facto* tühistamiseks?

81. Terve mõistus ütleb, et aeg on ilmselgelt üks tegur, mille alusel kindlaks teha, kas lend on tühistatud. Kui eespool loetletud tegurid esinevad koos ja/või lend hilineb ülemäära, on see väga kaalukas tõend selle kohta, et lend on tegelikult tühistatud.

82. Liiati – nagu komisjon kohtuistungil märkis –, kui reisija broneerib pileti lennule, on tema ja lennuettevõtja vahel kaudselt olemas leping teataval ajal ja teatava kahe punkti vahel toimuva veo kohta. Kui lennu väljumine ülemäära hilineb, on raske väita, et jätkuvalt on tegu „varem kavandatud lennuga”. [42] Nii näiteks on see juhul, kui iga päev ühel ajal käigus olev regulaarlend ei ole väljunud ka pärast järgmise päeva lennu väljumist, harilikes oludes kaalukas tõend selle kohta, et esimene lend on tühistatud. [43]

83. Määratluse puududes tuleb terminit „lennu hilinemine” tõlgendada määruse kõiki sätteid ja eesmärki silmas pidades. [44] Möödunud aja kestuse pidamine oluliseks teguriks lennu tühistamise tuvastamisel aitaks kindlasti saavutada määruse eesmärki: tugevdada tarbijakaitset. Selle lähenemisviisiga on siiski seotud kaks raskust. Esiteks, mida tähendab „ülemäärane hilinemine”? Teiseks, kas on lubatav tõlgendada määrust nii, et ülemäärane hilinemine liigitub *de facto* tühistamiseks?

41 – Vt eespool 16. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 45, kus Euroopa Kohus selgitas Montréali konventsiooni süsteemi erinevust määruse artikliga 6 ette nähtud automaatsest õigusest saada abi seoses lennu hilinemisega.

42 – Vt mõiste „tühistamine” määratlus määruse artikli 2 punktis l.

43 – Ma ei vihja sellele, et igal nädalal käigus oleva lennu puhul peaks selle suunise kohaldamine tähendama, et lennu tühistamise eest saab hüvitist nõuda alles pärast järgmise nädala lennu väljumist.

44 – Vt eespool 16. joonealuses märkused viidatud kohtuotsus Emirates Airlines, punktid 27 ja 28.

Millal on hilinemine „ülemäärane”?

84. Komisjon märgib õigesti, et määrus ei sisalda alust selleks, et teha kindlaks mingi teatav ajahetk, mille järel lennu hilinemise saaks liigitada lennu tühistamiseks. Määruses on otsesõnu märgitud, et hilinemine saab kesta kauem kui 5 tundi (artikli 6 lõike 1 punkt iii) ning võib pikeneda vähemalt järgnevasse päeva ja võimalik, et ka edasi (artikli 6 lõike 1 punkt ii koostoimes artikli 9 lõike 1 punkti b esimese taandega).

85. Prantsuse valitsus märgib, et määrus sisaldab mitmeid elemente, mis võivad olla viitadeks. Määruse artikli 6 lõike 1 kohaselt varieerub konkreetses vormis abi pakkumise kohustuse tekkimiseks vajalik aeg vastavalt lennu pikkusele: kaks tundi või rohkem kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul,[45] kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul[46] ja neli tundi või rohkem kõikide muude lendude puhul.[47] Nii on ühenduse seadusandja seadnud õiguse hoolitsusele sõltuvusse lennu pikkusest: kaugemale sõitvad reisijad peavad kauem ootama, enne kui neil tekib õigus hoolitsusele.[48]

86. Hinnangu andmisel sellele, millal hilinemine muutub „ülemääraseks” ja on seega liigitatav tühistamiseks, võiks arvestada nendes sätetes näidatud eri ajaperioode. „Ülemäärane” hilinemine peab siiski tingimata olema oluliselt pikem kui ükski nendest viitperioodidest. Küsimus oleks seega: kui palju pikem?

87. Mulle tundub, et on võimatu teha mingigi vastuvõetava täpsusega kindlaks, kui palju aega täpselt peab mööduma selleks, et hilinemine muutuks „ülemääraseks”.

88. Sellepärast kujutaks see endast küsimust, mille puhul siseriiklikul kohtul tuleb igal üksikjuhul hinnata faktilisi asjaolusid ja jõuda – siseriikliku õigustraditsiooni, mõistlikkuse ja vaistu teatava omavahelise kombinatsiooni, mitte aga teatava konkreetse ühenduse õigusnormi põhjal – seisukohale, kas lennu hilinemine on vastaval juhul olnud

45 – Punkt a.
46 – Punkt b.
47 – Punkt c.

48 – Vt samuti määruse artikli 7 lõige 2 ning analoogia alusel artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktid ii ja iii. Määruse põhjendustes ei ole selgitatud hoolitsuse saamise õiguse järgulist tekkimist, mille põhjuseks võib pigem olla pragmaatiline hinnang selle kohta, millise majandusliku koormuse seadmine lennuettevõtjatele oleks vastuvõetav (arvestades lühikese, keskmise ja pika teekonnaga lendude hilinemise teadaolevaid korduspärasid), kui mingi sügavam loogika seoses reisijate suhteliste vajadustega.

„ülemäärane" ja seda tuleks seetõttu käsitleda kui lennu *de facto* tühistamist. Senisest kohtupraktikast nähtub, et siseriiklikud kohtud on olnud vägagi erinevatel seisukohtadel selles, kas aja kestust tuleks lennu tühistamise tuvastamisel arvesse võtta, ja kui tuleks, siis mil määral. [49] Euroopa Kohus ei saa anda siseriiklikele kohtutele eriti rohkem konkreetseid, kasulikke suuniseid peale kinnituse, et aja kestus võib olla oluline tegur lennu tühistamise tuvastamisel ning et selle hindamisel, kas hilinemine on muutunud ülemääraseks, tuleks arvesse võtta lennu kavandatud pikkust.

89. Selle tagajärjel tekkiv tulemuste variatiivsus läheb tõenäoliselt vastuollu õiguskindluse põhimõttega.

90. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt eeldab õiguskindluse põhimõte – üks ühenduse õiguse üldpõhimõtteid – eelkõige seda, et õiguslik regulatsioon oleks selge ja täpne ning selle kohaldamine tema subjektidele ettenähtav eriti juhtudel, kui see võib üksikisikutele ja ettevõtjatele kaasa tuua soovimatuid tagajärgi. [50] Nii on õiguspärase ootuse kaitse ja õiguskindluse põhimõtted osa ühenduse õiguskorrast ning seega peavad ühenduse institutsioonid nendest kinni pidama. [51] On selgelt oluline, et nii reisijad kui ka lennuettevõtjad teaksid oma õiguste ja kohustuste ulatust. Kui jätta see, millal on hilinemine „ülemäärane", liikmesriikide siseriiklike kohtute otsustada, ei ole tulemused kummagi poole jaoks kuigi selged, täpsed ega ettenähtavad.

Kas on lubatav käsitleda hilinemist kui de facto *tühistamist?*

91. Kui oleks võimalik teha täpselt kindlaks ajahetk, mil hilinemine muutub liiga ülemääraseks või koostada kriteeriumid, mis saaksid toimida tõhusate suunistena siseriikliku kohtu jaoks, tuleks sellele küsimusele vastamisel valida kas väga teleoloogiline lähenemisviis tarbijakaitsele või määruse lihtne ja otsene sõnastus.

92. Käesoleval juhul on see valik minu arvates lihtsam.

49 – Vt nt eespool 31. joonealuses märkuses viidatud teostes viidatud kohtupraktika.

50 – Vt 18. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-337/07: Altun (EKL 2008, lk I-10323, punkt 60 ja seal viidatud kohtupraktika). Selle põhimõtte ja õiguspärase ootuse põhimõtte kohta üldiselt vt Schønberg, S., *Legitimate Expectations in Administrative Law*, 2000.

51 – 19. märtsi 2009. aasta otsus kohtuasjas C-256/07: Mitsui & Co. Deutschland (EKL 2009, lk I-1951, punkt 31 ja seal viidatud kohtupraktika).

93. Mis tahes arvuline künnis teatavale õigusele kvalifitseerumisel eraldab kaks rühma – õnnelikud ja õnnetud – ning selle künnise seadmisel peab seadusandja hoolikalt jälgima, et ta ei rikuks võrdse kohtlemise põhimõtet. Seadusandjal on õigus valida mingi arv ja seejärel – kui tema valik vaidlustatakse kui seda põhimõtet rikkuv – seda valikut kaitsta kui objektiivselt õigustatut. Maagilise arvu tegelik valimine on seadusandja eelisõigus. Kuivõrd *mis tahes* arv on mingil määral meelevaldne, on selle meelevaldsus hõlmatud nimetatud eelisõigusega (seadusandja kaalutlusõigus).

94. Nii võib ühenduse seadusandja valida teatava tähtaja (olgu selleks 23 ja pool tundi, 24 tundi, 25 tundi, 48 tundi või midagi muud), mille möödudes tekib õigus saada hüvitist. Euroopa Kohus seda teha ei saa. Mis tahes arvu valimine tähendaks, et määrusest on välja loetud midagi, mida seal lihtsalt ei ole, ning see kujutaks endast seadusandja eelisõiguse kohtulikku usurpeerimist.

95. Veelgi olulisem on see, et *millist künnist ka ei valitaks,* oleks kõikidel reisijatel, kelle lend on tühistatud, määruse praeguse ülesehituse järgi jätkuvalt automaatne õigus saada hüvitist, samal ajal kui hilinenud lendude (olenemata sellest, kuidas Euroopa Kohus otsustab selle mõiste määratleda) reisijatel oleks see õigus ainult siis, kui nende lend on hilinenud ülemäära. Mõnesid objektiivselt ühesuguses olukorras olevaid reisijaid koheldaks ikkagi erinevalt. Mõned reisijad, kes on kannatanud ainult väikest ebamugavust, saaksid ikkagi automaatselt hüvitist, samal ajal kui teised, palju suuremaid ebamugavusi kannatanud jääksid ilma hüvitiseta. [52]

Järeldus hilinemise ja tühistamisega seotud küsimustes

96. Mulle näib, et Scyllat (ülemäära hilinenud lendude reisijate ilmne diskrimineerimine võrreldes nende reisijatega, kes saavad oma lennu tühistamise eest automaatselt hüvitise) vältida püüdes satutakse kohe Charybdise (õiguskindluse puudumine) küüsi. Liiati ei lahenda „ülemäärase" hilinemise suhtes teleoloogilise lähenemisviisi kasutamine käesolevas ettepanekus eespool seoses võrdse kohtlemise põhimõttega näidatud raskusi. Minu arvates tulenevad need praegu juba kehtiva määruse ülesehitusest.

52 – Vt käesoleva ettepaneku punktides 53, 55 ja 56 toodud näited.

97. Just sellepärast, et ma ei usu võimalusse „lahendada" kõnealune probleem tõlgendamise teel, olgu tõlgendamine kui tahes konstruktiivne, teen Euroopa Kohtule ettepaneku uuendada suuline menetlus vastavalt Euroopa Kohtu kodukorra artiklile 61 ning kutsuda liikmesriike, komisjoni, Euroopa Parlamenti ja nõukogu esitama märkusi selle kohta, kas määruse artiklid 5 ja 7, samuti määruse artikkel 6, ja iseäranis nende artiklitega sisse seatud erinevus lennu hilinemise ja lennu tühistamise vahel, on võrdse kohtlemise põhimõtet arvestades kehtetud.

Märkused mõiste „erakorralised asjaolud" kohta

98. Kohtuasjas Böck ja Lepuschitz esitatud kolmandas küsimuses otsitakse selgitust sellele, kas erakorraliste asjaolude määratlus hõlmab õhusõidukiga seotud tehnilisi probleeme ja nendest tingitud muudatusi lennuplaanis.

99. Seda küsimust käsitlesin üksikasjalikult oma ettepanekus kohtuasjas Kramme, [53] kuid seal võeti eelotsusetaotlus tagasi enne, kui Euroopa Kohus otsuse tegi. Hiljem esitati veel samalaadne eelotsusetaotlus kohtuasjas Wallentin-Hermann. [54]

100. Oma otsuses märkis Euroopa Kohus, et määruse artikli 5 lõiget 3 „tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise, ei kuulu nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud" alla, välja arvatud juhul, kui see probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt". [55]

101. Loomulikult tuleb kohtuasjas Böck ja Lepuschitz esitatud küsimusele anda sama vastus.

53 – Viidatud eespool 15. joonealuses märkuses.

54 – Viidatud eespool 20. joonealuses märkuses.

55 – Eespool 20. joonealuses märkuses viidatud kohtuotsus Wallentin-Hermann, punkt 34.

Ettepanek

102. Eeltoodust tulenevalt teen Euroopa Kohtule järgmise ettepaneku.

1. Enne Bundesgerichtshofi küsimustes ja Handelsgericht Wieni esimeses ja teises küsimuses otsuse tegemist peaks Euroopa Kohus uuendama suulise menetluse vastavalt kodukorra artiklile 61 ning kutsuma liikmesriike, komisjoni, Euroopa Parlamenti ja nõukogu esitama märkusi selle kohta, 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) artiklid 5 ja 7 ning artikkel 6 on võrdse kohtlemise põhimõttest tulenevalt kehtetud niivõrd, kui nendes eristatakse lennu tühistamist ja lennu hilinemist (hoolimata kestusest).

2. Siis, kui kohtuotsus tehakse, tuleks Handelsgericht Wieni kolmandale küsimusele vastata järgmiselt.

   Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõiget 3 tuleb tõlgendada nii, et õhusõiduki tehniline probleem, mis toob kaasa lennu tühistamise, ei kuulu nimetatud sätte tähenduses mõiste „erakorralised asjaolud” alla, välja arvatud juhul, kui see probleem tuleneb sündmustest, mis oma olemuselt või päritolult ei ole omased asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljuvad tema tegeliku kontrolli alt.