



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

23. oktoober 2012*

Õhutransport — Määrus (EÜ) nr 261/2004 — Artiklid 5-7 — Montréali konventsioon — Artiklid 19 ja 29 — Õigus hüvitisele lennu hilinemise korral — Kooskõla

Liidetud kohtuasjades C-581/10 ja C-629/10,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Amtsgericht Kölni (Saksamaa) ja High Court of Justice'i (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ühendkuningriik) vastavalt 3. novembri ja 10. augusti 2010. aasta otsustega esitatud eelotsusetaotlused, mis saabusid Euroopa Kohtusse 13. ja 24. detsembril 2010, menetlustes

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

versus

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

ja

The Queen, taotluse alusel, mille esitasid:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

versus

Civil Aviation Authority (C-629/10)

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, asepresident K. Lenaerts, kodade esimehed A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (ettekandja), M. Berger, kohtunikud E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby ja A. Prechal,

* Kohtumenetluse keeled: saksa ja inglise.

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik A. Impellizzeri,

arvestades kirjalikus menetluses ja 20. märtsi 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- Deutsche Lufthansa AG, esindaja: *Rechtsanwalt* Ch. Giesecke,
- TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd ja International Air Transport Association, esindajad: *solicitor* L. Van den Hende ja D. Anderson, QC,
- Civil Aviation Authority, esindaja: A. Shah, QC,
- Saksamaa valitsus, esindajad: T. Henze ja J. Kemper,
- Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: S. Ossowski, keda abistas D. Beard, QC,
- Prantsusmaa valitsus, esindajad: G. de Bergues ja M. Perrot,
- Poola valitsus, esindajad: M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza ja M. Kamejsza,
- Euroopa Parlament, esindajad: L. G. Knudsen ja A. Troupiotis,
- Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: E. Karlsson ja A. De Elera,
- Euroopa Komisjon esindajad: K. Simonsson, K.-P. Wojcik ja N. Yerrell,

olles 15. mai 2012. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlused puudutavad 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 L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10) artiklite 5–7 tõlgendamist ja kehtivust.
- 2 Kohtuasjaga C-581/10 seotud taotlus esitati ühelt poolt E. Nelsoni ja tema perekonna (edaspidi „perekond Nelsoni liikmed”) ning teiselt poolt lennuettevõtja Deutsche Lufthansa AG (edaspidi „Lufthansa”) vahelises vaidluses selle üle, et nimetatud ettevõtja keeldus maksmast hüvitist neile reisijatele, kes suunati sihtlennujaama 24-tunnise hilinemisega võrreldes kavandatud saabumisajaga.
- 3 Kohtuasjaga C-629/10 seotud taotlus esitati ühelt poolt TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd ja International Air Transport Association (edaspidi „TUI Trave jt”) ning teiselt poolt Civil Aviation Authority vahelises vaidluses selle üle, et viimane keeldus andmast kinnitust, et ta ei tõlgenda määrust nr 261/2004 nii, et see paneb lennuettevõtjatele kohustuse maksta reisijatele hilinemise korral hüvitist.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 4 Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491; edaspidi „Montréali konventsioon“).
- 5 Montréali konventsiooni artiklid 17-37 moodustavad selle konventsiooni III peatüki pealkirjaga „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus“.
- 6 Selle konventsiooni artikkel 19 pealkirjaga „Hilinemine“ sätestab:
„Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilinemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta.“
- 7 Nimetatud konventsiooni artikli 22 lõike 1 alusel on hilinemisest tulenev vedaja vastutus piiratud 4150 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga reisija kohta. Sama artikli lõige 5 sätestab sisuliselt seda, et kõnealust piirmäära ei kohaldata, kui kahju on põhjustatud vedaja tahtlikust tegevusest või tegevusetusest kahju tekitamise eesmärgil või raskest hooletusest, teades, et tulemuseks on tõenäoliselt kahju.
- 8 Montréali konventsiooni artikkel 29 „Nõude alus“ on sõnastatud järgmiselt:
„Kahju tekkimise korral reisijate-, pagasi- või lastiveol võib konventsiooni või lepingu alusel või lepinguvälise kahju tekkimisega või muul viisil põhjendatud kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele, sõltumata sellest, kes on isikud, kellel on õigus hagi esitada, ja millised on nende õigused. Sellise hagi puhul ei rahuldata karistusliku või hoiatava iseloomuga nõuet või muud nõuet, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega.“

Liidu õigus

- 9 Määruse nr 261/2004 põhjendused 1–4 ja 15 on sõnastatud järgmiselt:
„(1) Õhustranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.
(2) Lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust.
(3) Kuigi nõukogu 4. veebruari 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 295/91 (kompenseerimissüsteemi ühiseeskirjade kohta, mida rakendatakse regulaarlennuliikluses reisija lennureisist mahajätmise korral) [(EÜT L 36, lk 5; ELT eriväljaanne 07/01, lk 306)] kehtestati reisijate kaitstuse põhitase, on jäänud liiga kõrgeks nende reisijate arv, kes on vastu nende tahtmist lennureisist maha jäetud, ning nende reisijate arv, keda mõjutavad lendude tühistamised ilma ette teatamata või pikaajalised hilinemised.
(4) Seetõttu peaks ühendus kõnealuses määruses sätestatud kaitstuse standardeid karmistama, suurendama reisijate õigusi ning tagama lennuettevõtjate tegutsemise ühtlustatud tingimustel liberaliseeritud turul.“

[...]

(15) Erakorralised asjaolud loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsetel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise, kuigi asjaomane lennuettevõtja on võtnud kõik mõistlikud meetmed hilinemiste või tühistamiste vältimiseks.”

10 Nimetatud määruse artikkel 2 „Mõisted” näeb ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

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

11 Sama määruse artikkel 5 „Tühistamine” sätestab:

„1. Lennu tühistamise korral:

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

[...]

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

[...]

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

[...]

Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.” [Tsitaati on parandatud Euroopa Kohtus, kuna määruse eestikeelne versioon on ebatäpne.]

[...]”.

12 Määruse nr 261/2004 artikkel 6 „Hilinemine” on sõnastatud järgmiselt:

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

a) kaks tundi või rohkem kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1 500 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.”

13 Selle määruse artikkel 7 „Õigus hüvitisele” sätestab:

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

- a) 250 euro ulatuses kõikide kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;
- b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1 500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;
- c) 600 euro ulatuses kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

Vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega.

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

- a) kahe tunni kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või
- b) kolme tunni kõikide üle 1 500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või
- c) nelja tunni kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50%.

[...]”.

14 Nimetatud määruse artikli 8 lõike 1 kohaselt:

„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”.

Põhikohtuasjad ja eelotsuse küsimused

Kohtuasi C-581/10

- 15 Perekond Nelsoni liikmed broneerisid Lufthansalt 27. juuliks 2007 lennu Frankfurtist (Saksamaa) Lagosesse (Nigeria) ning 27. märtsiks 2008 tagasilennu nr LH 565 Lagoselt Frankfurti. Tagasilend pidi plaanipäraselt väljuma kell 22.50 Lagose kohaliku aja järgi. Perekond Nelsoni liikmed saabusid 27. märtsil 2008 õigeaegselt Lagose lennujaama. Lend kavandatud kellaajal sellegipoolest ei toimunud ning perekond Nelsoni liikmed majutati hotelli. 28. märtsil 2008 kell 16 sõidutati nad hotellist lennujaama. Lend nr LH 565 toimus lõpuks 29. märtsil 2008 kell 1 Lufthansa poolt Frankfurtist kohale toodud asenduslennukiga sama lennunumbri all ja enamjaolt samade reisijatega. Lennuk maandus Frankfurtis kell 7.10, ehk rohkem kui 24 tundi kavandatud saabumisajast hiljem.
- 16 Pärast lennu pöördusid perekond Nelsoni liikmed eelotsusetaotluse esitanud kohtusse. Eelkõige nõudsid nad, et Lufthansalt mõistetak neist igapähele hiline mis eest vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktile c ja artiklile 7 välja 600 euro suurune hüvitis, mille hulka pole arvestatud intresse.
- 17 Lufthansa leiab sellega seoses, et kuna lend toimus, ei saa seda käsitada tühistatud lennuna määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 tähenduses, vaid tegemist on hiline nud lennuga, mille puhul kõnealune määrus ei anna õigust hüvitisele.
- 18 Eelotsusetaotluse esitanud kohus peatas menetluse, oodates Euroopa Kohtu otsust liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07: Sturgeon jt, milles otsus tehti 19. novembril 2009 (EKL 2009, lk I-10923). Menetlust jätkati pärast kõnealuse kohtuotsuse tegemist.
- 19 Nimetatud kohtuotsuse kohta väitis Lufthansa esiteks, et hiline nud lendude reisijate hüvitise saamise õigus, mida Euroopa Kohus tunnustas, ei ole ühitatav Montréali konventsioonis ettenähtud hüvitiste korruga. Teiseks märkis ta, et eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt ületas Euroopa Kohus oma pädevuse piire.
- 20 Neil asjaoludel otsustas Amtsgericht Köln menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud õigus hüvitisele kujutab endast õigust esitada muu nõue, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega [Montréali konventsiooni] artikli 29 teise lause tähenduses?
 2. Kuidas suhestuvad omavahel hüvitise saamise õigus vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 7, millele [eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt] kohaselt võivad tugineda reisijad, kes jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem tundi esialgu kavandatud hiljem, ja Montréali konventsiooni artiklis 19 sätestatud õigus saada hüvitist hiline misest põhjustatud kahju eest, arvestades, et sama konventsiooni artikli 29 teise lause kohaselt on välistatud nõue, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega?
 3. Kuidas on [eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt] aluseks olnud tõlgendus, mille kohaselt on lubatud määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud õigust hüvitisele laiendada ka hiline misega seotud juhtumitele, kooskõlas sama määruse tõlgendusega, mida Euroopa Kohus järgis 10. jaanuari 2006. aasta otsuses kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA (EKL 2006, lk I-403)?”

Kohtuasi C-629/10

- 21 TUI Travel plc on rahvusvaheline turismikontsern, kuhu kuulub seitse lennuettevõtjat, sealhulgas Ühendkuningriigis asuv Thomson Airways. British Airways plc ja easyJet Airlines Company Ltd on lennuettevõtjad, kes korraldavad peamiselt rahvusvahelisi regulaarlende.
- 22 International Air Transport Association on rahvusvaheline kaubandusorganisatsioon, kuhu kuulub umbes 230 lennuettevõtjat, kelle tegevus moodustab 93% rahvusvahelisest regulaarlennuliiklusest.
- 23 Civil Aviation Authority on Ühendkuningriigi sõltumatu tsiviillennuamet. Tema ülesannete hulka kuuluvad majandustegevuse reguleerimine, lennunduspoliitika, ohutust reguleerivate eeskirjade kehtestamine ning tarbijakaitse. Ta vastutab lennundust käsitlevate eeskirjade rakendamise eest Ühendkuningriigis.
- 24 TUI Travel jt palusid Civil Aviation Authority'lt kinnitust, et viimane ei tõlgenda määrust nr 261/2004 nii, et see paneb lennuettevõtjatele kohustuse maksta reisijatele nende lennu hilinemise korral hüvitist. Civil Aviation Authority keeldus seda taotlust rahuldamast, märkides, et eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt juhtnöörid on talle siduvad.
- 25 Seetõttu pöördusid TUI Travel jt eelotsusetaotluse esitanud kohtusse, et vaidlustada Civil Aviation Authority seisukoht.
- 26 Kuna High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) leidis, et TUI Travel jt argumendid ei ole alusetud, siis otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas [määruse nr 261/2004] artikleid 5–7 tuleb tõlgendada nii, et nende kohaselt on nõutav [nimetatud määruse] artiklis 7 sätestatud hüvitise maksmine reisijale, kelle lend hilineb [kõnealuse määruse] artikli 6 tähenduses, ning kui jah, siis millistel asjaoludel?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis kas [määruse nr 261/2004] artiklid 5–7 on tervikuna või osaliselt kehtetud, kuna need rikuvad võrdse kohtlemise põhimõtet?
3. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas [määruse nr 261/2004] artiklid 5–7 on tervikuna või osaliselt kehtetud, kuna need
- a) on vastuolus Montréali konventsiooniga,
- b) rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet ja/või
- c) rikuvad õiguskindluse põhimõtet?
4. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav ning vastus kolmandale küsimusele eitav, siis millised on Euroopa Kohtu poolt käesolevas asjas tehtava eelotsuse ajalise mõju piirid?
5. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav, siis milline mõju on [eespool viidatud kohtuotsusel Sturgeon jt] ajavahemikul selle kuulutamise päevast 19. novembril 2009 kuni Euroopa Kohtu poolt käesolevas asjas tehtava eelotsuse kuupäevani?”
- 27 Euroopa Kohtu presidendi 30. novembri 2011. aasta määrusega liideti kohtuasjad C-581/10 ja C-629/10 suuliseks menetlemiseks ja kohtuotsuse tegemiseks.

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus kohtuasjas C-629/10, ehk küsimus, kas määruse nr 261/2004 alusel on õigus saada lennu hilinemise korral hüvitist ning millised on selle hüvitise maksmise tingimused

- 28 Esimese küsimusega kohtuasjas C-629/10 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas ning jaatava vastuse korral millistel tingimustel on hilinevad lendude reisijatel õigus hüvitisele määruse nr 261/2004 alusel.
- 29 Selles osas tuleb märkida, et ei kõnealuse määruse artikkel 7 ega ka ükski teine sealne säte ei näe niisugust õigust sõnaselgelt ette.
- 30 Muus osas aga ilmneb määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktist iii, et reisijatel, kelle lend on tühistatud, ilma et neile oleks sellest ette teatatud, või kellele on sellest teatatud viimasel hetkel, s.o vähemalt seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ja kellele lennuettevõtja ei suuda pakkuda reisi jätkamist muudetud marsruudil niisuguse lennuga, mis väljub kõige varem üks tund enne kavandatud väljumisaega ja saabub lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega, on õigus kindlasummalisele hüvitisele kõnealuses sättes täpsustatud tingimustel (vt eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 57).
- 31 Niisiis annab kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkt iii lennuettevõtjale teatava tegutsemisruumi, et pakkuda reisijale, kelle lend on viimasel hetkel tühistatud, võimalust reisida muudetud marsruudil ning ilma kohustuseta maksta sellele reisijale hüvitist. Selle sätte kohaselt on lennuettevõtjal võimalus pakkuda reisijale muudetud marsruudiga reisi, mille kestus on pikem kui tühistatud lennul. Samas, isegi kui vedaja kasutab täielikult ära mõlemad limiidid, mis kõnealune säte talle annab, s.o selle, mis võimaldab tal reisija väljumist ühe tunni võrra ettepoole tõsta ja saabumisaega vähem kui kaks tundi edasi lükata, ei tohi muudetud marsruudi kogukestus igal juhul olla kolm või rohkem tundi võrreldes tühistatud lennu kavandatud kestusega. Sellest piirist alates saab asjaomane reisija hüvitist.
- 32 Ükski selle määruse säte ei näe seevastu sõnaselgelt ette kindlasummalist hüvitist reisijatele, kes saavad viimasel hetkel enne lendu või lennu vältel teada, et see lend hilineb pikaajaliselt ning et nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem tundi pärast esialgu kavandatud saabumisaega.
- 33 Sellega seoses olgu meelde tuletatud, et võrdse kohtlemise põhimõtte nõuab, et sarnaseid olukordi ei käsitletaks erinevalt ja erinevaid olukordi ei käsitletaks ühtemoodi, välja arvatud juhul, kui see on objektiivselt põhjendatud (eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 34 Samas tuleb reisijaid, kelle lend tühistatakse, ja neid, kelle lend hilineb, käsitada määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitise saamise õiguse seisukohalt sarnases olukorras olevana, kuna need reisijad kannatavad analoogset ebamugavust, kaotades aega kolm või enam tundi võrreldes oma lennu algselt kavandatud saabumisaegaga (vt eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 54).
- 35 Lisaks puudub nii ühte kui ka teise rühma kuuluvatel reisijatel tegelikult võimalus oma reisi ümber korraldada, kui nad saavad teada kohe toimuma pidanud või juba toimuva lennu kulgu mõjutavast raskest asjaolust või niisuguse lennu tühistamisest, mille tõttu neile võidakse pakkuda reisi jätkamist muudetud marsruudil. Niisiis, kuigi neil võib ühel või teisel põhjusel olla tingimata tarvis saada lõppsihtkohta kindlal ajahetkel, ei pääse nad kuidagi uue olukorraga kaasnevast ajakaotusest, sest neil puudub selles osas igasugune tegutsemisruum.

- 36 Neid kaalutlusi toetab ka määruse nr 261/2004 põhjenduse 3 lõpuosa, mis läbi tõdemuse, et liiga kõrgeks on jäänud nende reisijate arv, keda mõjutavad lendude ilma ette teatamata tühistamised või pikaajalised hilinemised, toob vaikimisi esile nende kahe reisijarühma kannatatava ebamugavuse võrdsuse.
- 37 Neil tingimustel, ning pidades silmas määrusega nr 261/2004 taotletud eesmärki, milleks on kõikide lennureisijate kaitse suurendamine, ei tohiks kolm või rohkem tundi hilinenud lendude reisijaid kohelda erinevalt reisijatest, kellel on õigus saada kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii ette nähtud hüvitist, kuna nende kahe reisijarühma niisugune ebavõrdne kohtlemine ei ole kõnealuse määrusega taotletavate eesmärkide seisukohalt nõuetekohaselt põhjendatud (vt eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punktid 59 ja 60).
- 38 Selle ebavõrdsuse kõrvaldamiseks tuleb määrust nr 261/2004 tõlgendada nii, et pikaajaliselt hilinenud lendude reisijatel on õigus saada sama hüvitist, mis kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii on ette nähtud tühistatud lendude reisijatele (vt eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 61).
- 39 Peale selle tuleb lisada, et määrust nr 261/2004 vastu võttes oli seadusandja eesmärk ühtlasi tasakaalustada lennureisijate ja lennuettevõtjate huve. Kehtestades teatavaid õigusi reisijatele, nägi ta samal ajal selle määruse põhjenduses 15 ja artikli 5 lõikes 3 ette, et lennuettevõtjad ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui nad on võimelised tõendama, et tühistamise või pikaajaline hilinemine on tingitud erakorralistest asjaoludest, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaoludest, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt (vt eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 67).
- 40 Eelnevat arvestades tuleb esimesele küsimusele kohtuasjas C-629/10 vastata, et määruse nr 261/2004 artikleid 5–7 tuleb tõlgendada selliselt, et hilinenud lendude reisijatel on õigus saada selle määruse alusel hüvitist, kui nad kaotavad nende lendude tõttu aega kolm või rohkem tundi, ehk kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem tundi lennuettevõtja poolt esialgu kavandatust hiljem. Samas ei anna niisugune hilinemine reisijatele õigust saada hüvitist, kui lennuettevõtja on võimeline tõendama, et pikaajaline hilinemine on tingitud erakorralistest asjaoludest, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaoludest, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.

Esimene ja teine küsimus kohtuasjas C-581/10 ning kolmanda küsimuse punkt a kohtuasjas C-629/10, ehk määruse nr 261/2004 artiklite 5–7 kehtivus Montréali konventsioonist lähtuvalt

- 41 Esimese ja teise küsimusega kohtuasjas C-581/10 ning kolmanda küsimuse punktiga a kohtuasjas C-629/10 soovivad eelotsusetaotlused esitanud kohtud sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5–7 on Montréali konventsiooni artikli 29 teisest lausest lähtuvalt kehtivad, kui neid tõlgendada nii, et hilinenud lendude reisijatel, kes jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem tundi lennuettevõtja poolt esialgu kavandatust hiljem, on õigus saada selle määruse alusel hüvitist.
- 42 Lufthansa, TUI Travel jt ning Saksamaa ja Ühendkuningriigi valitsus väidavad, et kui nimetatud määrus annaks hilinenud lendude reisijatele õiguse saada hüvitist, siis oleks see vastuolus Montréali konventsiooni artikli 29 teise lause sõnastusega, mis annab õiguse esitada kahju hüvitamise hagi eelkõige siis, kui kahju on tekkinud lennureisi hilinemise tõttu, ning määratleb hüvitamise põhimõtetena täpsed tingimused ja piirid, millele määruse nr 261/2004 asjakohased sätted ei vasta.
- 43 Teisalt ei vaidle Lufthansa, TUI Travel jt ning nimetatud valitsused vastu sellele, et määrusest nr 261/2004 tulenev õigus hüvitisele on tühistatud lennu reisijate ja lennureisist maha jäetud reisijate puhul kooskõlas Montréali konventsiooni artikli 29 teise lausega.

- 44 Siiski tuleneb sellega seoses määruse nr 261/2004 artikli 8 lõike 1 punkti b ja artikli 7 lõike 2 koos tõlgendamisest, et lennureisist mahajätmine koos reisi jätkamisega muudetud marsruudil või lennu tühistamine koos reisi jätkamisega muudetud marsruudil võivad ühelt poolt kaasa tuua lennureisi hilinemise ja teiselt poolt niisugusest hilinemisest puudutatud reisijate õiguse saada hüvitist.
- 45 Nii seavad Lufthansa, TUI Travel jt ning nimetatud valitused oma argumentatsiooniga kaudselt kahtluse alla määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitise saamise õiguse kui sellise, ning kindlasti ka selle määruse artiklite 5–7 kooskõla Montréali konventsiooniga.
- 46 Euroopa Kohus asus aga eespool viidatud kohtuotsuses IATA ja ELFAA seisukohale, et Montréali konventsiooni artiklitest 19, 22 ja 29 ega ühestki teisest selle konventsiooni sättest ei tulene, et konventsiooni koostajad oleksid soovinud niisuguseid vedajaid kõigi teiste sekkumiste eest kaitsta, eriti selliste, mida ametiasutused võiksid silmas pidada, et ühetaoliselt ja viivitamatult hüvitada kahju, mis on tekkinud reisijate õhuveo hilinemisest tingitud ebamugavusest, ilma et reisijad peaksid kannatama ebamugavust, mis paratamatult kaasneb kahju hüvitamise hagide esitamisega kohtutes.
- 47 Kuigi eelotsuse küsimus kooskõla kohta Montréali konventsiooniga piirdus määruse nr 261/2004 artiklis 6 ette nähtud standardiseeritud ja koheste abi- ja hoolitsusmeetmetega, ei välistanud Euroopa Kohus, et ka teised meetmed, näiteks sama määruse artiklis 7 ette nähtud hüvitamismeede, võivad Montréali konventsiooni kohaldamisalast välja jääda.
- 48 Viimati nimetatud meedet käsitleti konkreetselt eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt, milles Euroopa Kohus täpsustas ühelt poolt, et ajakaotuse näol on tegemist ebamugavusega, mida määrus nr 261/2004 puudutab sarnaselt muu ebamugavusega, mille selles määruses ettenähtud meetmed peavad heastama. Teiselt poolt tõdes kohus, et see ebamugavus tuleb asjaomastele reisijatele hüvitada kõnealuse määruse alusel makstava hüvitisega (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt, punktid 52 ja 61).
- 49 Selles osas tuleb täpsustada, et sarnaselt eespool viidatud kohtuotsuses IATA ja ELFAA käsitletud ebamugavusega ei saa ajakaotust käsitada kui „hilinemisest tulenenud kahju” Montréali konventsiooni artikli 19 tähenduses, ning seetõttu jääb see Montréali konventsiooni artikli 29 kohaldamisalast välja.
- 50 Selle konventsiooni artikkel 19 viitab nimelt sellele, et kahju on tekkinud hilinemise tagajärjel, et hilinemise ja kahju vahel on põhjuslik seos ning et kahju on individualiseeritud vastavalt mitmesugusele kahjule, mis erinevatele reisijatele tekitatakse.
- 51 Ajakaotuse puhul ei ole aga tegemist hilinemise tagajärjel tekkinud kahjuga, vaid see kujutab endast ebamugavust sarnaselt muu ebamugavusega, mis on tingitud niisugustest olukordadest nagu lennureisist mahajätmine, lennu tühistamine ja pikaajaline hilinemine, ning mis kaasnevad kirjeldatud olukordadega, näiteks mugavuse puudumine või tavaliselt kättesaadavatest suhtlusvahenditest ajutiselt ilmajäämine.
- 52 Järgmiseks, ajakaotuse tõttu kannatavad kõik hilinenu lendude reisijad ühtemoodi ning seetõttu on seda võimalik heastada standardiseeritud meetme abil, ilma et oleks vaja viia läbi iga asjaomase reisija individuaalse olukorra hindamist. Niisiis võib niisugust meedet kohaldada viivitamatult.
- 53 Viimaseks ei tarvitse esineda põhjuslikku seost ühest küljest tegeliku hilinemise ja teisest küljest ajakaotuse vahel, mida loetakse asjakohaseks määruse nr 261/2004 alusel hüvitise saamise õiguse seisukohalt, või selle hüvitise summa väljaarvutamise seisukohalt.
- 54 Määrusega nr 261/2004 ette nähtud igakordne hüvitise maksmise kohustus ei tulene nimelt sugugi tegelikust hilinemisest, vaid üksnes hilinemisest, millega kaasneb kolmetunnine või pikem ajakaotus võrreldes algselt kavandatud saabumisajaga. Pealegi, samas kui hilinemise pikkus on tavaliselt suurema

kahju tekkimise tõenäosust suurendav tegur, jääb kõnealuse määrusega ettenähtud kindlasummaline hüvitis selles osas muutumatuks, kuna määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel tasumisele kuuluva hüvitise summa arvutamisel ei võeta arvesse kolme tundi ületavat tegelikku hilinemist.

- 55 Neil tingimustel ei kuulu lennu hilinemisega kaasnev ajakaotus, mis kujutab endast ebamugavust määruse nr 261/2004 tähenduses ning mida ei saa käsitada kui „hilinemisest tulenenud kahju” Montréali konventsiooni artikli 19 tähenduses, nimetatud konventsiooni artikli 29 kohaldamisalasse.
- 56 Seetõttu osutub määrusest nr 261/2004 tulenev kohustus maksta pikaajaliselt hilinenud lendude reisijatele hüvitist Montréali konventsiooni artikliga 29 kooskõlas olevaks.
- 57 Lisaks tuleb tõdeda, et määrusest nr 261/2004 tulenev hüvitise maksmise kohustus täiendab Montréali konventsiooni artiklit 29, kuna see toimib varasemas faasis kui nimetatud artiklis ettenähtud kord (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 46).
- 58 Sellest järeldeb, et see hüvitise maksmise kohustus ei takista asjaomaseid reisijaid olukorras, kus nimetatud hilinemine tekitab neile lisaks ka individuaalset kahju, mis annab õiguse nõuda kahju hüvitamist, taotlemast ühtlasi nimetatud kahju individualiseeritud hüvitamist Montréali konventsioonis sätestatud tingimustel (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punktid 44 ja 47).
- 59 Sellega seoses on Euroopa Kohus määruse nr 261/2004 artiklit 12 „Lisahüvitis” tõlgendades sedastanud, et selle artikli eesmärk on täiendada nimetatud määrusega sätestatud meetmete rakendamist, nii et reisijatele hüvitatakse kogu kahju, mis neil tekkis seoses lennuettevõtja poolt lepinguliste kohustuste rikkumisega. See säte võimaldab seega siseriiklikul kohtul mõista lennuettevõtjalt välja hüvitise kahju eest, mida reisijad kandsid seoses õhuveolepingu rikkumisega, määrusest nr 261/2004 erineval õiguslikul alusel, st eelkõige Montréali konventsioonis või siseriiklikus õiguses ette nähtud tingimustel (13. oktoobri 2011. aasta otsus kohtuasjas C-83/10: Sousa Rodríguez jt, EKL 2011, lk I-9469, punkt 38).
- 60 Eelnevat arvestades tuleb tõdeda, et kohtuasja C-581/10 esimese ja teise küsimuse ning kohtuasja C-629/10 kolmanda küsimuse punkti a analüüsimisel ei ilmnenu ühtegi asjaolu, mis mõjutaks määruse nr 261/2004 artiklite 5–7 kehtivust.

Kolmas küsimus kohtuasjas C-581/10 ja kolmanda küsimuse punkt c kohtuasjas C-629/10, ehk määruse nr 261/2004 artiklite 5–7 kehtivus õiguskindluse põhimõttest lähtuvalt

- 61 Kolmanda küsimusega kohtuasjas C-581/10 ja kolmanda küsimuse punktiga c kohtuasjas C-629/10 soovivad eelotsusetaotlused esitanud kohtud sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5–7, nagu neid tõlgendati eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt, on õiguskindluse põhimõttest lähtuvalt kehtivad.
- 62 TUI Travel jt ning Ühendkuningriigi valitsus väidavad, et kui määrust nr 261/2004 tõlgendatakse nii, et see näeb ette kohustuse maksta hilinenud lendude reisijatele hüvitist, läheks see nimetatud põhimõttega vastuollu. Nende väitel oleks selline tõlgendus esiteks vastuolus eespool viidatud kohtuotsusega IATA ja ELFAA, millest tuleneb, et niisugustel juhtudel ei teki hüvitise maksmise kohustust. Teiseks eiraks see liidu seadusandja tahet ning kõnealuse määruse selget sõnastust, millest ilmneb, et hüvitist tuleb maksta ainult lennureisist mahajätmise ja lendude tühistamise korral.
- 63 Käesolevas kohtuotsuses eespool esitatud põhimõtteid arvestades ei saa selle argumentatsiooniga nõustuda.

- 64 Täpsemalt, käsitledes kõigepealt seost eespool viidatud kohtuotsuste IATA ja ELFAA ning Sturgeon jt vahel, siis tuleneb käesoleva kohtuotsuse punktides 46–48, et nende kahe kohtuotsuse vahel ei ole ebakõla, vaid teine neist rakendab esimesena nimetatud väljakujundatud põhimõtteid.
- 65 Järgmiseks tuleneb käesoleva kohtuotsuse punktides 30–39, et määruse nr 261/2004 tõlgendamine nii, et see näeb ette kohustuse maksta pikaajaliselt hilinevad lendude korral hüvitist, ei eira liidu seadusandja tahet.
- 66 Viimaseks, seoses lennuettevõtjatele pandud kohustuste selgusega tuleb meenutada, et õiguskindluse üldpõhimõte nõuab, et õigussubjektid peavad saama üheselt teada oma õigused ja kohustused ning tegutseda sellest lähtuvalt (vt 9. juuli 1981. aasta otsus kohtuasjas 169/80: Gondrand ja Garancini, EKL 1981, lk 1931, punkt 17; 13. veebruari 1996. aasta otsus kohtuasjas C-143/93: Van Es Douane Agenten, EKL 1996, lk I-431, punkt 27, ning 14. aprilli 2005. aasta otsus kohtuasjas C-110/03: Belgia vs. komisjon, EKL 2005, lk I-2801, punkt 30).
- 67 Võrdse kohtlemise põhimõttest tulenevaid nõudeid arvestades ei saa lennuettevõtjad aga tuletada oma argumenti õiguskindluse põhimõttest, selleks et väita, et määrusest nr 261/2004 tulenev kohustus maksta reisijatele lennu hilinemise korral selles määruses ettenähtud summade ulatuses hüvitist on viimati nimetatud põhimõttega vastuolus.
- 68 Lisaks, nagu märgib kohtujurist oma ettepaneku punktis 46, on hilinevad lendude reisijatel ja lennuettevõtjatel olnud alates eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt kuulutamise võimalik üheselt teada saada, millisel hetkel tekib vastavalt neist esimestel õigus nõuda hüvitist, ja millal teistel tekib kohustus seda hüvitist maksta, nii et selge ajalise piiri kehtestamine võimaldab ühtlasi vältida olukorda, kus siseriiklikud kohtud hindavad pikaajalise hilinemise mõistet erinevalt, mis võiks teatud juhtudel kaasa tuua õigusliku ebakindluse.
- 69 Seetõttu tuleb tõdeda, et kohtuasja C-581/10 kolmanda küsimuse ja kohtuasja C-629/10 kolmanda küsimuse punkti c analüüsimisel ei ilmne ühtegi asjaolu, mis mõjutaks määruse nr 261/2004 artiklite 5–7 kehtivust.

Kolmanda küsimuse punkt b kohtuasjas C-629/10 ehk proportsionaalsuse põhimõte

- 70 Kolmanda küsimuse punktiga b kohtuasjas C-629/10 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5–7 on proportsionaalsuse põhimõtte seisukohalt kehtivad, kui neid tõlgendada nii, et selle määruse kohaselt on hilinevad lendude reisijatel õigus saada hüvitist.
- 71 Liidu õiguse üldpõhimõtete hulka kuuluv proportsionaalsuse põhimõte nõuab, et liidu institutsioonide tegevus ei läheks kaugemale sellest, mis on asjaomaste õigusnormidega seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks sobiv ja vajalik, ning juhul kui on võimalik valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb rakendada kõige vähem piiravat meetet, ning tekitatud piirangud peavad olema vastavuses seatud eesmärkidega (12. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-27/00 ja C-122/00: Omega Air jt, EKL 2002, lk I-2569, punkt 62, ning 12. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-504/04: Agrarproduktion Staebel, EKL 2006, lk I-679, punkt 35).
- 72 Käesoleval juhul on paslik meenutada, et määruse nr 261/2004 eesmärk on tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, olenemata sellest, kas tegemist on lennureisist mahajätmise, lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega, kuna neile kõigile põhjustab see sarnaseid tõsiseid raskusi ja ebamugavust seoses õhuvõega (vt eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt, punkt 44).
- 73 TUI Travel jt ning Ühendkuningriigi valitsus väidavad, et kui määrust nr 261/2004 tõlgendada nii, et see näeb ette hüvitise maksmise reisijatele, kelle lend on edasi lükatud, oleks see tõlgendus kõnealuse määruse eesmärke arvestades ebaproportsionaalne, kuna selle tulemusel pandaks lennuettevõtjatele

ülemäärased rahalised kohustused. Lisaks oleks sellel ka ebaproportsionaalsed tagajärjed reisijate jaoks, kuna tekiks oht, et lennuettevõtjad kajastaksid selle kohustuse rahalist maksumust oma piletihindades ning vähendaksid lähilendude arvu ja lende äärealadel asuvatesse sihtkohtadesse.

- 74 Sellegipoolest tuleb sellega seoses kõigepealt meenutada, et määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud kindlasummaline hüvitis võimaldab reisijatele heastada kaotatud aja, ilma et nad peaksid tõestama, et on kandnud individualiseeritud kahju. Kõnealune meede võimaldab niisiis tagada lennureisijate kaitse kõrge taseme, mida selle määrusega soovitakse saavutada.
- 75 Arvestades seda, et ajakaotus on pöördumatu, objektiivne ja hõlpsalt loendatav (vt eelkõige eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 52), on kõikidele seda ebamugavust kannatanud reisijatele kohese kindlasummalise hüvitise maksmises seisnev meede iseäranis sobiv.
- 76 On muidugi tõsi, et see hüvitis toob lennuettevõtjatele kaasa teatavad rahalised kohustused. Sellele vaatamata ei saa seda pidada ebaproportsionaalseks võrreldes eesmärgiga tagada lennureisijate kaitse kõrge tase.
- 77 Nimelt, esiteks ei puuduta määruse nr 261/2004 artiklist 7 tulenev hüvitise maksmise kohustus kõiki hiline misi, vaid üksnes pikaajalisi hiline misi.
- 78 Järgmiseks, hüvitise summat, milleks on kas 250, 400 või 600 eurot vastavalt asjaomase lennu pikkusele, võib kooskõlas määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 2 punktiga c vähendada 50%, kui hiline mine jääb alla nelja tunni lendude puhul, mis ei kuulu artikli 7 lõike 2 punktide a ja b kohaldamisalasse (eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 63).
- 79 Lisaks ei ole lennuettevõtjad kohustatud maksma hüvitist, kui nad on võimelised tõendama, et tühistamise või pikaajaline hiline mine on tingitud erakorralistest asjaoludest, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaoludest, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt (eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 67).
- 80 Lisaks tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 järgsete kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtja õigusi taotleda hüvitist hiline misi põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu näeb ette selle määruse artikkel 13. Niisiis võib selline hüvitamine kergendada vedajate kohustustega kaasnevat rahalist koormat või nad koguni sellest vabastada. Ka ei näi olevat ebamõistlik, et eespool mainitud hüvitamisõigusele allutatult kannavad neid kohustusi esialgu lennuettevõtjad, kellega asjaomastel reisijatel on veoleping, mis annab neile õiguse lennule, mida ei tuleks tühistada ega edasi lükata (eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA, punkt 90, ja eespool viidatud kohtuotsus *Sturgeon jt*, punkt 68).
- 81 Lisaks ilmneb kohtupraktikast, et tarbijate, sealhulgas niisiis ka lennureisijate kaitsmise eesmärgi olulisus võib õigustada isegi teatavate ettevõtjate arvestatavalt suuri negatiivseid majanduslikke tagajärgi (vt selle kohta 8. juuni 2010. aasta otsus kohtuasjas C-58/08: *Vodafone jt*, EKL 2010, lk I-4999, punktid 53 ja 69).
- 82 Tuleb veel lisada, et nagu märkis kohtujurist oma ettepaneku punktis 60, on pikaajaliselt hiline nud lendude sagedust ja kõnealuse hüvitamisega lennuettevõtjatele kaasnevaid kulusid käsitlevate andmete kohaselt selliste lendude osakaal, mille puhul hiline mine annab õiguse saada kõnealuses määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitist, väiksem kui 0,15%.
- 83 Lõpuks, Euroopa Kohtule ei ole esitatud ühtegi konkreetset asjaolu, mis võimaldaks tuvastada, et hüvitise maksmine pikaajaliselt hiline nud lendude korral tooks kaasa piletihindade tõusu ning lähilendude ja äärealadel asuvatesse sihtkohtadesse toimuvate lendude arvu vähenemise.

- 84 Seetõttu tuleb sedastada, et kohtuasja C-629/10 kolmanda küsimuse punkti b analüüsil ei ilmnenud ühtegi asjaolu, mis mõjutaks määruse nr 261/2004 artiklite 5–7 kehtivust.

Teine ja viies küsimus kohtuasjas C-629/10

- 85 Kuna need küsimused on esitatud juhuks, kui esimene küsimus kohtuasjas C-629/10 saab eitava vastuse, ei ole sellele tarvis vastata.

Käesoleva kohtuotsuse ajaline mõju (neljas küsimus kohtuasjas C-629/10)

- 86 Neljanda küsimusega kohtuasjas C-629/10 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, milline on käesoleva kohtuotsuse ajaline mõju seoses hüvitise saamise õigusega niisuguste reisijate puhul, kelle lend on võrreldes algselt kavandatud saabumisajaga hilineunud kolm või rohkem tundi.
- 87 TUI Travel jt väidavad, et kui Euroopa Kohus vastab esimesele küsimusele jaatavalt ja kolmandale küsimusele eitavalt, peab ta tehtava kohtuotsuse ajalist mõju piirama nii, et enne selle kohtuotsuse tegemist hilineunud lendude reisijad ei saaks hüvitise taotluse alusena viidata määruse nr 261/2004 artiklitele 5–7, välja arvatud juhul, kui nad on enne kohtuotsuse kuulutamist käesolevas asjas esitanud kohtule hagi hüvitise nõudmiseks. Lennuettevõtjad ja teised asjaosalised võivad nimelt olenemata eespool viidatud kohtuotsusest Sturgeon jt praeguse ajani mõistlikult eeldada, et määruse nr 261/2004 artikkel 7 ei ole kohaldatav reisijatele, kelle lend on hilineunud, kuna nimetatud kohtuotsus on vastuolus nii kõnealuse määruse selge sõnastusega kui ka eespool viidatud kohtuotsusega IATA ja ELFAA.
- 88 Sellega seoses olgu meenutatud, et väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et tõlgendus, mille Euroopa Kohus talle ELTL artikliga 267 antud pädevust kasutades liidu õigusnormile annab, selgitab ja täpsustab selle sätte tähendust ja ulatust, nagu seda peab või peaks mõistma ja kohaldama alates selle jõustumise hetkest. Sellest järeldub, et nii tõlgendatud õigusnormi võib ja peab kohus kohaldama isegi õigussuhetele, mis on tekkinud ja loodud enne tõlgendamistaotluse kohta tehtud otsust, kui muu hulgas on täidetud tingimused, mis lubavad arutada vaidlust selle sätte kohaldamise üle pädevates kohtutes (vt eelkõige 3. oktoobri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-347/00: Barreira Pérez, EKL 2002, lk I-8191, punkt 44, ja 17. veebruari 2005. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-453/02 ja C-462/02: Linneweber ja Akritidis, EKL 2005, lk I-1131, punkt 41).
- 89 Seetõttu võib Euroopa Kohus vaid erandjuhtudel, kohaldades liidu õiguskorrale omast õiguskindluse üldpõhimõtet, piirata kõikide huvitatud isikute võimalust tugineda mõnele tema tõlgendatud õigusnormile, et vaidlustada heauskselt loodud õigussuhteid (vt eelkõige 23. mai 2010. aasta otsus kohtuasjas C-104/98: Buchner jt, EKL 2010, lk I-3625, punkt 39, ja eespool viidatud kohtuotsus Linneweber ja Akritidis, punkt 42).
- 90 Selles kontekstis peab Euroopa Kohus siiski määratlema ühe ajahetke, millest alates jõustub tõlgendus, mille ta liidu õiguse sättele andis.
- 91 Euroopa Kohus on sellega seoses juba asunud seisukohale, et niisuguse tõlgenduse ajalise mõju piiramine võib toimuda ainult samas kohtuotsuses, milles otsustatakse taotletud tõlgenduse üle. See põhimõte tagab liikmesriikide ja teiste õigussubjektide võrdse kohtlemise liidu õiguses ning täidab samas õiguskindluse põhimõttest tulenevad nõuded (6. märtsi 2007. aasta otsus kohtuasjas C-292/04: Meilicke jt, EKL 2007, lk I-1835, punkt 37).
- 92 Tõlgendus, mida High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) kohtuasjas C-629/10 taotleb, puudutab õigust saada määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitist, mida makstakse lennureisijatele, kui nad kaotavad hilineunud lennu tõttu aega kolm või rohkem tundi,

ehk kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem tundi lennuettevõtja poolt esialgu kavandatust hiljem. Sellega seoses ilmneb juba eespool viidatud kohtuotsusest Sturgeon jt, et lennureisijatel on niisugune õigus.

- 93 Samas tuleb tõdeda, et viimati nimetatud kohtuotsuses ei piiranud Euroopa Kohus eelmises punktis viidatud hüvitise saamist käsitleva määruse nr 261/2004 tõlgenduse ajalist mõju.
- 94 Seetõttu puudub alus piirata käesoleva kohtuotsuse ajalist mõju.

Kohtukulud

- 95 Kuna põhikohtuasjade poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtutes pooleliolevate asjade üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) 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, artikleid 5–7 tuleb tõlgendada selliselt, et hilinevad lendude reisijatel on õigus saada selle määruse alusel hüvitist, kui nad kaotavad nende lendude tõttu aega kolm või rohkem tundi, ehk kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm või rohkem tundi lennuettevõtja poolt esialgu kavandatust hiljem. Samas ei anna niisugune hilinevad reisijatele õigust saada hüvitist, kui lennuettevõtja on võimeline tõendama, et pikaajaline hilinevad on tingitud erakorralistest asjaoludest, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaoludest, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt.
2. Eelotsuse küsimuste analüüsil ei ilmnenud ühtegi asjaolu, mis mõjutaks määruse nr 261/2004 artiklite 5–7 kehtivust.

Allkirjad