Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (esimene koda)

21. detsember 2021 *

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta – Artikli 2 punkt l – Artikli 5 lõike 1 punkt c – Lennu broneerimine veebiplatvormi kaudu – Lennu väljumisaja varasemaks muutmine tegutseva lennuettevõtja poolt – Kvalifitseerimine – Lennu väljumisaja varasemaks muutmist puudutava teabe saamine meiliaadressile, mis ei kuulu asjaomastele reisijatele – Direktiiv 2000/31/EÜ – Elektrooniline kaubandus – Artikkel 11 – Kättesaamise eeldamine – Tegutseva lennuettevõtja teavitamiskohustuse ulatus

Kohtuasjas C-263/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Landesgericht Korneuburgi (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) 26. mai 2020. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 15. juunil 2020, menetluses

Airhelp Limited

versus

Laudamotion GmbH,

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:

– Airhelp Limited, esindajad: *Rechtsanwälte* D. Stanonik ja E. Stanonik-Palkovits,

– Laudamotion GmbH, esindaja: *Rechtsanwalt* M. Klemm,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

– Euroopa Komisjon, esindajad: G. Braun ja K. Simonsson,

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

on teinud järgmise

otsuse

1 Eelotsusetaotlus käsitleb küsimust, kuidas tõlgendada 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 5 lõike 1 punkti c ja artiklit 7 ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 8. juuni 2000. aasta direktiivi 2000/31/EÜ infoühiskonna teenuste teatavate õiguslike aspektide, eriti elektroonilise kaubanduse kohta siseturul (direktiiv elektroonilise kaubanduse kohta) (EÜT 2000, L 178, lk 1; ELT eriväljaanne 13/25, lk 399) artiklit 11.

2 Taotlus on esitatud Airhelp Limitedi ja Laudamotion GmbH vahelises kohtuvaidluses, mis puudutab viimase keeldumist maksta seoses lennu väljumisaja varasemaks muutmisega hüvitist lennureisijatele, kelle õigused on üle läinud Airhelpile.

Õiguslik raamistik

Määrus nr 261/2004

3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 7 ja 12 on märgitud:

„(1) Õhutranspordi valdkonnas [liidu] võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

[…]

(7) Käesoleva määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks peaks selles määruses sätestatud kohustuste täitmine jääma tegutsevale lennuettevõtjale, kes teostab või kavatseb teostada lennu, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale, on renditud ilma (*dry lease*) või koos meeskonnaga (*wet lease*) või kasutatakse seda muul alusel.

[…]

(12) Samuti tuleks vähendada lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust. Selle saavutamiseks tuleks nõuda vedajatelt, et nad teavitaksid reisijaid lennu tühistamisest enne lennu ette nähtud 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.“

4 Määruse 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.“

5 Määruse artikli 5 „Tühistamine“ lõigetes 1 ja 4 on sätestatud:

„1. 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.

[…]

4. Kohustus tõestada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest, lasub lennuettevõtjal.“

6 Sama määruse artikli 7 „Õigus hüvitisele“ lõikes 1 on sätestatud:

„Kui osutatakse käesolevale artiklile, saavad reisijad hüvitist kuni:

a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

[…]“.

7 Määruse nr 261/2004 artiklis 13 „Õigus kahjude hüvitamisele“ on sätestatud:

„Kui tegutsev lennuettevõtja maksab hüvitist või täidab muid käesoleva määruse kohaseid kohustusi, ei või käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks õigust taotleda vastavalt kohaldatavale õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt. Eelkõige ei piira käesolev määrus

mingil moel tegutseva lennuettevõtja õigust taotleda hüvitist reisikorraldajalt või muult isikult, kellega tegutsev lennuettevõtja on sõlminud lepingu. Samamoodi ei tohi käesoleva määruse sätteid tõlgendada nii, et see kitsendaks reisikorraldaja või kolmanda isiku (muu kui reisija) õigust taotleda tegutsevalt lennuettevõtjalt vastavalt kohaldatavatele asjakohastele õigusaktidele hüvitist, kui tegutsev lennuettevõtja on sellise reisikorraldaja või kolmanda isikuga sõlminud lepingu.“

Direktiiv 2000/31

8 Direktiivi 2000/31 II peatüki 3. jagu „Elektroonilisel teel sõlmitud lepingud“ sisaldab artikleid 9–11. Direktiivi artikli 11 „Tellimuse esitamine“ lõikes 1 on sätestatud:

„Kui osapooled, kes pole tarbijad, ei lepi kokku teisiti, tagavad liikmesriigid, et kui teenuse saaja esitab oma tellimuse tehniliste vahendite abil, kohaldatakse järgmisi põhimõtteid:

– teenuseosutaja peab saaja tellimuse vastuvõtmisest teatama põhjendamatu viivituseta ja elektroonilisel teel,

– tellimus ja vastuvõtuteade loetakse kättesaaduks, kui osapooled, kellele need on suunatud, on võimelised neile ligi pääsema.“

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

9 Kaks lennureisijat broneerisid elektroonilise broneerimisplatvormi kaudu lennu Palma de Mallorcast (Hispaania) Viini (Austria), mida teostas tegutsev lennuettevõtja Laudamotion. Sellel platvormil broneeringut tehes märkisid need reisijad oma isikliku meiliaadressi ja telefoninumbri. Nimetatud platvorm tegi nende reisijate nimel broneeringu Laudamotioni juures, luues seejuures nimetatud broneeringu jaoks konkreetse meiliaadressi. See aadress oli Laudamotioni jaoks ainus kontaktaadress.

10 Tegutsev lennuettevõtja muutis broneeritud lennu väljumisaega, mis esialgu oli kavandatud 14. juunil 2018 kella 14.40ks, rohkem kui kuus tundi varasemaks ehk kella 08.25ks.

11 Airhelp, kellele need kaks reisijat loovutasid määruse nr 261/2004 alusel hüvitise saamise nõudeõiguse, esitas hagi Bezirksgericht Schwechatile (Schwechati esimese astme kohus, Austria). Airhelp leidis, et tegutsev lennuettevõtja oli kohustatud tasuma kokku 500 eurot nende kahe reisija eest vastavalt selle määruse artikli 7 lõike 1 punktile a, tingituna kõnealuse lennu väljumisaja enam kui kuue tunni võrra varasemaks muutmisest, millest broneerimisplatvorm teavitas reisijaid alles neli päeva enne kavandatud väljumisaega, nimelt 10. juunil 2018.

12 Laudamotion leidis, et Airhelpi nõue ei ole põhjendatud, kuna lennu väljumisaja varasemaks muutmisest teatati õigel ajal ehk 23. ja 29. mail 2018 broneerimisplatvormi antud konkreetsele meiliaadressile.

13 Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus) jättis Airhelpi hagi rahuldamata ning viimane esitas selle kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landesgericht Korneuburgile (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria). Viimane küsib eelkõige, kas lennu väljumisaja varasemaks muutmine on käsitatav tühistamisena määruse nr 261/2004 tähenduses ning milline on tegutseva lennuettevõtja teavitamiskohustuse ulatus.

14 Sellega seoses märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et ta jagab Bundesgerichtshofi (Saksamaa Liitvabariigi kõrgeim üldkohus) seisukohta, et lennu oluliselt varasemaks muutmine kujutab endast esialgsest lennuplaanist loobumist ja seega tühistamist nimetatud määruse artikli 2 punkti l tähenduses.

15 Seoses küsimusega, kas põhikohtuasja reisijaid teavitati lennu väljumisaja varasemaks muutmisest nõuetekohaselt, märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et vastavalt Austria õigusnormidele, millega on üle võetud direktiiv 2000/31, eeldatakse teatavakstegemist lisaks selle direktiivi artikli 11 lõikes 1 nimetatud juhtudele ka tavalise meilivahetuse puhul. Sellises olukorras, nagu on kõne all põhikohtuasjas, tähendaks see seda, et reisija loetakse tema lennu väljumisaja varasemaks muutmisest teavitatuks, kui sellel reisijal on võimalik tegutseva lennuettevõtja saadetud teatega tutvuda. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on seega tekkinud küsimus, kas selleks, et teha kindlaks, kas põhikohtuasja reisijaid teavitati lennu väljumisaja varasemaks muutmisest nõuetekohaselt, tuleb kohaldada liikmesriigi õigusnormi, direktiivi 2000/31 või määrust nr 261/2004.

16 Neil asjaoludel otsustas Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas [määruse nr 261/2004] artikli 5 lõike 1 punkti c ja artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et reisijal on õigus hüvitisele, kui lennu väljumisaeg muudetakse kella 14.40-lt varasemaks, sama päeva kella 08.25ks?

2. Kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkte i–iii tuleb tõlgendada nii, et seda, kas reisijat on tühistamisest teavitatud, tuleb hinnata eranditult viidatud sätte alusel, mis ei luba kohaldada [direktiivi 2000/31] ülevõtmiseks vastu võetud riigisiseseid õigusnorme teate kättesaamise fiktsiooni kohta?

3. Kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkte i–iii ja direktiivi [2000/31] artiklit 11 tuleb tõlgendada nii, et olukorras, kus reisija on broneerinud lennu broneerimisplatvormi kaudu ja edastanud seejuures oma telefoninumbri ning meiliaadressi, kuid broneerimisplatvorm on lennuettevõtjale edastanud telefoninumbri ja broneerimisplatvormi poolt automaatselt loodud meiliaadressi, tuleb lennu varasemaks muutmise teate saatmist automaatselt loodud meiliaadressile pidada lennu varasemaks muutmisest teavitamiseks või asjaomase teate kättesaamiseks ka juhul, kui broneerimisplatvorm ei ole lennuettevõtja teadet reisijale edasi saatnud või on selle edasi saatnud hilinemisega?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

17 Esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks, kui tegutsev lennuettevõtja muudab selle lennu mitu tundi varasemaks.

18 Mõiste „tühistamine“ on nimetatud määruse artikli 2 punktis l määratletud kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära“.

19 Mõistet „lend“ ei ole nimetatud määruses määratletud. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika 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).

20 Lisaks on Euroopa Kohus esiteks 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).

21 Teiseks ei järeldu määruse nr 261/2004 artikli 2 punktist l mingil moel, et lisaks esialgu kavandatud lennu ärajäämisele eeldab lennu tühistamine selle sätte tähenduses, et lennu tühistamiseks oleks tehtud sõnaselge otsus (13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Sousa Rodríguez jt, C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 29).

22 On tõsi, et selle määruse artikli 2 punktis l ja artikli 5 lõikes 1 ei ole täpsustatud, kuidas tuleks toimida lennu varasemaks muutmise korral. Siiski tuleneb Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikast, et liidu õigusnormi tõlgendamisel peab arvestama nii sätte sõnastust kui ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on (vt selle kohta 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika).

23 Määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõike 1 konteksti kohta tuleb märkida, et see määrus viitab juhtudele, kus lend muudetakse varasemaks teekonna muutmise käigus, mis on ette nähtud määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides ii ja iii. Viimati nimetatud sätetes on nimelt ette nähtud, et tegutsev lennuettevõtja on kohustatud maksma hüvitist reisijale, kelle lend on tühistatud, välja arvatud juhul, kui see lennuettevõtja teatab tühistamisest nendes sätetes ette nähtud tähtaja jooksul ja pakub võimalust teekonda muuta, mis võimaldab reisijal välja lennata olenevalt olukorrast mitte rohkem kui üks või kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ning jõuda lõppsihtkohta olenevalt olukorrast hiljemalt neli või kaks tundi pärast esialgset kavandatud saabumisaega.

24 Siit järeldub, et liidu seadusandja on tunnistanud, et lennu väljumisaja oluliselt varasemaks muutmine võib reisijate jaoks kaasa tuua samavõrd tõsiseid ebamugavusi kui lennu hilinemine, kuna lennu varasemaks muutmise korral jäävad reisijad ilma võimalusest kasutada vabalt oma aega ning korraldada oma reis või kohapeal viibimine lähtuvalt oma soovidest.

25 Nii on see eelkõige juhul, kui reisija, kes on võtnud kõik nõutavad ettevaatusabinõud, ei saa lennuki pardale minna, kuna tema broneeritud lennu väljumisaeg on varasemaks muudetud. Nii on see ka juhul, kui reisija on lennule jõudmiseks sunnitud lennu uue väljumisajaga märkimisväärselt kohanema.

26 Lisaks olgu märgitud, et määruse nr 261/2004 peamine eesmärk, nagu nähtub eelkõige selle põhjendusest 1, on tagada reisijate kaitstuse kõrge tase (17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika).

27 Euroopa Kohus on seega otsustanud, et selle eesmärgi kohaselt tuleb lennureisijatele õigusi andvaid sätteid tõlgendada laialt (22. aprilli 2021. aasta kohtuotsus Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punkt 61 ja seal viidatud kohtupraktika).

28 Kuna määruse nr 261/2004 eesmärk on ühetaoliselt ja viivitamatult hüvitada erinev kahju, mis on tekkinud tõsistest ebamugavustest reisijate õhuveol (3. septembri 2020. aasta kohtuotsus Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punkt 25 ja seal viidatud kohtupraktika), ja võttes arvesse käesoleva kohtuotsuse punktis 24 viidatud asjaoludest reisijatele tuleneda võivaid tõsiseid ebamugavusi, tuleb mõistet „tühistamine“ tõlgendada nii, et see hõlmab ka olukorda, kus lennu väljumisaeg muudetakse oluliselt varasemaks.

29 Siinkohal tuleb olukordi, kus lennu väljumisaja varasemaks muutmine ei mõjuta või mõjutab väheoluliselt lennureisijate õigust vabalt käsutada oma aega, eristada nendest olukordadest, mis lennu oluliselt varasemaks muutmise tõttu tekitavad tõsiseid ebamugavusi, nagu on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktides 24 ja 25.

30 Selleks, et teha vahet lennu väljumisaja oluliselt varasemaks muutmisel ja väheoluliselt varasemaks muutmisel, tuleb lähtuda määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides ii ja iii ette nähtud künnistest.

31 Tuleb rõhutada, et lennu väljumisaja varasemaks muutmise juhtum erineb lennu hilinemisest, mille kohta Euroopa Kohus on märkinud, et reisijatel tekib õigus hüvitisele, kui neile tekitatud ajakadu on kolm tundi või rohkem võrreldes lennuettevõtja poolt esialgu kavandatud kestusega (vt selle kohta 19. novembri 2009. aasta kohtuotsus Sturgeon jt, C-402/07 ja C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 57), kuna reisijad peavad broneeritud lennu varasemaks muutmise tõttu tegema pingutusi lennuki pardale jõudmiseks. See erinevus tuleneb ka asjaolust, et liidu seadusandja aktsepteerib määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii vähem kui kahetunniseid hilinemisi, samas kui lennu varasemaks muutmise puhul ei või need ületada ühte tundi.

32 Selle määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktist iii nähtub, et lennu väljumisaja kuni üks tund varasemaks muutmine võib vabastada tegutseva lennuettevõtja kohustusest maksta reisijale hüvitist nimetatud määruse artikli 7 alusel. Seega tuleb asuda seisukohale, et lennu väljumisaja varasemaks muutmine rohkem kui tunni võrra või kuni üks tund kujutab endast lähtepunkti selle kindlakstegemisel, kas lennu varasemaks muutmine on sama määruse artikli 5 kohaldamisel oluline või väheoluline.

33 See tõlgendus võtab arvesse püüet tasakaalustada lennureisijate ja tegutsevate lennuettevõtjate huve, mis oli liidu seadusandja eesmärk määrust nr 261/2004 vastu võttes (vt analoogia alusel 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt, C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39 ja seal viidatud kohtupraktika).

34 Nimelt võimaldab see tõlgendus reisijatel saada hüvitist tõsiste ebamugavuste eest lennu olulise varasemaks muutmise korral, kuid vabastab samas tegutsevad lennuettevõtjad hüvitise maksmise kohustusest, kui nad nimetatud määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides i–iii ette nähtud tingimustel teavitavad lennureisijaid lennu varasemaks muutmisest.

35 Eeltoodut arvestades tuleb esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks, kui tegutsev lennuettevõtja muudab selle lennu rohkem kui tunni võrra varasemaks.

Teine küsimus

36 Teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas seda, kas reisijat on tema lennu tühistamisest õigel ajal teavitatud, tuleb hinnata eranditult määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alusel ning mitte liikmesriigi õiguse alusel, millega võeti üle direktiivi 2000/31 artikkel 11, mis käsitleb teavitamist elektroonilisel teel sõlmitud lepingute puhul.

37 Kõigepealt tuleb direktiivi 2000/31 artikli 11 kohta märkida, et selle lõikes 1 on sätestatud, et liikmesriigid tagavad, et kui teenuse saaja esitab oma tellimuse elektrooniliste vahendite abil, „[teatab]“ esiteks teenuseosutaja „saaja tellimuse vastuvõtmisest […] põhjendamatu viivituseta ja elektroonilisel teel“ ning teiseks „tellimus ja vastuvõtuteade loetakse kättesaaduks, kui osapooled, kellele need on suunatud, on võimelised neile ligi pääsema“.

38 Artikli 11 kohaldamine eeldab, et teenuseosutajal on võimalus võtta teenuse saajaga otse ühendust elektroonilisel teel.

39 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 23 märkis, ei kujuta aga teave lennu tühistamise kohta määruse nr 261/2004 artikli 5 tähenduses endast ei *tellimust* ega *vastuvõtuteadet* direktiivi 2000/31 artikli 11 tähenduses, mistõttu selline olukord, nagu on kõne all põhikohtuasjas, ei kuulu artikli 11 esemelisse kohaldamisalasse.

40 Järgmisena tuleb põhikohtuasjas kõne all olevate liikmesriigi õigusnormide kohta märkida, et eelotsusetaotluse esitanud kohus nentis, et need lähevad direktiivist 2000/31 kaugemale, kuna selle direktiivi artikli 11 lõikes 1 ette nähtud kättesaamise eeldust ei kohaldata mitte ainult tellimustele ja vastuvõtuteadetele, vaid ka kõikidele teistele õiguslikku tähendust omavatele elektroonilistele dokumentidele, sealhulgas lennu broneerimise ja broneeringu muutmisega seotud dokumentidele. Selline liikmesriigi õigusnorm ei saa siiski avaldada mõju määruse nr 261/2004 sätete kohaldamise tingimustele.

41 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c on ette nähtud, et reisijatel, kelle lend on tühistatud, on õigus saada hüvitist, välja arvatud juhul, kui neid on tühistamisest teavitatud selle määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktides i–iii sätestatud tingimustel.

42 Siinkohal on oluline rõhutada, et määruse artiklis 5 on ette nähtud täiendav tingimus tegutseva lennuettevõtja jaoks. Nimelt nähtub selle artikli lõikest 4, et kohustus tõendada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest, lasub lennuettevõtjal. Asjaolu, et tõendamiskoormis lasub tegutseval ettevõtjal, aitab tagada reisijate kaitstuse kõrge taseme, millele osutatakse määruse nr 261/2004 põhjenduses 1.

43 Käesoleval juhul nähtub põhikohtuasja asjaoludest, et broneering toimus vahendaja kaudu. Vahendaja olemasolul on määruse artikli 5 lõike 1 punktiga c põhimõtteliselt vastuolus sellisee eelduse kohaldamine, nagu tuleneb põhikohtuasjas kõne all olevatest liikmesriigi õigusnormidest ja mille kohaselt eeldatakse, et teenuseosutaja teavitab kõnealuse teenuse saajat, tõendamaks, et reisija on teabe kätte saanud. Nimelt, kui tegutsev lennuettevõtja edastab teabe ainult vahendajale, ei ole see iseenesest piisav, et asuda seisukohale, et reisijat on teavitatud.

44 Kui aga reisija lubab sõnaselgelt vahendajal võtta vastu tegutseva lennuettevõtja edastatud teavet ja kui see luba on lennuettevõtjale teada, tuleb siiski asuda seisukohale, et selline eeldus, nagu tuleneb põhikohtuasjas kõne all olevatest liikmesriigi õigusnormidest, ei ole määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktiga c vastuolus.

45 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne on neid aspekte kontrollida, võttes arvesse põhikohtuasja asjaolusid.

46 Eeltoodut arvestades tuleb teisele küsimusele vastata, et seda, kas reisijat on tema lennu tühistamisest õigel ajal teavitatud, tuleb hinnata eranditult määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alusel koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 4.

Kolmas küsimus

47 Kolmanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti i tuleb tõlgendada nii, et lennureisija puhul, kes broneeris lennu vahendaja kaudu, tuleb asuda seisukohale, et teda on selle lennu tühistamisest teavitatud, kui tegutsev lennuettevõtja on vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega edastanud tühistamist puudutava teabe vahendajale, kelle kaudu sõlmiti õhuveoleping selle reisijaga, ilma et see vahendaja oleks reisijat sellest tühistamisest nimetatud sättes viidatud tähtaja jooksul teavitanud.

48 See küsimus põhineb eeldusel, mille kohaselt reisija ei ole andnud vahendajale luba võtta vastu tegutseva lennuettevõtja edastatud teavet vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 44 nimetatud tingimustele.

49 Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c on sätestatud, et lennu tühistamise korral on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui neid on tühistamisest teavitatud esimesena nimetatud sättes ette nähtud tingimustel.

50 Käesoleva kohtuotsuse punktis 42 on märgitud, et määruse artikli 5 lõike 4 kohaselt peab tegutsev lennuettevõtja tõendama, et ta on reisijaid asjaomase lennu tühistamisest õigel ajal teavitanud.

51 Nende sätete selgest sõnastusest tuleneb, et kui tegutsev lennuettevõtja ei suuda tõendada, et asjaomast reisijat teavitati tema lennu tühistamisest vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega, on ta kohustatud maksma hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 7.

52 Euroopa Kohus on juba asunud seisukohale, et neid sätteid ei pea nii tõlgendama mitte ainult siis, kui veoleping on sõlmitud vahetult reisija ja lennuettevõtja vahel, vaid ka siis, kui leping on sõlmitud niisuguse kolmanda isiku vahendusel nagu veebiplatvorm põhikohtuasjas (vt selle kohta 11. mai 2017. aasta kohtuotsus Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 26).

53 Nagu nähtub nii määruse nr 261/2004 artikli 3 lõikest 5 kui ka põhjendustest 7 ja 12, ongi üksnes tegutsev lennuettevõtja, kes teostab või kavatseb teostada lennu, kohustatud maksma reisijatele hüvitist, kui on rikutud kõnealusest määrusest tulenevaid kohustusi ja nende hulgas määruse artikli 5 lõike 1 punktis c ette nähtud teavitamiskohustust (11. mai 2017. aasta kohtuotsus Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 27).

54 Veel tuleb tõdeda, et asjaolu, et tegutsev lennuettevõtja on täitnud määrusest nr 261/2004 tulenevad kohustused, ei mõjuta tema õigust taotleda riigisisese õiguse alusel hüvitist rikkumise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu on ette nähtud selle määruse artiklis 13 (vt selle kohta 11. mai 2017. aasta kohtuotsus Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

55 Kuna selles artiklis on sõnaselgelt mainitud kolmandaid isikuid, tuleneb sellest, et määrus nr 261/2004 ei sea tegutseva lennuettevõtja hüvitise nõudeõigust sõltuvusse selle lennuettevõtja ja vahendaja, kelle poole lennureisija oma lennu broneerimiseks pöördus, vahelise lepingu olemasolust.

56 Eeltoodut arvestades tuleb kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti i tuleb tõlgendada nii, et lennureisija puhul, kes broneeris lennu vahendaja kaudu, tuleb asuda seisukohale, et teda ei ole selle lennu tühistamisest teavitatud, olgugi et tegutsev lennuettevõtja on vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega edastanud tühistamist puudutava teabe vahendajale, kelle kaudu sõlmiti õhuveoleping selle reisijaga, kuid see vahendaja ei ole reisijat sellest tühistamisest nimetatud sättes viidatud tähtaja jooksul teavitanud ning sama reisija ei ole andnud samale vahendajale sõnaselget luba võtta vastu tegutseva lennuettevõtja edastatud teavet.

Kohtukulud

57 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:

1. **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 lõike 1 punkti c tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks, kui tegutsev lennuettevõtja muudab selle lennu rohkem kui tunni võrra varasemaks.**

2. **Seda, kas reisijat on tema lennu tühistamisest õigel ajal teavitatud, tuleb hinnata eranditult määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alusel koostoimes selle määruse artikli 5 lõikega 4.**

3. **Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti i tuleb tõlgendada nii, et lennureisija puhul, kes broneeris lennu vahendaja kaudu, tuleb asuda seisukohale, et teda ei ole selle lennu tühistamisest teavitatud, olgugi et tegutsev lennuettevõtja on vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega edastanud tühistamist puudutava teabe vahendajale, kelle kaudu sõlmiti õhuveoleping selle reisijaga, kuid see vahendaja ei ole reisijat sellest tühistamisest nimetatud sättes viidatud tähtaja jooksul teavitanud ning sama reisija ei ole andnud samale vahendajale sõnaselget luba võtta vastu tegutseva lennuettevõtja edastatud teavet.**

Allkirjad