



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

26. veebruar 2013*

Eelotsusetaotlus — Õhutransport — Määrus (EÜ) nr 261/2004 — Artiklid 6 ja 7 — Ümberistumis(t)ega lend — Hilinemise tuvastamine lõppsihtkohta saabumisel — Hilinemine, mis kestab kolm tundi või rohkem — Reisijate õigus hüvitisele

Kohtuasjas C-11/11,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Bundesgerichtshofi (Saksamaa) 9. detsembri 2010. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 11. jaanuaril 2011, menetluses

Air France SA

versus

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, asepresident K. Lenaerts, kodade presidendid A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (ettekandja), M. Berger, E. Jarašiūnas, kohtunikud E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lohmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça ja C. Vajda,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: ametnik M. Aleksejev,

arvestades kirjalikus menetluses ja 27. novembri 2012. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades seisukohti, mille esitasid:

- Air France SA, esindaja: *Rechtsanwalt* G. Toussaint,
- Saksamaa valitsus, esindaja: J. Kemper,
- Prantsuse valitsus, esindajad: G. de Bergues ja M. Perrot,
- Itaalia valitsus, esindaja: G. Palmieri, keda abistas *avvocato dello Stato* C. Colelli,
- Poola valitsus, esindaja: M. Szpunar,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

— Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: S. Ossowski, keda abistas *barrister* D. Beard,

— Euroopa Komisjon, esindajad: K. Simonsson ja K.-P. Wojcik,

arvestades pärast kohtujuristi ärakuulamist tehtud otsust lahendada kohtuasi ilma kohtujuristi ettepanekuta,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab 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 6 ja 7 tõlgendamist.
- 2 Taotlus on esitatud lennuettevõtja Air France SA (edaspidi „Air France”) ja H-G. ning L-T. Folkerts (viimasel oli broneering lennule Bremenist (Saksamaa) Pariisi (Prantsusmaa) ja São Paulo (Brasiilia) kaudu Asuncióni (Paraguay)) vahelises vaidluses seoses selle kahju hüvitamisega, mida hilinemine lõppsihtkohta saabumisel L-T. Folkertsile väidetavalt põhjustas.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 3 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”).
- 4 Montréali konventsiooni artiklid 17-37 moodustavad selle konventsiooni III peatüki „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus”.
- 5 Selle konventsiooni artikkel 19 „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.”

- 6 Nimetatud konventsiooni artikli 22 lõike 1 alusel on vedaja vastutus hilinemise tõttu reisijatele tekkinud kahju eest piiratud 4150 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga reisija kohta.

Liidu õigus

- 7 Määruse nr 261/2004 põhjendused 1–4 ja 15 on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Õhutranspordi 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 konkreetset 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.”

8 Määruse nr 261/2004 artikli 1 „Teema” lõige 1 näeb ette:

„1. Käesolevas määruses kehtestatakse siin nimetatud tingimustel reisijate minimaalsed õigused järgmistes olukordades:

- a) reisijaid jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha;
- b) lend tühistatakse;
- c) lend hilineb.”

9 Määruse nr 261/2004 artikkel 2 „Mõisted” sätestab:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

- 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 saabumisaajast;

[...]”.

10 Määruse nr 261/2004 artikkel 5 „Tühistamine” sätestab:

„1. Lennu tühistamise korral:

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

- b) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artikli 9 lõike 1 punktile a ja lõikele 2 ning teekonna muutmise korral, kui uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi; ning
- c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, [välja arvatud juhul,] kui
 - i) neid [on] tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või
 - ii) neid on teavitatud tühistamisest vähemalt seitse päeva ja hiljemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või
 - iii) neid on teavitatud tühistamisest hiljem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

[...]

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

[...]” [Tsitaati on parandatud Euroopa Kohtus, kuna määruse eestikeelne versioon on ebatäpne.]

11 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.”

12 Määruse nr 261/2004 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%.

[...]”.

13 Määruse nr 261/2004 artikkel 8 „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele” on sõnastatud järgmiselt:

„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.

[...]”.

14 Määruse nr 261/2004 artikkel 9 „Õigus hoolitsusele” on järgmise sõnastusega:

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

a) ooteajaga võrreldes piisav söök;

b) hotellimajutus,

— kui tuleb oodata üks või mitu ööd või

— kui reisija peab ootama kavandatust kauem;

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

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

3. Käesoleva artikli kohaldamisel pöörab tegutsev lennuettevõtja erilist tähelepanu liikumispuudega isikute vajadustele ning nende saatjatele ning saatjateta reisivate laste vajadustele.”

15 Määruse nr 261/2004 artikkel 13 „Õigus kahjude hüvitamisele” sätestab:

„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.”

Põhikohtuasja asjaolud ja eelotsuse küsimused

16 L-T. Folkertsil oli broneering lennule Bremenist Pariisi ja São Paulo kaudu Asuncióni.

17 Algselt kavandatud lennuplaani kohaselt pidi L-T. Folkerts lennuk väljuma Bremenist 16. mail 2006 kell 6.30 ja saabuma lõppsihtkohta Asuncióni samal päeval kell 23.30.

18 Lennufirma Air France'i opereeritud lend Bremenist Pariisi hilines väljumisel ning lennuk lendas välja alles veidi enne kella 9.00, see tähendab kavandatud väljumisajast ligikaudu kaks ja pool tundi hiljem. L-T. Folkerts, kellel Bremenist lendu alustades olid olemas pardakaardid kogu lennureisiks, jõudis Pariisi alles pärast seda, kui lennufirma Air France'i lennuk, mis pidi tagama ühenduse São Pauloga, oli juba väljunud. Air France suunas L-T. Folkerts ümber hilisemale lennule São Paulosse. Kuna L-T. Folkerts jõudis São Paulosse hilinemisega, jäi ta maha algselt kavandatud edasilennust Asuncióni. Ta jõudis Asuncióni alles 17. mail 2006 kell 10.30, mis tähendab algselt ette nähtud saabumisaajast üksteist tundi hiljem.

19 Lennufirmalt Air France mõisteti esimeses astmes ning seejärel apellatsiooniasastmes L-T. Folkerts kasuks välja kahjuhüvitis, sealhulgas eelkõige 600 eurot määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti c alusel.

20 Air France esitas seepeale kassatsioonkaebuse Bundesgerichtshofile (Saksa kõrgeim föderaal kohus).

- 21 Eelotsusetaotluse esitanud kohus leiab, et otsus kassatsioonkaebuse kohta sõltub sellest, kas L-T. Folkertsil on õigus nõuda Air France'lt hüvitist määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel.
- 22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on nimelt seisukohal, et L-T. Folkertsil on õigus saada 600 eurot ainult siis, kui Euroopa Kohtu praktika (19. novembri 2009. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07: Sturgeon jt, EKL 2009, lk I-10923) – mille kohaselt on reisijal ka pikaajalise hilinemise korral õigus saada hüvitist määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel – on kohaldatav ka juhul, mil lennu kavandatud väljumisaeg selle määruse artikli 6 lõike 1 tähenduses ei hilineud, kuid sellest hoolimata jõuti lõppsihtkohta algselt kavandatud saabumisaegast kolm või enam tundi hiljem.
- 23 Eelotsusetaotluse esitanud kohtu arvates sõltub küsimus, kas vastustaja viidatud õigus hüvitisele on põhjendatud, sellest, kas määruse nr 261/2004 artikli 7 lõiget 1 saab kohaldada ka siis, kui ei esine hilinemist sama määruse artikli 6 lõike 1 tähenduses. Bundesgerichtshofi sõnul nimelt ei selgu eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt põhjendusest, kas selleks, et tekiks õigus hüvitisele määruse nr 261/2004 artikli 7 lõike 1 alusel, on määrav üksnes lõppsihtkohta saabumisel tuvastatud hilinemise pikkus või eeldab õigus niisuguse hilinemise eest saadavale hüvitisele lisaks seda, et oleks täidetud selle määruse artikli 6 lõike 1 kohaldamise tingimused, st et asjaomase lennu väljumisaeg juba hilines sellises ulatuses, mis väljub kõnealuses sättes määratletud piiridest.
- 24 Neil asjaoludel otsustas Bundesgerichtshof menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:
- „1. Kas lennureisijal on [määruse nr 261/2004] artikli 7 kohaselt õigus hüvitisele, kui väljalend hilines ajavahemiku võrra, mis on lühem [selle] määruse artikli 6 lõikes 1 määratletud piiridest, kuid lõppsihtkohta jõutakse kavandatud saabumisaegast vähemalt kolm tundi hiljem?
2. Kui vastus esimesele küsimusele on eitav:
- Kas küsimuse puhul, kas tegemist on hilinemisega määruse [nr 261/2004] artikli 6 lõike 1 tähenduses, tuleb mitmest segmendist koosneva lennu korral võtta aluseks üksikud segmendid või kaugus lõppsihtkohani?”

Eelotsuse küsimuste analüüs

Esimene küsimus

- 25 Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et selle artikli alusel tuleb hüvitist maksta ümberistumistega lennu reisijale, kelle lend väljus nimetatud määruse artiklis 6 sätestatud piiridest väiksema hilinemisega, kuid kes jõudis oma lõppsihtkohta kavandatud saabumisaegast kolm või enam tundi hiljem.
- 26 Esiteks olgu meenutatud, et määruse nr 261/2004 eesmärk on artikli 1 lõike 1 kohaselt anda lennureisijatele minimaalsed õigused kolmes konkreetses olukorras, nimelt kui reisijad jäetakse vastu nende tahtmist lennureisist maha, kui nende lend tühistatakse, ja lõpuks, kui nende lend hilineb.
- 27 Samas tuleneb määruse nr 261/2004 artiklist 2, milles sätestatakse selle valdkonna läbivad mõisted, et erinevalt lennureisist mahajätmisest ja lennu tühistamisest ei sisalda nimetatud artikkel lennu hilinemise kui sellise kohta mingit määratlust.
- 28 Lisaks tuleb tõdeda, et määrus nr 261/2004 näeb ette kaks erinevat lennu hilinemise olukorda.

- 29 Ühelt poolt viitab määrus nr 261/2004 teatavates olukordades – nagu määruse artiklis 6 sätestatud lennu hilinemine – üksnes lennu hilinemisele võrreldes kavandatud väljumisajaga.
- 30 Teiselt poolt peab määrus nr 261/2004 muudes olukordades silmas lennu hilinemist, mis tuvastatakse lõppsihtkohta saabumisel. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii näeb liidu seadusandja seega ette niisuguse juhtumi õiguslikud tagajärjed, kui reisijad, kelle lend on tühistatud ja kellele lennuettevõtja pakub võimalust teekonda muuta, jõuavad lõppsihtkohta teatava hilinemisega pärast tühistatud lennu kavandatud saabumisaega.
- 31 Selles osas tuleb märkida, et asjaolu, et määrus nr 261/2004 viitab erinevatele hilinemise olukordadele, on kooskõlas liidu õiguskorra lahutamatu osa moodustava Montréali konventsiooni artikliga 19 (vt 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 36; ja 6. mai 2010. aasta otsus kohtuasjas C-63/09: Walz, EKL 2010, lk I-4239, punktid 19 ja 20). Nimelt viitab see artikkel mõistele „reisijate hilinemine õhuveol”, kuid ei täpsusta, millises veo etapis peab selline hilinemine esinema.
- 32 Teiseks tuleb meenutada Euroopa Kohtu varem tehtud järeldusi, et pikaajalise hilinemise korral, st kolm tundi või rohkem, on selliselt hilinevate lendude reisijatel – sarnaselt reisijatega, kelle esialgne lend on tühistatud ja kellele lennuettevõtja ei suuda pakkuda teekonna muutmist määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktis iii sätestatud tingimustel – õigus saada hüvitist määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel, tingimusel et nende ajakaotus on pöördumatu ja nad kannatavad seega analoogset ebamugavust (vt eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt, punktid 60 ja 61, ning 23. oktoobri 2012. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-581/10 ja C-629/10: Nelson jt, punktid 34 ja 40).
- 33 Kuna hilinenud lendude puhul materialiseerub see ebamugavus lõppsihtkohta saabudes, siis on Euroopa Kohus selgitanud, et määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitise maksmiseks tuleb hilinemist hinnata sellesse sihtkohta kavandatud saabumisaja seisukohalt (vt eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt, punkt 61, ja eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 40).
- 34 Samas on mõiste „lõppsihtkoht” määratletud määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis h kui registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute ümberistumistega lendude korral viimase lennu sihtkoht.
- 35 Sellest tulenevalt omab ümberistumistega lennu puhul määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud kindlasummalise hüvitise maksmisel tähtsust ainult hilinemine, mis tuvastatakse võrreldes kavandatud saabumisajaga lõppsihtkohta, kusjuures lõppsihtkoha all tuleb mõista asjaomase reisija viimase lennu sihtkohta.
- 36 Kolmandaks kehtestab määruse nr 261/2004 artikkel 6, mis käsitleb lennu hilinemist võrreldes kavandatud väljumisajaga, selle artikli sõnastuse kohaselt ainult tingimused, millal tekib õigus abile ja hoolitsusele, mis on vastavalt sätestatud määruse artiklites 8 ja 9.
- 37 Järelikult ei sõltu kindlasummaline hüvitis, millele reisijal on määruse nr 261/2004 artikli 7 alusel õigus siis, kui tema lend saabub lõppsihtkohta kavandatud saabumisajast kolm või enam tundi hiljem, selle määruse artiklis 6 sätestatud tingimuste täitmisest.
- 38 Seega asjaolu, et niisuguse lennu nagu põhikohtuasjas hilinemine võrreldes kavandatud väljumisajaga ei ületanud määruse nr 261/2004 artiklis 6 kindlaks määratud piire, ei mõjuta lennuettevõtjate kohustust maksta niisuguse lennu reisijatele hüvitist, kui lend saabus lõppsihtkohta kolm või enam tundi hiljem.

- 39 Vastupidine lahendus kujutaks endast põhjendamatu erinevat kohtlemist, kuivõrd selle tulemusel koheldaks reisijaid, kelle lend saabub lõppsihtkohta kavandatud saabumisaajast kolm või enam tundi hiljem, erineval viisil sõltuvalt sellest, kas nende lennu väljumine hilines või ei hilineud kavandatud väljumisaajaga võrreldes rohkem kui määruse nr 261/2004 artiklis 6 sätestatud piirid, kuigi neil on pöördumatu ajakaotuse tõttu ühtemoodi ebamugav.
- 40 Neljandaks esitas eelkõige Euroopa Komisjon kohtuistungil teatavaid statistilisi andmeid, mis puudutavad esiteks ümberistumisega lendude olulist osa reisijateveol Euroopa õhuruumis ning teiseks niisuguste lendude sagedased, kolmetunnised või pikemad hilinemised lõppsihtkohta jõudmisel, mis on tingitud sellest, et asjaomased reisijad on jäänud maha oma edasilendudest.
- 41 On muidugi tõsi, et kohustus maksta kõnealuste lendude reisijatele hüvitist vastavalt määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud kindlasummalistele ettekirjutustele toob lennuettevõtjatele kaasa teatavad finantsilised tagajärjed (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 76).
- 42 Siiski tuleb rõhutada, et esiteks ei saa neid finantsilisi tagajärgi pidada ebaproportsionaalseks võrreldes eesmärgiga tagada lennureisijate kaitse kõrge tase (eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 76) ja teiseks võivad nende finantsiliste tagajärgede tegelikku ulatust leevendada kolm järgmist asjaolu.
- 43 Kõigepealt olgu meenutatud, et lennuettevõtjad ei ole kohustatud maksma nimetatud hüvitist, kui nad suudavad tõendada, et tühistamine 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 (22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann, EKL 2008, lk I-11061, punkt 34, ja eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 79).
- 44 Edasi tuleb märkida, et määrusest nr 261/2004 tulenevate kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtjate õigusi nõuda hüvitist hiline mine põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu näeb ka ette selle määruse artikkel 13 (eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 80).
- 45 Lisaks võib hüvitise summat, milleks on kas 250, 400 või 600 eurot vastavalt asjaomaste lendude pikkusele, 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; ja eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 78).
- 46 Lõpuks tuleneb igal juhul kohtupraktikast, et tarbijate, sealhulgas niisiis ka lennureisijate kaitsmise eesmärgi olulisus võib õigustada isegi arvestatavate negatiivsete majanduslike tagajärgede tekkimist osadele ettevõtjatele (eespool viidatud kohtuotsus Nelson jt, punkt 81 ja seal viidatud kohtupraktika).
- 47 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esimesele eelotsuse küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et ümberistumisega lennu reisijale, kelle lend väljus määruse artiklis 6 sätestatud piiridest väiksema hiline misega, kuid kes jõudis oma lõppsihtkohta kavandatud saabumisaajast kolm või enam tundi hiljem, tuleb maksta selle artikli alusel hüvitist, kuna kõnealuse hüvitise maksmine ei sõltu väljalennu hiline misest ja järelikult ka artiklis 6 sätestatud tingimuste täitmisest.

Teine küsimus

- 48 Esimesele küsimusele antud vastust arvestades ei ole teisele küsimusele vaja vastata.

Kohtukulud

- 49 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamisega seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91) artiklit 7 tuleb tõlgendada nii, et ümberistumistega lennu reisijale, kelle lend väljus määruse artiklis 6 sätestatud piiridest väiksema hilinemisega, kuid kes jõudis oma lõppsihtkohta kavandatud saabumisajast kolm või enam tundi hiljem, tuleb maksta selle artikli alusel hüvitist, kuna kõnealuse hüvitise maksmine ei sõltu väljalennu hilinemisest ja järelikult ka artiklis 6 sätestatud tingimuste täitmisest.

Allkirjad