



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 – Artiklid 2 ja 3 – Mõisted „tegutsev lennuettevõtja“, „kinnitatud broneering“ ja „kavandatud saabumisaeg“ – Artiklid 5, 7 ja 8 – Lennu väljumisaja varasemaks muutmine võrreldes esialgse kavandatud väljumisajaga – Kvalifitseerimine – Hüvitise summa vähendamine – Teekonna muutmise võimaluse pakkumine – Artikkel 14 – Kohustus teavitada reisijaid nende õigusest – Ulatus

Liidetud kohtuasjades C-146/20, C-188/20, C-196/20 ja C-270/20,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel esitatud neli eelotsusetaotlust, millest ühe esitas Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria) 16. juuni 2020. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 18. juunil 2020 (C-270/20), ning kolm esitas Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa) 17. veebruari 2020. aasta otsusega (C-146/20) ja 6. aprilli 2020. aasta otsustega (C-188/20 ja C-196/20), mis saabusid Euroopa Kohtusse 20. märtsil 2020 (C-146/20), 30. aprillil 2020 (C-188/20) ja 6. mail 2020 (C-196/20), menetlustes

AD,

BE,

CF

versus

Corendon Airlines (C-146/20)

ja

JG,

LH,

MI,

NJ,

versus

* Kohtumenetluse keel: saksa.

OP, kes tegutseb Azurair GmbH pankrotihaldurina,

menetluses osales:

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

ja

Eurowings GmbH

versus

flightright GmbH (C-196/20)

ja

AG,

MG,

HG,

versus

Austrian Airlines AG (C-270/20),

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: üksuse juhataja D. Dittert,

arvestades kirjalikku menetlust ja 16. juuni 2021. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- JG, LH, MI ja NJ, esindaja: *Rechtsanwalt* H. Hopperdietzel,
- Eurowings GmbH, esindajad: *Rechtsanwälte* Y. Pochyla ja W. Bloch,
- AG, MG, ja HG, esindaja: *Rechtsanwältin* F. Puschkarski,
- Corendon Airlines ja OP, kes tegutseb Azurair GmbH pankrotihaldurina, esindaja: *Rechtsanwalt* N. Serfort,
- flightright GmbH, esindajad: *Rechtsanwalt* T. Mauser, hiljem *Rechtsanwälte* R. Weist ja M. Michel,

- Austrian Airlines AG, esindaja: *Rechtsanwalt C. Krones*,
 - Saksamaa valitsus, esindajad: J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne ja U. Bartl,
 - Austria valitsus, esindajad: A. Posch, G. Kunnert ja J. Schmoll,
 - Euroopa Komisjon, esindajad: K. Simonsson, R. Pethke ja G. Braun,
- olles 23. septembri 2021. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,
on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlused puudutavad 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 2 punkte b, f–h ja l, artikli 3 lõike 2 punkti a, artikli 5 lõiget 1, artikli 7 lõikeid 1 ja 2, artikli 8 lõike 1 punkti b ning artikli 14 lõiget 2.
- 2 Taotlused on esitatud ühelt poolt lennureisijate ja lennuettevõtjate (C-146/20, C-188/20 ja C-270/20) ning ühe lennuettevõtja ja flightrighti, kellele lennureisijate õigused on üle läinud (C-196/20), vahelistes vaidlustes seoses neile reisijatele hüvitise maksmisega määruse nr 261/2004 alusel.

Õiguslik raamistik

- 3 Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1 ja 20 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.
 - [...]
 - (20) Reisijaid tuleks lennureisist mahajätmisest ning lendude tühistamisest või hilinemisest täielikult teavitada, et nad saaksid tõhusalt oma õigusi kasutada.“
- 4 Määruse artiklis 2 on ette nähtud:
 - „Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:
 - [...]
 - b) *tegutsev lennuettevõtja* – lennuettevõtja, kes teostab või kavatses teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu;

[...]

- f) *pilet* – reisimisõigust andev kehtiv dokument või muul kujul kui paberina esinev samaväärne dokument, sealhulgas elektrooniline dokument, mille on välja andnud või heaks kiitnud lennuettevõtja või tema volitatud esindaja;
- g) *broneering* – tõsiasi, et reisijal on pilet või muu tõend, mis tõendab, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on broneeringut tunnustanud ja selle registreerinud;
- h) *lõppsihtkoht* – registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute ümberistumistega lendude korral viimase lennu sihtkoht; arvesse ei võeta olemasolevaid ümberistumisega asenduslende, kui peetakse kinni esialgsest kavandatud saabumisaegast;

[...]

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

5 Nimetatud määruse artiklis 3 on sätestatud:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

- a) reisijate suhtes, kes lendavad välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast;
- b) reisijate suhtes, kes lendavad kolmanda riigi lennujaamast asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaama, ning kui sellistele reisijatele ei ole antud hüvitust või makstud kompensatsiooni ning kui nad pole saanud abi selles kolmandas riigis, kui asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja on [liidu] ettevõtja.

2. Lõiget 1 kohaldatakse tingimusel, et:

- a) reisijal on kinnitatud broneering asjaomasele lennule ning ta ilmub registreerimisele, välja arvatud artiklis 5 osutatud tühistamise korral,
 - sätestatud korras ning ajaks, mille lennuettevõtja, reisikorraldaja või volitatud reisiagent on kirjalikult (sealhulgas elektrooniliselt) ette teatanud,

või kui aega ei ole märgitud,

- mitte hiljem kui 45 minutit enne teatavaks tehtud väljumisaega; või
- b) lennuettevõtja või reisikorraldaja on suunanud reisija lennult, mille jaoks tal oli broneering, teisele lennule, olenemata põhjusest.

[...]“.

6 Määruse artikli 5 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.“

7 Määruse nr 261/2004 artiklis 7 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;

[...]

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:

[...]

- b) kolme tunni kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul [...]

[...]

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50%.

[...]“.

8 Määruse artikli 8 lõikes 1 on sätestatud:

„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 reisingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta; või
- c) võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.“

9 Nimetatud määruse artiklis 13 on ette nähtud:

„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.“

10 Sama määruse artikli 14 lõige 2 on sõnastatud järgmiselt:

„Lennureisist maha jätnud või lennu tühistanud tegutsev lennuettevõtja annab igale reisijale, keda lennureisist mahajätmine või lennu tühistamine puudutab, kirjaliku teatise, milles on märgitud käesoleva määruse kohase hüvitise maksmise ja abi andmise eeskirjad. Samuti annab ta samasuguse teatise igale reisijale, keda puudutab lennu hilinemine vähemalt kaks tundi. Samuti antakse reisijale kirjalikult artiklis 16 osutatud siseriikliku määratud asutuse kontaktandmed.“

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

Kohtuasi C-146/20

- 11 Lennureisijad AD, BE ja CF broneerisid ühe reisibüroo vahendusel pakettreisi Antalyasse (Türgi). Pärast broneeringu tegemist kinnitas lennuettevõtja Corendon Airlines, et 18. mail 2018 toimuv lend Düsseldorfist (Saksamaa) Antalyasse väljub kell 10.20. Hiljem muutis Corendon Airlines lennu väljumisaja ühe tunni ja 40 minuti võrra varasemaks, määrates selle samal päeval kella 08.40ks, jättes lennu numbri siiski samaks.
- 12 Need reisijad, kes jäid sellest varasemaks muudetud väljumisajaga lennust maha, esitasid Amtsgericht Düsseldorfile (Düsseldorfi esimese astme kohus) Corendon Airlinesi vastu hagi, nõudes eelkõige hüvitise maksmist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7

lõike 1 punkti b alusel. Nimetatud reisijad põhjendasid oma hagi väitega, et neid ei teavitatud lennu väljumisaja varasemaks muutmisest ning selle varasemaks muutmise puhul oli tegelikult tegemist nimetatud lennu tühistamisega selle määruse artikli 5 lõike 1 tähenduses. Corendon Airlines seevastu leidis, et reisikorraldaja teavitas samu reisijaid lennu väljumisaja varasemaks muutmisest 8. mail 2018.

- 13 Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) leidis, et lennu väljumisaja varasemaks muutmine ühe tunni ja 40 minuti võrra ei kujuta endast lennu tühistamist, kuna selline väljumisaja varasemaks muutmine oli väheoluline, ning jättis seetõttu nimetatud reisijate hagi rahuldamata.
- 14 Reisijad esitasid selle kohtu kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse kohtuasjas C-146/20 eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus, Saksamaa). Viimasel tekkis küsimus, kas Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) seisukoht on kooskõlas määrusega nr 261/2004.
- 15 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
 - „1. Kas tegemist on lennu tühistamisega [määruse nr 261/2004] artikli 2 punkti 1 ning artikli 5 lõike 1 tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja muudab pakettreisi raames broneeritud lennu kella 10.20ks (kohaliku aja järgi) kavandatud väljumisaja varasemaks, sama päeva kella 08.40ks (kohaliku aja järgi)?
 2. Kas kümme päeva enne lennureisi algust saadetud teade lennu kella 10.20se (kohaliku aja järgi) väljumisaja muutmisest varasemaks, sama päeva kella 08.40ks (kohaliku aja järgi), kujutab endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist nimetatud määruse artikli 5 lõike 1 punkti a ning artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses?“

Kohtuasi C-188/20

- 16 LH broneeris ühes reisibüroos endale ja teistele reisijatele pakettreisi Sidesse (Türgi), mis hõlmas edasi-tagasi lendu Düsseldorfist Antalyasse.
- 17 LH-le antud dokumendil „Reisi eelbroneering“ olid märgitud kaks lendu, mida teostas lennuettevõtja Azurair GmbH: esimene lend ARZ 8711 15. juulil 2018 Düsseldorfist Antalyasse, mille kavandatud väljumisaeg kell 06.00 ja saabumisaeg kell 10.30, ning teine lend ARZ 8712 5. augustil 2018 Antalyast Düsseldorf, mille kavandatud väljumisaeg oli kell 12.00 ja saabumisaeg kell 14.45. Nende andmete kõrval oli selles dokumendis trükitähtedes esitatud järgmine teave: „Esialsed kellaajad – kindluse mõttes kontrollige lennuajad üle oma lennupiletitelt“.
- 18 Reisijad läksid nimetatud dokumendis märgitud numbritega lendudele. Antalyasse suunduv lend maandus seal aga 16. juulil 2018 kell 01.19 ning tagasilennul tõusis lennuk õhku 5. augustil 2018 kell 05.10. Seetõttu nõudsid need reisijad Amtsgericht Düsseldorfis (Düsseldorfi esimese astme kohus) Azurairilt määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti b alusel hüvitise välja mõistmist. Tuginedes „Reisi eelbroneeringus“ kajastatud andmetele, väitsid nad, et Antalyasse suunduv lend

jõudis kohale enam kui kolm tundi hiljem, tagasilend aga tühistati, kuna lennu väljumisaja varasemaks muutmine tuleb kvalifitseerida lennu tühistamiseks selle määruse artikli 5 lõike 1 tähenduses.

- 19 Azurair seevastu väitis, et tema ei kavandanud kõnealuseid lendusid „Reisi eelbroneeringus“ näidatud kellaegadel, vaid tema lennuplaan vastas andmetele, mis sisaldasid alltours flugreisen GmbH-le kui reisikorraldajale 22. jaanuaril 2018. aastal saadetud dokumendis „Reisi kinnitus/arve“.
- 20 Selle lennuplaani kohaselt pidi Antalyasse suunduv lend õhku tõusma 15. juulil 2018 kell 20.05 ja maanduma järgmisel päeval kell 00.40; tagasilend pidi õhku tõusma 5. augustil 2018 kell 08.00 ja maanduma kell 10.50. Nimetatud lennuplaanis märgitud Antalyasse suunduva lennu puhul ei olnud saabumisaja hilinemise näol tegemist hilinemisega kolm või enam tundi. Mis puudutab tagasilendu, siis kuigi selle väljumisajaga muudeti tõepoolest ka Azurairi esitatud lennuplaaniga võrreldes varasemaks, ei olnud sellise varasemaks muutmise näol tegemist lennu tühistamisega nimetatud määruse artikli 2 punkti 1 tähenduses. Lisaks palus Azurair võimaliku hüvitise vähendamist vastavalt sama määruse artikli 7 lõike 2 punktile b, kuna põhikohtuasja reisijad jõudsid oma lõppsihtkohta ainult kaks tundi ja viiskümmend minutit enne kavandatud saabumisaega.
- 21 Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) jättis hagi rahuldamata, leides, et „Reisi eelbroneering“ ei olnud käsitatav broneeringu kinnitusena määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses, kuna sellest dokumendist ilmnes selgelt, et lennuajad olid üksnes esialgsed. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et puudus dokument, mida saaks nimetada piletiks selle määruse artikli 2 punkti f tähenduses.
- 22 Lennureisijad esitasid selle kohtu kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse kohtuasjas C-188/20 eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus). Viimasel tekkis küsimus, kas Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) seisukoht on kooskõlas määrusega nr 261/2004.
- 23 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused.

„1. Kas reisijal on kinnitatud broneering [määruse nr 261/2004] artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses, kui ta on reisikorraldajalt, kellega ta on lepingulises suhtes, saanud muu tõendi [selle määruse] artikli 2 punkti g tähenduses, mis sisaldab lubadust vedada teda konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaja ning lennunumbriga lennul, ilma et reisikorraldaja oleks broneerinud kohta sellele lennule asjaomase lennuettevõtja juures ega saanud lennuettevõtjalt asjaomast kinnitust?

2. Kas selleks, et lennuettevõtjat saaks pidada lennureisija suhtes tegutsevaks lennuettevõtjaks määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tähenduses, piisab sellest, et reisija on sõlminud lepingu reisikorraldajaga, kes on andnud lubaduse vedada teda konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaja ning lennunumbriga lennul, kui reisikorraldaja ei ole selle lennuga seoses teinud reisijale broneeringut ega loonud seega lepingulist suhet lennuettevõtjaga?

3. Kas lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise eest hüvitise maksmisel võib lennu kavandatud saabumisaeg määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti h, artikli 5 lõike 1 punkti c, artikli 7 lõike 1 teise lause ja lõike 2 tähenduses tuleneda muust tõendist, mille reisikorraldaja on reisijale edastanud, või tuleb sellega seoses lähtuda piletist [selle määruse] artikli 2 punkti f tähenduses?
4. Kas tegemist on lennu tühistamisega määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ning artikli 5 lõike 1 tähenduses, kui tegutsev lennuettevõtja muudab pakettreisi raames broneeritud lennu väljumisaega samal päeval vähemalt kaks tundi ja kümme minutit varasemaks?
5. Kas tegutsev lennuettevõtja võib määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitise summat vähendada vastavalt selle määruse artikli 7 lõikele 2, kui lennu varasemaks muudetud aeg jääb viidatud sättes märgitud ajavahemike piiresse?
6. Kas enne reisi algust antud teave lennu väljumisaja varasemaks muutmise kohta kujutab endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a ning artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses?
7. Kas määruse nr 261/2004 artikli 14 lõige 2 kohustab tegutsevat lennuettevõtjat teatama reisijale selle ettevõtja täpse nime ja aadressi, kellelt ta saab nõuda vahemaa alusel arvutatavat hüvitist, ning makstava hüvitise summa ja vajaduse korral täpsustama, millised dokumendid peab reisija oma nõudele lisama?“

Kohtuasi C-196/20

24. Kaks reisijat broneerisid 24. oktoobril 2017 ühe reisikorraldaja juures pakettreisi, mis hõlmas edasi-tagasi lendu Hamburgist (Saksamaa) Palma de Mallorcasse (Hispaania).
25. Reisikorraldaja ITS andis neile reisijatele dokumendi „Reisi eelbroneering“, milles oli väljumise kohta märgitud, et lennu EW 7582 teostab 22. mail 2018 lennuettevõtja Eurowings, ja selle kavandatud väljumisaeg on kell 07.30 ja kavandatud saabumisaeg on kell 10.05.
26. Nimetatud reisijad läksid tööpoolest selle lennunumbriga lennule. Oma lõppsihtkohta ei jõudnud nad aga mitte kell 10.05, vaid kell 21.08. Reisijad loovutasid oma võimalikud määruse nr 261/2004 alusel hüvitise saamise õigused flightrightile ning viimane esitas Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) hagi, väites, et samadel reisijatel oli kinnitatud broneering kõnealusele lennule, mille kavandatud saabumisaeg oli kell 10.05.
27. Eurowings väitis vastu, et reisijatel oli kinnitatud broneering lennule numbriga EW 7582, mille kavandatud saabumisaeg oli kell 19.05. Seega hilines lend vähem kui kolm tundi, mis ei anna õigust saada hüvitist määruse nr 261/2004 alusel.
28. Amtsgericht Düsseldorf (Düsseldorfi esimese astme kohus) rahuldab flightrighti nõude põhjendusel, et reisikorraldaja ITS väljastatud „Reisi eelbroneering“ kujutab endast broneeringu kinnitust määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses koostoimes selle määruse artikli 2 punktiga f. Nimelt leidis see kohus, et asjaomastele reisijatele edastatud „Reisi eelbroneering“ oli käsitatav muu tõendina nimetatud artikli 2 punkti g tähenduses, kuna selle sätte kohaselt on nõutav üksnes see, et reisikorraldaja on broneeringut tunnustanud. Eelotsusetaotlusest ilmneb, et puudus dokument, mida saaks nimetada piletiks nimetatud määruse artikli 2 punkti f tähenduses.

- 29 Eurowings esitas nimetatud kohtu kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse kohtuasjas C-196/20 eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus). Viimasel tekkis sisuliselt küsimus, kas kinnitatud broneeringuna määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses võib käsitada reisikorraldaja väljastatud broneeringu kinnitust, mille aluseks ei ole selle lennuettevõtja juures tehtud broneering, kelle vastu on esitatud hüvitise nõue.
- 30 Neil asjaoludel otsustas Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas reisijal on kinnitatud broneering [määruse nr 261/2004] artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses, kui ta on reisikorraldajalt, kellega ta on lepingulises suhtes, saanud muu tõendi [selle määruse] artikli 2 punkti g tähenduses, mis sisaldab lubadust vedada teda konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaja ning lennunumbriga lennul, ilma et reisikorraldaja oleks broneerinud kohta sellele lennule asjaomase lennuettevõtja juures ega saanud lennuettevõtjalt asjaomast kinnitust?
2. Kas selleks, et lennuettevõtjat saaks pidada lennureisija suhtes tegutsevaks lennuettevõtjaks määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tähenduses, piisab sellest, et reisija on sõlminud lepingu reisikorraldajaga, kes on andnud lubaduse vedada teda konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaja ning lennunumbriga lennul, kui reisikorraldaja ei ole selle lennuga seoses teinud reisijale broneeringut ega loonud seega lepingulist suhet lennuettevõtjaga?
3. Kas lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise eest hüvitise maksmisel võib lennu kavandatud saabumisaeg määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti h, artikli 5 lõike 1 punkti c, artikli 7 lõike 1 teise lause ja lõike 2 tähenduses tuleneda muust tõendist, mille reisikorraldaja on reisijale edastanud, või tuleb sellega seoses lähtuda piletist [selle määruse] artikli 2 punkti f tähenduses?“

Kohtuasi C-270/20

- 31 Lennureisijad AG, MG ja HG broneerisid lennuettevõtja Austrian Airlines juures lennu Viinist (Austria) Kairosse (Egiptus). Kavandatud väljumisaeg oli 24. juunil 2017 kell 22.15 ja saabumisaeg järgmisel päeval kell 01.45. Lennu toimumise päeval Austrian Airlines tühistas selle ning pakkus nendele reisijatele samal päeval kell 10.20 väljuvat lendu, saabumisega Kairosse kell 13.50, millega reisijad nõustusid. Nii jõudsid nad oma lõppsihtkohta 11 tundi ja 55 minutit esialgselt kavandatud saabumisajast varem.
- 32 Austrian Airlines maksis neist igale reisijale kohtuväliselt 200 euro suuruse hüvitise määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punkti b alusel, mis näeb ette määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis b sätestatud hüvitise vähendamise 50%.
- 33 Nimetatud reisijad esitasid Bezirksgericht Schwechatile (Schwechati esimese astme kohus, Austria) Austrian Airlinesi vastu hagi, nõudes hüvitist nimetatud määruse artikli 7 lõike 1 punktis b sätestatud täismääras. Oma hagi põhjenduseks väitsid nad, et kuigi nad ei jõudnud Kairosse hilinemisega, kahjustas varasem saabumine neid samavõrd kui pikaajaline hilinemine, kinnitades, et Austrian Airlinesi ettepanekuga lennata varasema lennuga olid nad nõustunud põhjusel, et viimase pakutud teise võimalusega oleksid nad kaotanud kaks puhkusepäeva.

- 34 Bezirksgericht Schwechat (Schwechati esimese astme kohus) jättis hagi rahuldamata, leides, et määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 sõnastusest tuleneb selgelt, et see säte kohaldub ka olukordades, mil reisija jõuab oma lõppsihtkohta varasema lennuga.
- 35 Kohtuasjas C-270/20 esitasid põhikohtuasja reisijad selle kohtu kohtuotsuse peale apellatsioonkaebuse selles asjas eelotsusetaotluse esitanud kohtule Landesgericht Korneuburgile (liidumaa kohus Korneuburgis, Austria). Viimasel tekkis küsimus, kas määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punkti b, mille kohaselt võib vähendada hüvitist 50%, kui saabumisel ei hilineeta üle kolme tunni, kohaldatakse ka juhul, kui lend saabub esialgse lennukavaga võrreldes varem. Siinkohal märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et oluliselt varasem õhukütõusmine võib olla reisijate jaoks samavõrd ebamugav kui selles sättes nimetatud kriteeriumidele vastav hilinemine.
- 36 Neil asjaoludel otsustas Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [määruse nr 261/2004] artikli 7 lõike 2 punkti b tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja võib vähendada selle määruse artikli 7 lõike 1 punktis b ette nähtud hüvitist ka siis, kui pärast broneeritud lennu tühistamist pakutakse reisijatele teist lennu, mille kavandatud väljumis- ja saabumisaeg on tühistatud lennu väljumis- ja saabumisaegast 11 tundi ja 55 minutit varasem?“

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20

- 37 Kohtuasjas C-188/20 esitatud esimese küsimusega, mis on identne kohtuasjas C-196/20 esitatud esimese küsimusega, palub Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et reisijal on kinnitatud broneering selle sätte tähenduses, kui reisikorraldaja edastab sellele reisijale, kellega ta on lepingulises suhtes, muu tõendi selle määruse artikli 2 punkti g tähenduses, mis sisaldab lubadust vedada nimetatud reisijat konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaega ning lennunumbriga lennul, kuigi see reisikorraldaja ei ole saanud asjaomaselt lennuettevõtjalt kinnitust selle lennu väljumis- ja saabumisaegade kohta.
- 38 Käesoleval juhul nähtub eelotsusetaotlustest kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20, et reisikorraldaja poolt lennureisijatele edastatud dokument sisaldas teavet lennuaegade kohta, mis erines sellest, mille lennuettevõtja oli viimati reisikorraldajale edastanud. Viimast teavet aga nendele reisijatele ei edastatud, mistõttu oli nimetatud reisijatel vaid reisikorraldaja edastatud dokumendis sisalduv teave.
- 39 Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikkel 3 reguleerib määruse kohaldamisala, nõudes selle artikli lõike 2 punktis a, et reisijal oleks kinnitatud broneering asjaomasele lennule.
- 40 Määruses nr 261/2004 ei ole mõistet „kinnitatud broneering“ määratletud. Siiski on mõiste „broneering“ iseenesest selle määruse artikli 2 punktis g määratletud kui „tõsiasi, et reisijal on pilet või muu tõend, mis tõendab, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on broneeringut tunnustanud ja selle registreerinud“.

- 41 Sellest määratlusest tuleneb, et broneering võib koosneda *muust tõendist*, mis näitab, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on broneeringut tunnustanud ja selle registreerinud. Sellest järeldub, et viimase tunnustatud ja registreeritud broneeringul on sama väärtus kui broneeringul, mille on tunnustanud ja registreerinud lennuettevõtja.
- 42 Järelikult, kui lennureisijal on reisikorraldaja väljastatud muu tõend määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses, on see muu tõend samaväärne broneeringuga sama sätte tähenduses.
- 43 Käesoleval juhul lähtub kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20 eelotsusetaotluse esitanud kohus eeldusest, et reisi eelbroneeringud, mille reisikorraldaja edastas nendes kohtuasjades põhikohtuasja reisijatele, kujutavad endast muud tõendit määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses. Siiski tuleb märkida, et eelkõige kohtuasjas C-188/20 käsitletavas olukorras on selles eelbroneeringus otsesõnu mainitud lennuaegade esialgset laadi. Neil asjaoludel on eelotsusetaotluse esitanud kohtu ülesanne kindlaks teha, kas nimetatud eelbroneeringud tõepoolest kujutavad endast tunnustatud ja registreeritud broneeringut artikli 2 punkti g tähenduses.
- 44 Jaatava vastuse korral soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsemalt teada, kas broneeringut võib määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punkti a tähenduses *kinnitada* ka reisikorraldaja ja mitte üksnes lennuettevõtja.
- 45 Siinkohal tuleb tõdeda, et selle määruse artikli 3 lõike 2 punktis a ei ole täpsustatud, kas reisikorraldaja võib broneeringut kinnitada.
- 46 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt peab liidu õigusnormi tõlgendamisel 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).
- 47 Mis puudutab selle sätte konteksti, siis tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 mitu sätet ei erista nende kohaldamisel reisikorraldajat ja lennuettevõtjat. Nii on see eelkõige selle määruse artikli 3 lõike 2 punkti a esimese taande puhul, mis näeb ette, et lennule registreerimise ilmumise aja võib ette teatada kas lennuettevõtja, reisikorraldaja või volitatud reisiagent. Sama kehtib ka nimetatud määruse artikli 3 lõike 2 punkti b puhul, mille kohaselt võib reisija teisele lennule suunata nii lennuettevõtja kui reisikorraldaja.
- 48 Lisaks oleks sama määruse põhjenduses 1 sõnastatud eesmärgiga tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase vastuolus see, kui asuda seisukohale, et broneeringut võib tunnustada üksnes lennuettevõtja, pannes reisijale kohustuse kontrollida reisikorraldaja esitatud teavet.
- 49 Määruse nr 261/2004 eesmärk on nimelt, et riski, et reisikorraldajad esitavad reisijatele oma tegevuse raames ebatäpset teavet, võtaks endale lennuettevõtja. Selles kontekstis ei osale reisija lennuettevõtja ja reisikorraldaja vahelises suhtes ning temalt ei saa nõuda sellekohase teabe hankimist.
- 50 Viimati nimetatud kaalutlustest tuleneb veel, et asjaolu, et reisikorraldaja ei ole saanud asjaomaselt lennuettevõtjalt kinnitust lennu väljumis- ja saabumisaja kohta, ei mõjuta käesoleva kohtuotsuse punktis 43 toodud hinnangut, mille peab andma eelotsusetaotluse esitanud kohus.

- 51 Eeltoodut arvestades tuleb kohtuasjas C-188/20 ja kohtuasjas C-196/20 esitatud esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et reisijal on kinnitatud broneering selle sätte tähenduses, kui reisikorraldaja edastab sellele reisijale, kellega ta on lepingulises suhtes, muu tõendi selle määruse artikli 2 punkti g tähenduses, mis sisaldab lubadust vedada teda konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaaja ning lennunumbriga lennul, ja seda isegi juhul, kui see reisikorraldaja ei ole saanud asjaomaselt lennuettevõtjalt kinnitust selle lennu väljumis- ja saabumisaegade kohta.

Teine küsimus kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20

- 52 Kohtuasjas C-188/20 esitatud teise küsimusega, mis on identne kohtuasjas C-196/20 esitatud teise küsimusega, soovib Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtjat võib kvalifitseerida reisija suhtes tegutsevaks lennuettevõtjaks selle sätte tähenduses, kui reisija on sõlminud reisikorraldajaga lepingu konkreetseks lennuks, mida teostab see lennuettevõtja, ilma et nimetatud lennuettevõtja oleks kinnitanud lennuaegu või et reisikorraldaja oleks teinud sellele reisijale broneeringu sama lennuettevõtja juures.
- 53 Siinkohal tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b kohaselt tähistab mõiste „tegutsev lennuettevõtja“ lennuettevõtjat, kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu.
- 54 Selle määratluse järgi peab selleks, et lennuettevõtjat võiks kvalifitseerida tegutseva lennuettevõtjana, olema täidetud kaks kumulatiivset tingimust – esiteks asjakohase lennu teostamine ja teiseks reisijaga sõlmitud lepingu olemasolu (4. juuli 2018. aasta kohtuotsus Wirth jt, C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 18).
- 55 Mis puudutab esimest tingimust, siis selles on keskse elemendina rõhutatud mõistet „lend“. Selle kohta on Euroopa Kohus juba otsustanud, et seda mõistet tuleb käsitada kui „ühte õhuveotoimingut, 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).
- 56 Eelnevast järeldub, et tegutsevaks lennuettevõtjaks tuleb lugeda lennuettevõtjat, kes seoses oma majandustegevusega reisijateveo valdkonnas otsustab teostada konkreetse lennu, määrates muu hulgas kindlaks marsruudi, ning teeb huvitatutele õhuveoteenuse pakkumuse. Niisuguse otsuse vastuvõtmine tähendab nimelt, et see lennuettevõtja võtab vastutuse nimetatud lennu teostamise, sealhulgas ka selle võimaliku tühistamise või pikaajalise hilinemise eest sihtkohta (4. juuli 2018. aasta kohtuotsus Wirth jt, C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 20).
- 57 Käesoleval juhul on selge, et kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20 kõne all olevates olukordades puudutas ainus muudatus, mille lennuettevõtja tegi seoses kõnealustele reisijatele edastatud reisi eelbroneeringuga, lennuaegu.
- 58 Nagu aga kohtujurist oma ettepaneku punktis 66 märkis, siis üksnes asjaolu, et reisija poolt reisikorraldaja juures tehtud broneeringus on märgitud lennuajad, mida lennuettevõtja ettevõtjatevahelise sisemise broneerimise raames veel kinnitanud ei ole, ei ole piisav asumaks seisukohale, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis b ette nähtud tingimused ei ole täidetud.

- 59 Nimelt lennuettevõtjat, kes tegi õhuveteenuse pakkumuse, mis vastab reisikorraldaja pakkumusele oma suhetes reisijaga, vaatamata sellele, et seda pakkumust võib olla vaja muuta, tuleb käsitleda nii, et tal oli kavatsus teostada lend määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tähenduses.
- 60 Niisugust tõlgendust toetab määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 sõnastatud eesmärk tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, kuivõrd see võimaldab tagada, et reisijad saavad hüvitise või nende eest hoolitsetakse olenemata sellest, millised kokkulepped on konkreetselt selle lennu teostamiseks sõlminud lennuettevõtja, kes otsustas kõnealuse lennu teostada esialgu kavatsetust erineval kellaajal (vt selle kohta 4. juuli 2018. aasta kohtuotsus Wirth jt, C-532/17, EU:C:2018:527, punkt 23).
- 61 Veel tuleb täpsustada, et juhul, kui tegutsev lennuettevõtja on määruse nr 261/2004 alusel kohustatud maksma reisijatele hüvitist reisikorraldaja käitumise tõttu, on sel lennuettevõtjal õigus taotleda tekitatud kahju hüvitamist sellelt reisikorraldajalt, 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).
- 62 Eeltoodud arvestades tuleb kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20 esitatud teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtjat võib kvalifitseerida reisija suhtes tegutsevaks lennuettevõtjaks selle sätte tähenduses, kui reisija on sõlminud reisikorraldajaga lepingu konkreetseks lennuks, mida teostab see lennuettevõtja, ilma et nimetatud lennuettevõtja oleks kinnitanud lennuaegu või et reisikorraldaja oleks teinud sellele reisijale broneeringu sama lennuettevõtja juures.

Kolmas küsimus kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20

- 63 Kohtuasjas C-188/20 esitatud kolmanda küsimusega, mis on identne kohtuasjas C-196/20 esitatud kolmanda küsimusega, soovib Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti h, artikli 5 lõike 1 punkti c ning artikli 7 lõike 1 teist lauset ja lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse artikli 7 alusel hüvitise maksmisel võib lennu kavandatud saabumisaeg nende sätete tähenduses tuleneda muust tõendist nimetatud määruse artikli 2 punkti g tähenduses, mille reisikorraldaja on reisijale edastanud, või on oluline, et see oleks kirjas piletil sama määruse artikli 2 punkti f tähenduses.
- 64 Kõigepealt tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkt h, artikli 5 lõike 1 punkt c ning artikli 7 lõike 1 teine lause ja lõige 2, milles sisuliselt kasutatakse mõistet „kavandatud saabumisaeg“, puudutavad seda, millistel tingimustel võiks olla vaja maksta kindlasummalist hüvitist vastavalt selle määruse artiklile 7. Nimetatud määrus ei sisalda siiski mõiste „kavandatud saabumisaeg“ määratlust.
- 65 Käesoleval juhul on kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20 kõne all olevates olukordades selge, et lennureisijatel oli üksainus dokument, „Reisi eelbroneering“, omamata dokumenti, mida saaks kvalifitseerida piletiksi selle määruse artikli 2 punkti f tähenduses.
- 66 Siiski, nagu on märgitud kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20 esitatud esimese küsimuse analüüsimisel, võib reisijatel olla broneering lisaks pileti olemasolule ka muul tõendil sama määruse artikli 2 punkti g tähenduses. Seega juhul, kui nendes kohtuasjades põhikohtuasjade reisijatele antud dokument kujutab endast muud tõendit, tuleb järeldada, et neil reisijatel oli selle sätte tähenduses broneering, milles olid märgitud lennuajad. Seega võisid nad põhjendatult asuda

seisukohale, et kuna neid ühestki reisikorraldaja või lennuettevõtja poolsest muudatusest ei teavitatud, siis tähistasid sellel broneeringul märgitud lennuajad kavandatud väljumis- ja saabumisaegu käesoleva kohtuotsuse punktis 64 viidatud sätete tähenduses.

- 67 Lisaks tuleb täpsustada, et 26. veebruari 2013. aasta kohtuotsus Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106) ei lükka ümber tõlgendust, et lennu kavandatud saabumisaeg võib tuleneda muust tõendist määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti g tähenduses. Erinevalt kohtuasjades C-188/20 ja C-196/20 põhikohtuasjade aluseks olevate olukordade asjaoludest, tuleb märkida, et selle kohtuotsuse aluseks olnud kohtuasjas ei olnud tegemist ühegi reisikorraldaja sekkumisega ja reisijal oli pileet selle määruse artikli 2 punkti f tähenduses.
- 68 Eeltoodut arvestades tuleb kohtuasjas C-188/20 ja kohtuasjas C-196/20 esitatud kolmandale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti h, artikli 5 lõike 1 punkti c ning artikli 7 lõike 1 teist lauset ja lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse artikli 7 alusel hüvitise maksmisel võib lennu kavandatud saabumisaeg nende sätete tähenduses tuleneda muust tõendist nimetatud määruse artikli 2 punkti g tähenduses, mille reisikorraldaja on reisijale edastanud.

Neljas küsimus kohtuasjas C-188/20 ja esimene küsimus kohtuasjas C-146/20

- 69 Kohtuasjas C-188/20 esitatud neljanda küsimusega, mis on analoogne kohtuasjas C-146/20 esitatud esimese küsimusega, soovib Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks, kui tegutsev lennuettevõtja muudab selle lennu mitu tundi varasemaks.
- 70 Sellega seoses olgu märgitud, et mõiste „tühistamine“ on määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis l määratletud kui „asjaolu, kui varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära“.
- 71 Mõistet „lend“ ei ole nimetatud määruses määratletud. Siiski, nagu ka käesoleva kohtuotsuse punktis 55 on märgitud, koosneb lend sisuliselt „ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi teataval määral selle veoliigi nn ühikuks, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi“.
- 72 Lisaks on Euroopa Kohus ühelt poolt 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).
- 73 Teiselt poolt 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).
- 74 On tõsi, et selle määruse artikli 2 punktis l ja artikli 5 lõikes 1 ei ole täpsustatud, kuidas tuleks toimida lennu varasemaks muutmise korral. Käesoleva kohtuotsuse punktis 46 viidatud kohtupraktika kohaselt tuleb liidu õigusnormi tõlgendamisel siiski arvesse võtta nii selle sõnastust kui ka konteksti ning selle õigusaktiga taotletavaid eesmärke, mille osaks säte on.
- 75 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 sättes on

nimelt ette nähtud, et tegutsev lennuettevõtja on kohustatud maksma hüvitist reisijale, kelle lend on tühistatud, välja arvatud juhul, kui see lennuettevõtja teavitab reisijat tühistamisest selles sättes ette nähtud tähtaja jooksul ja pakub võimalust teekonda muuta, mis võimaldab reisijal välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta olenevalt olukorrast hiljemalt neli või kaks tundi pärast esialgset kavandatud saabumisaega.

- 76 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 ootustest.
- 77 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.
- 78 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).
- 79 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).
- 80 Seega, 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 76 viidatud asjaoludest reisijatele tuleneda võivaid tõsiseid ebamugavusi, tuleb mõistet „tühistamine“ tõlgendada nii, et see hõlmab olukorda, kus lennu väljumisaeg muudetakse oluliselt varasemaks.
- 81 Sellega seoses tuleb olukordi, kus lennu varasemaks muutmine ei mõjuta või mõjutab väheoluliselt lennureisijate õigust vabalt kasutada oma aega, eristada nendest olukordadest, mis lennu oluliselt varasemaks muutmise tõttu tekitavad tõsiseid ebamugavusi, nagu on kirjeldatud käesoleva kohtuotsuse punktides 76 ja 77.
- 82 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.
- 83 Tuleb rõhutada, et lennu 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 kuni kahetunniseid hilinemisi, samas kui lennu varasemaks muutmise puhul ei või need ületada ühte tundi.

- 84 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 rohkem kui ühe tunni või kuni ühe tunni võrra varasemaks muutmine kujutab endast lähtepunkti selle kindlakstegemisel, kas lennu varasemaks muutmine on sama määruse artikli 5 kohaldamisel oluline või väheoluline.
- 85 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).
- 86 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 muutmise kohta.
- 87 Eeltoodut arvestades tuleb kohtuasjas C-188/20 esitatud neljandale küsimusele ja kohtuasjas C-146/20 esitatud esimesele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks, kui tegutsev lennuettevõtja muudab selle lennu rohkem kui ühe tunni võrra varasemaks.

Viies küsimus kohtuasjas C-188/20 ja ainus küsimus kohtuasjas C-270/20

- 88 Kohtuasjas C-188/20 esitatud viienda küsimusega ja ainsa küsimusega kohtuasjas C-270/20 paluvad vastavalt Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) ja Landesgericht Korneuburg (liidumaa kohus Korneuburgis) sisuliselt selgitada, kas määruse nr 261/2004 artikli 7 lõige 2 on kohaldatav olukorras, kus varasemaks muudetud lennu saabumisaeg jääb selles sättes ette nähtud piiridesse.
- 89 Sellega seoses tuleb märkida, et selle määruse artikli 7 lõikes 2 on ette nähtud, et kui reisijatele pakutakse vastavalt artiklile 8 lõppsihtkohta jõudmiseks teekonna muutmise võimalust teise lennuga, mille saabumisaeg ei ületa algul broneeritud lennu kavandatud saabumisaega üle kahe kuni nelja tunni, vastavalt lennu pikkusele, võib tegutsev lennuettevõtja vähendada selle artikli 7 lõikes 1 ette nähtud kindlasummalist hüvitist 50%.
- 90 Nagu kohtujurist oma ettepaneku punktis 105 märkis, tuleneb määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikest 2 otsesõnu, et õigus hüvitise summat vähendada puudutab olukorda, kus tegutsev lennuettevõtja teeb ettepaneku teekonna muutmiseks, mis piirab hilinemist lõppsihtkohta. Seevastu ei ole selles sättes kordagi nimetatud olukorda, kus reisija jõuab oma lennu varasemaks muutmise tõttu lõppsihtkohta enne esialgset kavandatud saabumisaega.
- 91 Sellega seoses tuleb lisada, et liidu seadusandja võttis määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c viidatud teekonna muutmise võimaluse pakkumisel arvesse nii lennu varasemaks muutmist kui ka hilinemist. Olles küll teadlik lennu varasemaks muutmise seotud ebamugavustest, ei asunud seadusandja siiski seisukohale, et tegutseva lennuettevõtja pakutav teekonna muutmise, mis võimaldab piirata varasema väljumise kahjulike tagajärgede ulatust, võib viia hüvitise summa vähendamiseni.

- 92 Kui selline võimalus tuleks anda tegutsevale lennuettevõtjale, kes pakub teekonna muutmise võimalust, mis viib varasema saabumiseni, lubatakse selle tulemusel süstemaatiliselt hüvitise summat vähendada, kui see lennuettevõtja lendu oluliselt varasemaks muudab.
- 93 Nagu on aga märgitud kohtuasjas C-188/20 esitatud neljanda küsimuse ja kohtuasjas C-146/20 esitatud esimese küsimuse raames, toob lennu oluliselt varasemaks muutmise kaasa tõsiseid ebamugavusi, mis õigustavad hüvitise maksmist. Asjaolu, et niisuguses olukorras tuleks hüvitise summat alati vähendada ainuüksi seetõttu, et reisija ei heida ette hilinemist oma lõppsihtkohta ja jääb seega määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikes 2 seatud piiridesse, läheb vastuollu selle määruse eesmärgiga tugevdada nende reisijate õigusi, kes kogevad tõsiseid ebamugavusi.
- 94 Eeltoodud arvestades tuleb kohtuasjas C-188/20 esitatud viiendale küsimusele ja kohtuasjas C-270/20 esitatud ainsale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 7 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav olukorras, kus varasemaks muudetud lennu saabumisaeg jääb selles sättes ette nähtud piiridesse.

Kuues küsimus kohtuasjas C-188/20 ja teine küsimus kohtuasjas C-146/20

- 95 Kohtuasjas C-188/20 esitatud kuuenda küsimusega, mis on analoogne kohtuasja C-146/20 teise küsimusega, soovib Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a ja artikli 8 lõike 1 punkti b tuleb tõlgendada nii, et reisijale enne reisi algust antud teave lennu väljumisaja varasemaks muutmise kohta võib kujutada endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist selle viimase sätte tähenduses.
- 96 Sellega seoses tuleneb selle määruse artikli 5 lõike 1 punktist a koostoimes artikli 8 lõike 1 punktiga b, et reisijatele, keda lennu tühistamine puudutab, peab tegutsev lennuettevõtja pakkuma võrreldavatel reisingimustel ja esimesel võimalusel teekonna muutmist lõppsihtkohta.
- 97 Tuleb aga märkida, et niisugune lennu varasemaks muutmise, nagu toimus kohtuasjades C-188/20 ja C-146/20 kõne all olevates olukordades, võib kujutada endast teekonna muutmist *võrreldavatel reisingimustel* nimetatud määruse artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses, kuna muudeti ainult lennuaegu.
- 98 Lisaks võib teekonna muutmise võimaluse pakkumine, mis pakub tühistatud lennust varasema väljumisajaga lendu, kujutada endast teekonna muutmist *esimesel võimalusel* määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b tähenduses, kuna see pakkumine võimaldab reisijal jõuda lõppsihtkohta võimalikult kiiresti.
- 99 Olgu lisatud, et lennuettevõtja peab reisijatele, keda lennu tühistamine puudutab, pakkuma erinevaid võimalusi, millele on viidatud selle määruse artikli 8 lõike 1 punktides a, b ja c (vt selle kohta 29. juuli 2019. aasta kohtuotsus Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punkt 58).
- 100 Seega selleks, et lennu tühistamise korral saaks reisija tõhusalt kasutada oma õigusi selle määruse põhjenduse 20 tähenduses, peab tegutsev lennuettevõtja andma talle kogu teabe õiguste kohta, mis tulenevad sama määruse artikli 8 lõikest 1.

- 101 Eeltoodut arvestades tuleb kohtuasjas C-188/20 esitatud kuuendale küsimusele ja kohtuasjas C-146/20 esitatud teisele küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a ja artikli 8 lõike 1 punkti b tuleb tõlgendada nii, et reisijale enne reisi algust antud teave lennu väljumisaja varasemaks muutmise kohta võib kujutada endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist selle viimase sätte tähenduses.

Seitsmes küsimus kohtuasjas C-188/20

- 102 Kohtuasjas C-188/20 esitatud seitsmenda küsimusega soovib Landgericht Düsseldorf (Düsseldorfi apellatsioonikohus) sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 14 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see kohustab tegutsevat lennuettevõtjat teatama reisijale selle ettevõtja täpse nime ja aadressi, kellelt ta saab nõuda hüvitist selle määruse artikli 7 alusel, ning makstava hüvitise täpse summa ja vajaduse korral täpsustama, millised dokumendid peab reisija oma hüvitisenõudele lisama.
- 103 Sellega seoses tuleb märkida, et nimetatud määruse artikli 14 lõike 2 kohaselt annab lennureisist maha jätnud või lennu tühistanud tegutsev lennuettevõtja igale puudutatud reisijale kirjaliku teatise, milles on märgitud käesoleva määruse kohase hüvitise maksmise ja abi andmise eeskirjad. Selle sätte kohaselt annab tegutsev lennuettevõtja samasuguse teatise ka igale reisijale, keda puudutab lennu hilinemine vähemalt kaks tundi.
- 104 Nimetatud sätet tuleb lugeda koostoimes määruse nr 261/2004 põhjendusega 20, millest nähtub, et eelkõige lennu tühistamise korral tuleb reisijaid täielikult teavitada oma õigustest, et nad saaksid neid õigusi tõhusalt kasutada.
- 105 Nimelt eeldab sellest määrusest tulenevate õiguste tõhus kasutamine seda, et reisijale antakse võimalus tõhusalt pöörduda ettevõtja poole, kellelt ta saab nõuda hüvitist nimetatud määruse artikli 7 alusel, mistõttu peab tal olema selle ettevõtja täpne nimi ja aadress.
- 106 Teave hüvitise maksmise eeskirjadest, mida tegutsev lennuettevõtja peab määruse nr 261/2004 artikli 14 lõike 2 kohaselt andma, tähendab lisaks seda, et reisijat teavitatakse ka menetlusest, mida oma õiguste kasutamisel tuleb järgida. Sellega seoses peab tegutsev lennuettevõtja teavitama reisijat dokumentidest, mille ta peab vajaduse korral lisama oma hüvitisenõudele.
- 107 Tegutsev lennuettevõtja ei ole aga kohustatud teatama reisijale hüvitise täpse summa, mida viimane võib määruse artikli 7 alusel saada. Niisugune teave ei puuduta nimelt enam „käesoleva määruse kohase hüvitise maksmise ja abi andmise eeskirju“ nimetatud määruse artikli 14 lõike 2 tähenduses, vaid nende kohaldamist konkreetse juhtumi suhtes.
- 108 Eeltoodut arvestades tuleb kohtuasjas C-188/20 esitatud seitsmendale küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 14 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see kohustab tegutsevat lennuettevõtjat teatama reisijale selle ettevõtja täpse nime ja aadressi, kellelt ta saab nõuda hüvitist selle määruse artikli 7 alusel, ja vajaduse korral täpsustama, millised dokumendid peab reisija oma hüvitisenõudele lisama, kohustamata siiski seda tegutsevat lennuettevõtjat teatama reisijale hüvitise täpse summa, mida viimane võib nimetatud määruse artikli 7 alusel saada.

Kohtukulud

- 109 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse liikmesriigi kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamise 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 3 lõike 2 punkti a tuleb tõlgendada nii, et reisijal on kinnitatud broneering selle sätte tähenduses, kui reisikorraldaja edastab sellele reisijale, kellega ta on lepingulises suhtes, muu tõendi selle määruse artikli 2 punkti g tähenduses, mis sisaldab lubadust vedada teda konkreetsel, kindlaksmääratud väljumis- ja saabumiskoha ning väljumis- ja saabumisaegade ning lennumbriga lennul, ja seda isegi juhul, kui see reisikorraldaja ei ole saanud asjaomaselt lennuettevõtjalt kinnitust selle lennu väljumis- ja saabumisaegade kohta.
2. Määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtjat võib kvalifitseerida reisija suhtes tegutsevaks lennuettevõtjaks selle sätte tähenduses, kui reisija on sõlminud reisikorraldajaga lepingu konkreetseks lennuks, mida teostab see lennuettevõtja, ilma et nimetatud lennuettevõtja oleks kinnitanud lennuaegu või et reisikorraldaja oleks teinud sellele reisijale broneeringu sama lennuettevõtja juures.
3. Määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti h, artikli 5 lõike 1 punkti c ning artikli 7 lõike 1 teist lauset ja lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse artikli 7 alusel hüvitise maksmisel võib lennu kavandatud saabumisaeg nende sätete tähenduses tuleneda muust tõendist nimetatud määruse artikli 2 punkti g tähenduses, mille reisikorraldaja on reisijale edastanud.
4. Määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti l ja artikli 5 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et lend loetakse tühistatuks, kui tegutsev lennuettevõtja muudab selle lennu rohkem kui ühe tunni võrra varasemaks.
5. Määruse nr 261/2004 artikli 7 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav olukorras, kus varasemaks muudetud lennu saabumisaeg jääb selles sättes ette nähtud piiridesse.
6. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti a ja artikli 8 lõike 1 punkti b tuleb tõlgendada nii, et reisijale enne reisi algust antud teave lennu väljumisaegade varasemaks muutmise kohta võib kujutada endast teekonna muutmise võimaluse pakkumist selle viimase sätte tähenduses.
7. Määruse nr 261/2004 artikli 14 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et see kohustab tegutsevat lennuettevõtjat teatama reisijale selle ettevõtja täpse nime ja aadressi, kellelt ta saab nõuda hüvitist selle määruse artikli 7 alusel, ja vajaduse korral täpsustama, millised dokumendid peab reisija oma nõudele lisama, kohustamata siiski seda tegutsevat lennuettevõtjat teatama reisijale hüvitise täpse summa, mida viimane võib nimetatud määruse artikli 7 alusel saada.

Allkirjad