EUROOPA KOHTU OTSUS (neljas koda)

10. juuli 2008 *

Kohtuasjas C-173/07,

mille ese on EÜ artikli 234 alusel Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Saksamaa) 7. märtsi 2007. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 2. aprillil 2007, menetluses

Emirates Airlines – Direktion für Deutschland

versus

Diether Schenkel,

EUROOPA KOHUS (neljas koda),

koosseisus: koja esimees K. Lenaerts, kohtunikud G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (ettekandja) ja T. von Danwitz,

* Kohtumenetluse keel: saksa.

kohtujurist: E. Sharpston,
kohtusekretär: R. Grass

arvestades kirjalikku menetlust,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

– Emirates Airlines Direktion für Deutschland, esindaja: advokaat C. Leffers,

– D. Schenkel, esindaja: advokaat M. Scheffels,

– Kreeka valitsus, esindajad: M. Apessos, O. Patsopoulou ja V. Karra,

– Prantsusmaa valitsus, esindajad: G. De Bergues ja A. Hare,

– Poola valitsus, esindaja: E. Ośniecka-Tamecka,

– Rootsi valitsus, esindaja: A. Falk,

– Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: R. Vidal Puig ja G. Braun,

olles 6. märtsi 2008. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

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), artikli 3 lõike 1 punkti a tõlgendamist.

2 See taotlus esitati lennuettevõtja Emirates Airlines – Direktion für Deutschland (edaspidi „Emirates") ja D. Schenkeli vahelises kohtuvaidluses seoses Emirates'i keeldumisega anda D. Schenkelile hüvitist Manilast (Filipiinid) väljuma pidanud lennu tühistamise eest.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

3 Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon (Montréali konventsioon) kiideti Euroopa Ühenduse 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 Selle konventsiooni eesmärgiks on eelkõige tagada tarbijate huvide kaitse rahvusvahelisel õhuveol ning õiglase hüvitise maksmine kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes.

5 Konventsiooni kohaldamisala käsitleva artikli 1 lõiked 2 ja 3 sätestavad:

„2. Konventsioonis kasutatav mõiste „rahvusvaheline vedu" tähendab vedu, mille korral pooled on kokku leppinud, et lähte- ja sihtkoht, arvestamata vahemaandumisi või ümberlaadimist, asuvad kahe osalisriigi territooriumil või ühe osalisriigi territooriumil, kui on kokku lepitud peatumiskoht kolmanda riigi territooriumil, sõltumata sellest, kas see kolmas riik on ühinenud konventsiooniga. Konventsiooni mõistes ei ole vedu rahvusvaheline, kui selle lähte- ja sihtkoht on ühe osalisriigi territooriumil ja peatumiskohta teise riigi territooriumil ei ole kokku lepitud.

3. Kui vedu teostab mitu vedajat järjestikku ja pooled käsitavad seda ühtse toiminguna, on see konventsiooni järgi üks rahvusvaheline vedu, sõltumata sellest, kas see

on kokku lepitud ühe või mitme lepinguga või kas osa neist lepingutest täidetakse täielikult ühe riigi territooriumil."

Ühenduse õigus

6 Määruse nr 261/2004 artikkel 2 „Mõisted" sätestab:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

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 saabumisajast;

[…]".

7 Sama määruse artikkel 3 „Kohaldamisala” sätestab:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse:

a) reisijate suhtes, kes lendavad välja [EÜ] 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 ühenduse ettevõtja.

[…]”.

8 Määruse nr 261/2004 artikkel 4 „Lennureisist mahajätmine” sätestab:

„1. Kui lennuettevõtja mõistlikkuse piires eeldab, et lennureisist mahajätmine on tõenäoline, pöördub ta kõigepealt vabatahtlike poole ettepanekuga nende broneeringud hüvitise vastu tühistada tingimustel, milles asjaomane reisija ja tegutsev lennuettevõtja kokku lepivad. Vabatahtlikke abistatakse vastavalt artiklile 8; sellist abi antakse lisaks käesolevas lõikes nimetatud hüvitistele.

[…]”.

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

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7 […]

[…]”.

10 Määruse nr 261/2004 artikkel 7 „Õigus hüvitisele” sätestab:

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

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

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 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.

[…]".

11 Määruse nr 261/2004 artikkel 8 „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele" sätestab:

„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.

2. Lõike 1 punkti a kohaldatakse samuti reisijate suhtes, kelle lennud on osa paketist, välja arvatud õigus piletihinna tagasimaksmisele, kui neil on sellele õigus [nõukogu 13. juuni 1990. aasta] direktiivi 90/314/EMÜ [reisipakettide, puhkusepakettide ja ekskursioonipakettide kohta (EÜT L 158, lk 59; ELT eriväljaanne 13/10, lk 132)] alusel.

[…]”.

12 Määruse nr 261/2004 artikkel 17 „Aruanne” sätestab:

„Komisjon saadab Euroopa Parlamendile ja nõukogule 1. jaanuariks 2007 aruande käesoleva määruse toimimise ja selle tulemuste kohta, eelkõige:

– […]

– käesoleva määruse kohaldamisala laiendamise kohta reisijatele, kes on sõlminud lepingu ühenduse lennuettevõtjaga või kellel on lennubroneering, mis moodustab osa ekskursioonipaketist, mille suhtes kohaldatakse direktiivi 90/314/EMÜ, ja kes

lendavad muude kui ühenduse lennuettevõtjate lendudega kolmanda riigi lennujaamast liikmesriigi lennujaama,

[…]”.

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

13 Diether Schenkel broneeris Saksamaal edasi-tagasi reisi Düsseldorfist (Saksamaa) Dubai (Araabia Ühendemiraadid) kaudu Manilasse lennuettevõtjaga Emirates.

14 Tagasilennuks oli D. Schenkelil broneeritud 12. märtsil 2006 Manilast väljuv lend. Tehniliste probleemide tõttu see lend tühistati. D. Schenkel lahkus lõpuks Manilast 14. märtsil 2006 ja jõudis Düsseldorfi samal kuupäeval.

15 D. Schenkel esitas Amtsgericht Frankfurt am Mainile hagi Emirates’i vastu, nõudes 600 euro suurust hüvitist lennu tühistamise eest ning tuginedes määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktile c ja artikli 7 lõike 1 punktile c.

16 Ta väitis, et nende sätetega ette nähtud hüvitis lennu tühistamise korral on käesolevas asjas kohaldatav. Ta oli seisukohal, et väljalend ja tagasilend on ühe lennu osad. Kuna selle lennu väljumiskoht on Düsseldorf, on ta järelikult „reisija, kes lendab välja Euroopa Ühenduse liikmesriigi territooriumi lennujaamast” sama määruse artikli 3 lõike 1 punkti a mõttes.

17 Emirates oli seisukohal, et väljalendu ja tagasilendu tuleb käsitada kahe eraldi lennuna. Pealegi ei ole Emirates'il tegevusluba, mille oleks välja andnud liikmesriik vastavalt nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT L 240, lk 1; ELT eriväljaanne 06/02, lk 3) artikli 2 punktile c.

18 Väites, et ta ei ole määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktis b mainitud „ühenduse ettevõtja", leidis Emirates, et ta ei pea tühistatud lennu eest D. Schenkelile hüvitist maksma.

19 Amtsgericht Frankfurt am Main rahuldas D. Schenkeli nõuded. Emirates esitas apellatsioonkaebuse Oberlandesgericht Frankfurt am Main'ile.

20 Kuigi Oberlandesgericht Frankfurt am Main kaldub arvama, et edasi-tagasi reisi puhul on tegemist vaid ühe lennuga määruse nr 261/2004 mõttes, ei ole ta kindel, kas lennu mõiste niisugune tõlgendus on põhjendatud.

21 Neil asjaoludel otsustas Oberlandesgericht Frankfurt am Main menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas […] määruse nr 261/2004 […] artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada selliselt, et mõiste „lend" hõlmab lennureisi väljumiskohast sihtkohta ja tagasi vähemalt siis, kui väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal?"

Eelotsuse küsimus

22 Eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib sisuliselt seda, kas määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et see on kohaldatav edasi-tagasi reisile, mille puhul reisijad, kes alguses lendasid välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, saabuvad sellesse lennujaama tagasi kolmanda riigi lennujaamast väljunud lennuga. Veel küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas selle sätte tõlgendamist mõjutab asjaolu, et väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal.

23 Küsimust esitades viitab eelotsusetaotluse esitanud kohus määruses nr 261/2004 kasutatud mõistetele „lend" ja „reis" ning soovib teada, kas mõiste „lend" hõlmab lennureisi väljumiskohast sihtkohta ja tagasi.

24 Esitatud küsimusele vastamisel on otsustava tähtsusega lennu mõiste, hoolimata sellest, et ehkki see esineb määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a saksakeelses versioonis, ei ole selle sätte enamikus ülejäänud keeleversioonides sõna „lend" või sellest tuletatud sõnu kasutatud.

25 Kohtujurist juhib oma ettepaneku punktis 8 tähelepanu sellele, et kui reisijad lendavad välja liikmesriigi või kolmanda riigi lennujaamast, on nad kahtlemata reisijad, kes alustavad sellisest lennujaamast väljuvat lendu. Järelikult ei mõjuta keeleversioonide erinevus määruse kohaldamisala kindlaks määravate sätete reaalset sisu.

26 Seetõttu tuleb kõigepealt tõlgendada lennu mõistet.

27 Sellega seoses tuleb märkida, et nimetatud mõiste ei kuulu määruse nr 261/2004 artiklis 2 „Mõisted" määratletud mõistete hulka. Seda ei ole määratletud ka määruse teistes artiklites.

28 Neil asjaoludel tuleb lennu mõistet tõlgendada määruse nr 261/2004 kõiki sätteid ning eesmärki silmas pidades.

29 Enne selle juurde asumist olgu siiski märgitud, et eelotsusetaotluse esitanud kohtu viidatud määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada koostoimes sama artikli 3 lõike 1 punktiga b.

30 Lõikest 1 tervikuna nähtub, et nimetatud määrus on kohaldatav olukordadele, kus reisijad lendavad välja kas liikmesriigi territooriumi lennujaamast (punkt a) või kolmanda riigi lennujaamast liikmesriigi territooriumi lennujaama, tingimusel et asjaomast lendu opereeriv lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja (punkt b).

31 Sellest tuleneb, et olukorda, kus reisijad lendavad välja kolmanda riigi lennujaamast, ei saa pidada määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktis a ette nähtud olukorraks ning järelikult kuulub selline olukord määruse kohaldamisalasse üksnes artikli 3 lõike 1 punktis b sätestatud tingimusel, s.o tingimusel, et lendu opereeriv lennuettevõtja on ühenduse ettevõtja.

32 Mis puudutab selle määruse asjassepuutuvate sätete tõlgendamist, siis tuleb kõigepealt märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 8 lõikes 2 on mainitud reisipaketi osaks olevat lendu, mis viitab sellele, et lend ei ole samastatav reisiga ning et viimane võib

koosneda mitmest lennust. Sellega seoses kasutab sama artikli lõige 1 sõnaselgelt mõistet „tagasilend", mis viitab sama reisi käigus toimunud väljalennu olemasolule.

33 Seda tõlgendust kinnitab määruse nr 261/2004 artikli 2 punkt h, milles on mõiste „lõppsihtkoht" määratletud kui registreerimislauas esitatavale piletile märgitud sihtkoht või vahetute ümberistumistega lendude korral viimase lennu sihtkoht.

34 Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõige 1 teeb vahet reisijate esimesel väljumiskohal ja lõppsihtkohal, pidades seega silmas kahte eri kohta. Määruse artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses „lennu" käsitamine edasi-tagasi reisina viiks selleni, et lennu lõppsihtkoht oleks lennu esimese väljumiskohaga identne. Niimoodi kaotaks see säte oma mõtte.

35 Kui määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tähenduses „lendu" pidada edasi-tagasi reisiks, väheneks selle tulemusel määruse alusel reisijatele tagatav tegelik kaitse, mis oleks vastuolus määruse eesmärgiga – tagada reisijate kaitstuse kõrge tase (vt selle kohta 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA, EKL 2006, lk I-403, punkt 69).

36 Ühelt poolt näevad määruse nr 261/2004 artikli 4 lõige 1, artikli 5 lõige 1 ja artikli 8 lõige 1 ette erinevate kahjude hüvitamise, mis lennu korral võivad esineda, kuid ei näe ette, et mõni neist kahjudest võiks ühe ja sama lennu puhul esineda mitu korda. Seetõttu saavad reisijad, kes alguses lendasid välja liikmesriigi lennujaamast, nõuda sellist kaitset ainult üks kord, kui neile on väljalennul ja tagasilennul tekkinud sama kahju.

37 Teiselt poolt jätaks selline määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tõlgendus, et lend hõlmab edasi-tagasi reisi, reisijad nende õigustest ilma ka olukorras, kus liikmesriigi lennujaamast väljuvat lendu ei opereeri ühenduse ettevõtja.

38 Sellega seoses olgu märgitud, et kõnesoleva lennu reisijatele, kes lendasid alguses välja kolmanda riigi lennujaamast, ei laiene määruses nr 261/2004 ette nähtud kaitse. Kuid see kaitse võib laieneda sama lennuga oma reisi alustavatele reisijatele, kui neid käsitataks reisijatena, kes lendavad välja liikmesriigi territooriumi lennujaamast. Sama lennu reisijaid, kelle kaitse lennu kahjulike tagajärgede eest peaks olema ühesugune, koheldaks järelikult erinevalt.

39 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt eeldavad võrdse kohtlemise põhimõte ja mittediskrimineerimise põhimõte, et sarnaseid olukordi ei koheldaks erinevalt ega erinevaid olukordi ühetaoliselt, kui selline kohtlemine ei ole objektiivselt põhjendatud (vt eespool viidatud IATA ja ELFAA kohtuotsus, punkt 95; 12. septembri 2006. aasta otsus kohtuasjas C-300/04: Eman ja Sevinger, EKL 2006, lk I-8055, punkt 57, ning 11. septembri 2007. aasta otsus kohtuasjas C-227/04 P: Lindorfer *vs.* nõukogu, EKL 2007, lk I-6767, punkt 63).

40 Kõiki neid tegureid silmas pidades tuleb mõistet „lend" määruse nr 261/2004 mõttes tõlgendada nii, et sisuliselt koosneb see ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „üksuseks", mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi.

41 Mõiste „reis" on seevastu seotud reisija isikuga, kes valib oma sihtkoha ja jõuab sinna lennuettevõtjate opereeritavatel lendudel. Reis – mis tavaliselt koosneb nii välja- kui ka tagasisõidust – on eelkõige määratletud isikliku reisieesmärgiga. Kuna määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a sõnastuses reisi mõistet ei esine, ei ole sellel põhimõttelist tähtsust nimetatud sätte tõlgendamisel.

42 Neil asjaoludel on vaja kontrollida, kas muudel selle valdkonna asjassepuutuvatel õigusaktidel võib olla tähtsust lennu mõiste tõlgendamisel. Selleks on vaja uurida, kas Montréali konventsioon on otsustava tähtsusega, nagu näib arvavat eelotsusetaotluse esitanud kohus. Montréali konventsioon määratleb lennuettevõtjate kohustused reisijate ees, kellega nad on sõlminud veolepingu, ning määrab muu hulgas kindlaks, millises korras võivad reisijad saada individuaalset hüvitist hilinemisest tuleneva kahju eest.

43 On tõsi, et Montréali konventsioon on ühenduse õiguskorra lahutamatu osa (vt selle kohta eespool viidatud IATA ja ELFAA kohtuotsus, punktid 35 ja 36). Lisaks tuleneb EÜ artikli 300 lõikest 7, et ühenduse poolt sõlmitud lepingud on ühenduse institutsioonidele siduvad ning järelikult on need lepingud ühenduse teiseste õigusaktide suhtes ülimuslikud (vt selle kohta 10. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-61/94: komisjon *vs.* Saksamaa, EKL 1996, lk I-3989, punkt 52).

44 Siiski ei kasuta Montréali konventsioon eespool mainitud kohustuste ulatuse kindlaksmääramisel kordagi lennu mõistet, mida konventsiooni tekstis ei esine.

45 Nagu eelotsusetaotluse esitanud kohus õigesti märgib, peetakse järjestikuseid vedusid Montréali konventsiooni kohaselt „üheks veoks" eelkõige siis, kui need on kokku lepitud ühe lepinguga. Juhul kui selline ühe veo mõiste viitab reisija valitud järjestikustele reisietappidele, sarnaneb see pigem käesoleva otsuse punktis 41 määratletud reisi mõistega.

46 Järelikult ei ole Montréali konventsioonil otsustavat tähtsust mõiste „lend" tõlgendamisel määruse nr 261/2004 mõttes.

47 Käesoleva otsuse punktidest 32–41 tulenevalt ei saa edasi-tagasi reisi pidada üheks ja samaks lennuks. Seega ei ole määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkt a kohaldatav sellisele edasi-tagasi reisile, nagu on kõne all põhikohtuasjas, mille puhul reisijad, kes alguses lendasid välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, saabuvad sellesse lennujaama tagasi kolmandas riigis asuvast lennujaamast väljunud lennuga.

48 Niisugust tõlgendust kinnitab ka määruse nr 261/2004 artikli 17 teine taane, mida on selgitatud määruse põhjenduses 23, mille kohaselt võib ühenduse seadusandja tulevikus ette näha määruse kohaldamisala laiendamise reisijatele, kes lendavad muude kui ühenduse lennuettevõtjate lendudega kolmanda riigi lennujaamast liikmesriigi lennujaama.

49 Kui eeldada, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punktis a on silmas peetud ka edasi-tagasi reisi, mille puhul reisijad, kes alguses lendasid välja liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast, saabuvad sellesse lennujaama tagasi kolmandas riigis asuvast lennujaamast väljunud lennuga, kuuluksid määruse artikli 17 teises taandes mainitud reisijad juba praegu määruse kohaldamisalasse. See võtaks mainitud sättelt tema mõtte.

50 Mis puudutab küsimust seoses asjaoluga, et väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal, siis see ei mõjuta käesoleva otsuse punktis 46 toodud järeldust.

51 Määratlus, mille määruse nr 261/2004 artikli 2 punkt g annab mõistele „broneering”, ei sisalda ühtegi elementi, mis võimaldaks täpsustada määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a kohaldamisala ulatust. Asjaolu, et kaks lendu broneeriti ühel ajal, ei mõjuta nende kahe lennu autonoomsust.

52 Seega ei saa broneerimisviisi pidada määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a ulatuse kindlakstegemisel asjassepuutuvaks teguriks.

53 Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav edasi-tagasi reisile, mille puhul reisijad, kes alguses lendasid välja asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, saabuvad sellesse lennujaama tagasi kolmanda riigi lennujaamast väljunud lennuga. Selle sätte tõlgendamist ei mõjuta asjaolu, et väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal.

Kohtukulud

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

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (neljas koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 3 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et see ei ole kohaldatav edasi-tagasi reisile, mille puhul reisijad, kes alguses lendasid välja EÜ asutamislepingu kohaldamisalasse kuuluva liikmesriigi territooriumi lennujaamast, saabuvad

sellesse lennujaama tagasi kolmanda riigi lennujaamast väljunud lennuga. Selle sätte tõlgendamist ei mõjuta asjaolu, et väljalend ja tagasilend broneeriti ühel ajal.

Allkirjad