Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

21. detsember 2021 *

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Ühiseeskirjad reisijatele lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta – Artikli 2 punkt l – Artikli 5 lõige 1 – Lennu väljumisaja muutmine – Lennu väljumisaja edasilükkamine peaaegu kolme tunni võrra – Reisijate teavitamine üheksa päeva enne väljumist – Mõisted „tühistamine“ ja „hilinemine“

Kohtuasjas C-395/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landgericht Düsseldorfi (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa) 3. augusti 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 19. augustil 2020, menetluses

**EP,**

**GM**

*versus*

**Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.,**

EUROOPA KOHUS (esimene koda),

koosseisus: Euroopa Kohtu asepresident L. Bay Larsen esimese koja presidendi ülesannetes, kohtunikud J.-C. Bonichot ja M. Safjan (ettekandja),

kohtujurist: P. Pikamäe

kohtusekretär: A. Calot Escobar,

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

– EP ja GM, esindaja: *Rechtsanwältin* F. Puschkarski,

– Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, M. Hellmann ja U. Kühne,

– Euroopa Komisjon, esindajad: R. Pethke ja K. Simonsson,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

olles 23. septembri 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

**otsuse**

1 Eelotsusetaotlus käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10; parandus ELT 2018, L 155, lk 35), artikli 2 punkti l, artikli 5 lõike 1 ja artikli 8 lõike 1 tõlgendamist.

2 Taotlus on esitatud kahe lennureisija EP ja GMi (edaspidi „asjaomased reisijad“) ning lennuettevõtja Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.-i (edaspidi „Corendon Airlines“) vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab viimase keeldumist maksta asjaomastele reisijatele hüvitist seoses nende lennu esialgse kavandatud väljumisaja edasilükkamisega.

## Õiguslik raamistik

3 Määruse nr 261/2004 artiklis 2 „Mõisted“ on ette nähtud:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

l) *tühistamine* – asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära.“

4 Määruse artikli 5 „Tühistamine“ lõikes 1 on sätestatud:

„Lennu tühistamise korral:

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

b) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artikli 9 lõike 1 punktile a ja lõikele 2 ning teekonna muutmise korral, kui uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, 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 juhul, kui
   i) neid on tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või
   ii) neid on teavitatud tühistamisest kahe nädala ja seitsme päeva vahel 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 vähem 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.“

5 Nimetatud määruse 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 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 osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

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

6 Sama määruse artiklis 7 „Õigus hüvitisele“ on sätestatud:

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

[…]

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

[…]“.

7 Määruse nr 261/2004 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.

[…]“.

## Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

8 Asjaomased reisijad broneerisid pakettreisi internetiplatvormi Check24 kaudu. Tegutsev lennuettevõtja Corendon Airlines kinnitas nende broneeringu lennule, mis pidi toimuma 18. mail 2019 Düsseldorfist (Saksamaa) Antalyasse (Türgi), kavandatud väljumisajaga kell 13.20 ja kavandatud saabumisajaga kell 17.50 samal päeval.

9 Seejärel lükkas Corendon Airlines lennu edasi, jättes lennu numbri siiski samaks, ning määras uueks väljumisajaks 18. mai 2019 kell 16.10 ja saabumisajaks kell 20.40, teavitades asjaomaseid reisijaid sellest üheksa päeva enne lennu algust. Selliselt muudetud lend hilines ja väljus 18. mail 2019 kell 17.02 ning maandus kell 21.30.

10 Kumbki asjaomane reisija nõudis Corendon Airlinesilt 400 euro suurust hüvitist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 lõike 1 punkti b alusel.

11 Pärast seda kui Corendon Airlines oli keeldunud reisijatele hüvitist maksmast, esitasid viimased hagi Amtsgericht Düsseldorfile (Düsseldorfi esimese astme kohus, Saksamaa), kes jättis hagi rahuldamata, põhjendades seda ühelt poolt sellega, et kuigi lennu väljumisaega muudeti, ei loobutud esialgsest lennuplaanist. Teiselt poolt teavitati neid reisijaid väljumisaja muutmisest igal juhul määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis ii sätestatud tähtaja jooksul ehk kahe nädala ja seitsme päeva vahel enne kavandatud väljumisaega, mistõttu ei ole tarvis hinnata küsimust, kas lennuaja muutmise puhul oli tegemist kõnealuse lennu tühistamise või pikaajalise hilinemisega. Lisaks märkis nimetatud kohus, et küsimus sellest, kas Corendon Airlines täitis kohustuse teavitada asjaomaseid reisijaid nende õigustest vastavalt selle määruse artiklile 8, ei oma tähtsust, kuna võimalik teavitamiskohustuse rikkumine ei annaks õigust saada hüvitist selle määruse artikli 7 lõike 1 alusel.

12 Asjaomased reisijad esitasid selle kohtu otsuse peale apellatsioonkaebuse Landgericht Düsseldorfile (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa), kes märgib, et nimetatud kohtuotsusega ei saa nõustuda, kui lennu edasilükkamist ligi kolme tunni võrra tuleks käsitada tühistamisena määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l tähenduses ning kui lennu edasilükkamisest teavitamine ei ole käsitatav teekonna muutmise võimaluse pakkumisena nimetatud määruses sätestatud tingimustel.

13 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas tegemist on lennu tühistamisega [määruse nr 261/2004] artikli 2 punkti l ning artikli 5 lõike 1 tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja lükkab pakettreisi raames broneeritud lennu, mille kavandatud väljumisaeg on kell 13.20 (kohalik aeg), edasi sama päeva kella 16.10-le (kohalik aeg)?

2. Kas üheksa päeva enne reisi algust saadetud teade lennu edasilükkamisest kella 13.20-lt (kohalik aeg) kella 16.10-le (kohalik aeg) samal päeval, kujutab endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti ii tähenduses, ning kui jah, siis kas see peab vastama [selle määruse] artikli 5 lõike 1 punktis a ja artikli 8 lõikes 1 sätestatud nõuetele?“

## Eelotsuse küsimuste analüüs

### *Esimene küsimus*

14 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks nende sätete tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja lükkab lennu väljumisaja edasi vähem kui kolme tunni võrra, ilma seda lendu rohkem muutmata.

15 Kõigepealt tuleb märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohus esitab selle küsimuse üksnes seoses asjaomase lennu väljumisaja edasilükkamisega kahe tunni ja 50 minuti võrra, viitamata oma eelotsuse küsimustes selle lennu hilisemale hilinemisele.

16 Sellega seoses tuleb märkida, et mõiste „tühistamine“ on selle määruse artikli 2 punktis l määratletud kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära“.

17 Mõistet „lend“ ei ole määruses määratletud. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt koosneb lend siiski „sisuliselt ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi teataval määral selle veoliigi nn ühikuks, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi“ (4. juuli 2018. aasta kohtuotsus Wirth jt, C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 19 ja seal viidatud kohtupraktika). Euroopa Kohus on pealegi täpsustanud, et marsruut on lennu oluline osa, kuna lend toimub vastavalt vedaja poolt varem kinnitatud lennuplaanile (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 30).

18 Lisaks on Euroopa Kohus sedastanud, et vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 2 punktile l on tühistamine – erinevalt lennu hilinemisest – tingitud asjaolust, et varem kavandatud lend jääb ära. Siit tuleneb, et tühistatud lennud ja hilinenud lennud moodustavad selles osas kaks selgelt eristuvat lendude kategooriat. Nimetatud määrusest ei saa seega järeldada, et hilinenud lendu võiks nimetada tühistatud lennuks üksnes sel põhjusel, et hilinemist pikendatakse, isegi kui seda tehti olulisel määral (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 33).

19 Neil asjaoludel saab juhul, kui reisijaid transporditakse lennuga, mille väljumisaeg on algul kavandatud väljumisajast hilisem, pidada lendu *tühistatud* lennuks üksnes siis, kui lennuettevõtja tagab reisijate transpordi mõnel teisel lennul, mille algne lennuplaan on algul kavandatud lennu omast erinev (19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 35).

20 Asjaolu, et väljumisaja edasilükkamisest teatati asjaomastele reisijatele mitu päeva ette, ei mõjuta aga iseenesest mõistete „hilinemine“ ja „tühistamine“ eristamist.

21 Nimelt, nagu nähtub käesoleva kohtuotsuse punktis 18 viidatud kohtupraktikast, näeb määrus nr 261/2004 ette kaks täiesti erinevat lendude kategooriat: esiteks tühistatud lennud selle määruse artikli 5 tähenduses ja teiseks väljumisel hilinenud lennud määruse artikli 6 tähenduses. Sama määrus ei sea ühte või teise kategooriasse kvalifitseerimist sõltuvusse üksnes eelnevast teatest lennu väljumisaja edasilükkamise kohta.

22 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 25 märkis, oleks seega määruse nr 261/2004 sõnastuse tavatähendusega ja määruse ülesehitusega vastuolus asuda seisukohale, et lennu puhul, mida lükati edasi vähem kui kolme tunni võrra, millest teatati mitu päeva ette, ilma seda lendu rohkem muutmata, on tegemist tühistamisega selle määruse artikli 2 punkti l tähenduses.

23 Eeltoodut arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lendu ei loeta tühistatuks nende sätete tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja lükkab lennu väljumisaja edasi vähem kui kolme tunni võrra, ilma seda lendu rohkem muutmata.

### *Teine küsimus*

24 Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas lennu väljumise edasilükkamise kohta saadetud teade kujutab endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti ii tähenduses, kusjuures selles sättes viidatakse mõistele „tühistamine“ selle määruse artikli 2 punkti l tähenduses.

25 Arvestades esimesele küsimusele antud vastust, ei ole teisele küsimusele vaja vastata.

## Kohtukulud

26 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (esimene koda) otsustab:

**Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lendu ei loeta tühistatuks nende sätete tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja lükkab lennu väljumisaja edasi vähem kui kolme tunni võrra, ilma seda lendu rohkem muutmata.**

Allkirjad