

TARBIJAVAIIDLUSTE KOMISJONI OTSUS

Asja number 19-1/25-15842
Otsuse kuupäev 29.01.2026
Komisjoni koosseis Margus Kingisepp

Tarbija
Kaupleja NyxAir OÜ (14361523)

Tarbija nõue Määruse 261/2004 kohase kompensatsiooni maksmise nõue summas 250 eurot

Resolutsioon:

1. Rahuldada reisija hüvitisnõue. Lennuettevõtjal maksta reisijale hüvitist EL määruse 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis a sätestatud hüvitise määras 250 eurot.

Asjaolud:

Reisija (edaspidi ka tarbija) on pöördunud tarbijavaidluste komisjoni (komisjon) poole avaldusega.

Komisjon alustas asjas menetlust 18.11.2025.

Avalduse kohaselt ostis tarbija 03.11.2025 lennupileti 10.11.2025 kell 8:50 väljuvale lennule OJ202 Kuressaare-Tallinn. Lennupileti maksumus oli 36,00 eurot.

Pileti kohaselt pidi lennuk sihtkohta jõudma 10.11.2025 kell 09.30.

10.11.2025 hommikul ca 07:45 saabus reisija lennujaama ja luges tabloolt, et lend on tühistatud.

Kell 07:50 saadeti tarbijale e-kiri lennu tühistamise kohta.

Edastati info, et 08:30 väljub asendusbuss.

10.11.2025 kell 08:30 väljus asendusbuss Tallinna lennujaama, kuhu jõuti kell 11:50 - 2 tundi ja 20 minutit pärast eeldatavat saabumisaega.

11.11.2025 saatis reisija kaebuse lennuettevõtjale, soovides EL Määruse 261/2004 (edaspidi ka Määrus) kohase hüvitise väljamaksmist summas 250 eurot.

13.11.2025 sai reisija lennuettevõtjalt vastuse, milles märgiti, et oli pakutud asendustranspordi võimalus ning buss jõudis sihtkohta alla 3-tunnise hilinemisega ehk vastavalt EU 261/2004 määrusele ei ole hüvitist ette nähtud.

Reisija nõuab EU Määruse 261/2004 kohase hüvitise väljamaksmist summas 250 eurot.

Reisija põhjendab oma nõuet järgmiste asjaoludega:

1. Lend oli tühistatud ja saabumine asendustranspordiga ületas 2 tundi.

Lennuettevõtja väitis, et “buss jõudis sihtkohta alla 3-tunnise hilinemisega”, kuid 3 tundi kehtib üksnes hilinemise korral. Siin oli tegemist tühistamisega, sest lendu ei toimunud.

Tühistamise korral vähem kui 7 päeva enne väljumist väldib vedaja hüvitist üksnes juhul, kui asendussaabumine toimub vähem kui 2 tunni hiljem (Artikkel 5(1)(c)(iii)).

Reisija saabumine hilines 2 h 20 min, seega tuleb maksta hüvitist artikli 7(1)(a) alusel (250 €).

Artikkel 14 kohustab vedajat andma tühistamise korral kirjaliku teabe reisija õiguste kohta.

Euroopa Komisjoni 2016. aasta tõlgendusjuhiste (OJEU C 214/5, p 4.2) kohaselt teave peab olema esitatud “selgelt, õigesti ja arusaadavalt”, et reisija saaks oma õigusi tõhusalt kasutada. Reisija puhul ei saadetud SMS-i ega tehtud kõnet niipea kui tühistamise otsus oli tehtud; esimene teave saabus ajal, mil reisija oli juba lennujaamas; reisijal oli vaid 40 minutit, et otsuseid teha, kuid infot ei olnud.

Seetõttu ei saanud reisija oma õigusi tõhusalt kasutada.

2. Valikuõiguse puudumine (Artikkel 8(1))

Artikkel 8 kohustab pakkuma valikut: piletiraha tagasi, hilisemat lendu, ümberbroneerimist võrreldavatel tingimustel.

Lennuettevõtja ei pakkunud ühtegi muud varianti, kui asendusbuss.

3. Asendustransport ei olnud võrreldav (Artikkel 8(1)(b)) nõuetega : pikem reisiaeg, madalam mugavusaste, ümberistumine teise bussi, odavama kategooria transport.

Komisjoni juhised rõhutavad, et teisi transpordiliike võib pakkuda vaid reisija nõusolekul. Reisija teadlikku nõusolekut anda ei saanud (seoses väga hilise teavitamisega).

21.11.2025 edastas komisjoni sekretariaadi ülesandeid täitev Tarbijakaitse ja Tehnilise Järelevalve Amet Tarbija avalduse materjalid kauplejale seisukohavõtuks. Kaupleja vastas tarbija avaldusele 08.12.2025 saadetud kirjaga. Kaupleja keeldub vastuses tarbija nõude rahuldamisest, kuna leiab, et on käitunud vastavuses määruse (EÜ) nr 261/2004 nõuetega, pakkudes reisijatele asendustransporti.

Tarbija esitas kaupleja vastusele omapoolsed vastuväited 16.11.2025 kirjaga.

Tarbija jääb oma senise nõude juurde.

Tarbija toob välja, et 3-tunnine piirmäär ei kohaldu lennu tühistamisele.

Lennuettevõtja tugineb 3-tunnisele lõpphilinemise kriteeriumile, viidates Euroopa Kohtu lahenditele Sturgeon, Nelson ja Folkerts.

Need lahendid käsitlevad hilinemisega toimunud lende, kus lennuettevõtja viis reisijad sihtkohta samal lennul, kuid hilinemisega.

Antud juhul ei vaidle lennuettevõtja ise vastu, et lend OJ202 oli tühistatud ning kavandatud lennureisi ei toimunud. Seetõttu ei kohaldu hilinemisega seotud kohtupraktika, vaid tuleb lähtuda Määruse artiklist 5, mis reguleerib tühistamist. Tühistamise korral on määrav 2-tunnine tähtaeg.

Lennuettevõtja esitab käsitluse, mille kohaselt tuleks eristada:

- 1) tühistamist, mille korral reisijat ei toimetata sihtkohta, ja
- 2) tühistamist, mille korral reisija viiakse sihtkohta alternatiivse transpordiga alla 3 tunni.

Sellist eristust ei sisaldu määruses 261/2004 ega Euroopa Kohtu praktikas.

Määrus tunneb üht mõistet – lennu tühistamine – ning näeb selle puhul hüvitise maksmisest vabastamise tingimused ette artikli 5 lõikes 1 punktis c, sh konkreetse 2-tunnise saabumistähtaja.

Määruse eesmärk ei ole üksnes reisija „mõistliku aja jooksul” sihtkohta viimine, vaid ka õiguskindlus ja ühtne hüvitamise süsteem, mille seadusandja on sidunud konkreetsete ajapiiridega. Lennuettevõtja tõlgendus, mille kohaselt tühistamise korral muutub määravaks alati 3-tunnine kriteerium sõltumata artikli 5 sõnastusest, muudaks artikli 5 lg 1 p c alapunkti iii sisutühjaks ning oleks vastuolus määruse selge tekstiga.

Enne komisjoni istungit pooled lahenduseni ei jõudnud.

Kaupleja seisukoht:

Kaupleja on reisija avaldusele vastanud 08.12.2025 kirjaga.

Kaupleja selgitab, et planeeritud lend OJ202 ei toimunud kavandatud lennukiga. Reisijatele korraldati viivitamatult asendustransport bussiga lõppsihtkohta Tallinnasse.

Arvestades, et Kuressaarest ei välju alternatiivseid regulaarseid lennuliine peale lennuettevõtja lendude, oli bussitransport objektiivselt kiireim võimalik lahendus, tagamaks reisijate jõudmine nende piletil märgitud lõppsihtkohta.

Tulemusena jõudsid kõik reisijad Tallinna alla kolme tunnise hilinemisega võrreldes algselt kavandatud saabumisaajaga.

Kaupleja ei vaidle vastu, et sündmus kvalifitseerub Määruse 261/2004 tähenduses tühistamisena, kui võrd konkreetne lend ei toimunud algselt planeeritud viisil.

Euroopa Kohtu järjepideva praktika kohaselt ei too lennu tühistamine iseenesest automaatselt kaasa õigust rahalisele hüvitisele.

Euroopa Kohus on lahendites kinnitanud, et määruse artikli 7 kohase hüvitise eelduseks ei ole pelgalt lennu tühistamine, vaid reisija tegelik ajakadu lõppsihtkohas vähemalt kolm tundi võrreldes algse planeeritud saabumisaajaga.

Seega on määrava tähtsusega reisija tegelik saabumisaeg lõppsihtkohta, mitte vormiline asjaolu, et konkreetne lennusegment jäi õhu teel sooritamata.

Antud juhtum: ajakadu ei ületanud 3 tundi

Antud vaidluses kõik reisijad jõudsid Tallinna alla kolme tunnise hilinemisega võrreldes planeeritud saabumisaajaga. Seega ei ole täidetud määruse artikli 7 kohase hüvitise eelduseks olev

3-tunnise või pikema lõpphilinemise kriteerium.

Lennuettevõtja ei ole kordagi väitnud, et tühistamise põhjuseks olid erakorralised asjaolud artikli 5 lõike 3 tähenduses. Antud vaidluses ei ole seega asjakohane arutada erakorraliste asjaolude olemasolu või nende tõendamist.

Määruse ja kohtupraktika valguses tuleb eristada kahte täiesti erinevat olukorda:

1) Tühistamine, mille korral reisijat ei toimetata sihtkohta

Sellisel juhul võib tekkida hüvitise õigus, kui saabumine lõppsihtkohta viibib vähemalt 3 tundi või reisi jätkamist ei võimaldatagi.

2) Tühistamine, mille korral reisija viiakse viivitamatult sihtkohta asendustranspordiga

Sellisel juhul hüvitise õigust ei teki, kuna määruse eesmärk – reisija mõistliku aja jooksul sihtkohta viimine – on täidetud.

Lähtudes eeltoodust puudub antud juhul Määruse 261/2004 artikli 7 kohase hüvitise maksmiseks õiguslik alus.

Lennuettevõtja juhib tähelepanu, et vastupidine tõlgendus viiks olukorrani, kus kõik lennutehnilistel või muudel operatiivsetel põhjustel toimuvad tühistamised, mille korral reisijale pakutakse ja tagatakse asendustransport ning jõudmine sihtkohta alla kolme tunni, kujuneksid automaatselt hüvitise aluseks. Selline käsitlus oleks vastuolus nii Määruse 261/2004 eesmärgi kui ka Euroopa Kohtu järjepideva praktikaga ning tähendaks sisuliselt hüvitise muutmist eesmärgist vahendiks üksnes tühistamise formaalse fakti alusel, sõltumata sellest, kas reisijal tegelikku kahju ajakao tõttu üldse tekkis.

Kuussaare liinil puudub paraku alternatiivne lennuühendus, mistõttu objektiivselt kiireima lahendusena kasutati asendustranspordina bussivedu. Määruse kohaldamisel ei ole aga määravaks kasutatud transpordivahend, vaid reisija tegelik saabumisaeg lõppsihtkohta.

Komisjoni põhjendus:

Komisjon, hinnanud kõiki asjaolusid ja tõendeid kogumis, leidis, et tarbija hüvitisnõue kuulub rahuldamisele.

Tarbija on kauplejalt nõudnud Määruse 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis a sätestatud hüvitist, kuna lend oli tühistatud ja saabumine asendustranspordiga ületas 2 tundi.

Tarbija tugineb oma nõudes sellele, et tühistamise korral vähem kui 7 päeva enne väljumist väldib vedaja hüvitist üksnes juhul, kui asendussaabumine toimub vähem kui 2 tunni hiljem (Artikkel 5(1)(c)(iii)).

Kaupleja on lennuhüvitise maksmist välistava asjaoluna tuginenud sellele, et Euroopa Kohus on lahendites Sturgeon (C-402/07, C-432/07), Nelson (C-581/10, C-629/10), Folkerts (C-11/11) kinnitanud, et määruse artikli 7 kohase hüvitise eelduseks ei ole pelgalt lennu tühistamine, vaid reisija tegelik ajakadu lõppsihtkohas vähemalt kolm tundi võrreldes algse planeeritud saabumisajaga.

Antud vaidluses kõik reisijad jõudsid Tallinna alla kolme tunnise hilinemisega võrreldes planeeritud saabumisajaga.

Tarbija on oma vastuväidetes kauplejale leidnud, et 3-tunnine piirmäär ei kohaldu lennu tühistamisele, Kaupleja viidatud lahendid käsitlevad hilinemisega toimunud lende.

Komisjon kontrollis järgnevalt, kas juhtumi korral on põhjendatud lähtuda kaupleja poolt viidatud ajakaost kolm või enam tundi.

Komisjon nõustub pooltega, et asjas kuulub kohaldamisele EÜ 11.02.2004 määrus 261/2004.

Määrus (EÜ) nr 261/2004 reguleerib eraldi lennu tühistamist (artikkel 5) ja hilinemist (artikkel 6).

Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 2 punkti 1 järgi on lennu tühistamine määratletud kui olukord, mille puhul varem kavandatud lend, millele oli broneeritud vähemalt üks koht, jääb ära.

Lennuettevõtja ei vaidle vastu, et sündmus kvalifitseerub määruse 261/2004 tähenduses tühistamisena, kuivõrd konkreetne lend ei toimunud algselt planeeritud viisil.

Lennu tühistamine annab:

i) õiguse tagasimaksmisele, marsruudi muutmisele või tagasipöördumisele, nagu on määratletud määruse (EÜ) nr 261/2004 artiklis 8,

ii) õiguse hoolitsusele, nagu on määratletud artiklis 9, ning

iii) kooskõlas artikli 5 lõike 1 punktiga c õiguse hüvitisele, nagu on määratletud artiklis 7.

Määruse 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkti iii) kohaselt on lennu tühistamise korral asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, välja arvatud juhul, kui 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.

Määruse 261/2004 artikli 5 lõike 4 kohaselt on lennuettevõtjal vastutuse välistamiseks kohustus tõestada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest.

Komisjon tuvastas asja materjalide alusel, et 10.11.2025 kell 07:50 saadeti reisijale teade, et lend OJ202 10.11.2025 on tühistatud lennutegevuslikel põhjustel. Edastati info, et 08:30 väljub asendusbuss parklast.

Lisaks on kirjas teavitatud, et infot oma õiguste kohta lennu tühistamise korral leiab määrusest (EÜ) nr 261/2004.

Määruse 261/2004 artikli 5 lõike 2 kohaselt siis, kui reisijat teavitatakse tühistamisest, tutvustatakse talle võimalikke alternatiivseid reisivõimalusi.

Kohtuasjas C-354/18, Rusu, ECLI:EU:C:2019:637, punktis 56 on Euroopa Kohus märkinud, et Määruse (EÜ) nr 261/2004 artikli 5 lõike 2 kohaselt peavad reisijad saama lendu teostavalt lennuettevõtjalt teabe marsruudi muutmise kohta, kui neid teavitatakse lennu tühistamisest.

Komisjon tuvastas asjas esitatud tõendite alusel, et lennuettevõtja oli teavitanud reisijat alternatiivsest reisivõimalusest, pakkudes võimalust jõuda sihtkohta bussiga.

Komisjon nõustub kauplejaga, et kuna Kuressaarest ei välju alternatiivseid regulaarseid lennuliine peale lennuettevõtja lendude, oli bussitransport objektiivselt kiireim võimalik lahendus, tagamaks reisijate jõudmine nende piletil märgitud lõppsihtkohta.

Euroopa Kohus on kohtuasjas C-558/24 (Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık AS v Myflyright GmbH, 30. oktoober 2025) märkinud, et lennu hilinemise arvutamisel tuleb aluseks võtta algselt kokkulepitud saabumisaeg, mitte lennufirma poolt eelnevalt muudetud ajakava.

Komisjon tuvastas asja materjalide alusel, et algselt kokkulepitud saabumisaeg oli lennupileti järgi 10.11.2025 kell 09:30.

Reisija poolt esitatud fotoga on tõendatud, et asendusbuss jõudis sihtkohta Tallinnas kell 11.50. Poolte vahel puudub vaidlus selle osas, et sihtpunkti saabumine hilines 2 tundi ja 20 minutit.

Määruse 261/2004 artikli 7 lõike 1 punkti a) kohaselt saavad reisijad hüvitist 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude puhul.

Käesoleva vaidluse puhul oli tegemist ühendusesisese lennuga (Kuressaare

-Tallinn), mille pikkus on alla 1500 kilomeetri.

Lennuettevõtja ei ole määruse 261/2004 artikli 5 lõike 3 järgi kohustatud maksma hüvitist, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Asjaolude tõestamise kohustus on lennuettevõtjal.

Lennuettevõtja on tarbijale 10.11.2025 kell 07:50 saadetud teates välja toonud, et lennu tühistamise toimus lennutegevuslikel põhjustel.

Lennuettevõtja ei tugine oma vastuses sellele, et tühistamise põhjuseks olid erakorralised asjaolud artikli 5 lõike 3 tähenduses.

Komisjon ei nõustu tarbija seisukohaga, et vaidluse puhul ei ole asjakohane arvestada kaupleja vastuses toodud Euroopa Kohtu lahenditest Sturgeon (C-402/07, C-432/07), Nelson (C-581/10, C-629/10), Folkerts (C-11/11) seetõttu, et need käsitlevad lennu hilinemist, mitte tühistamist.

Komisjon märgib, et Euroopa Kohtu senine praktika on järjepidevalt rõhutanud vajadust kohelda hilinenud reise ja tühistatud reise puhul reisijaid võrdselt seoses nende õigusega hüvitisele.

Kohtuasja Nelson jt. (C-581/10, C-629/10) punktis 40 märgib Euroopa Kohus, 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.

Sama kohtuasja eelmises punktis 39 on Euroopa Kohus rõhutanud, 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 (kohtuotsus Sturgeon jt, punkt 61).

Kohtuasjas C-629/10 TUI Travel, British Airways, EasyJet Airline ja Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon (IATA) märgib Euroopa Kohus, et võrdse kohtlemise põhimõte nõuab, et reisijaid, kelle lennud hilinevad, ja neid, kelle lennud tühistatakse „viimasel hetkel“, tuleb käsitada võrreldavas olukorras olevat seoses nende õigusega hüvitisele, kuna need reisijad kannatavad sarnast ebamugavust, nimelt ajakaotust. Kuna reisijatel, kelle lennud tühistatakse, on õigus hüvitisele, kui nende ajakaotus on kolm tundi või rohkem, leiab Kohus, et ka hilinenud lendude reisijad võivad sellele õigusele tugineda, kui nad lennu hilinemise tõttu kannatavad sama ajakaotust, st kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi või rohkem pärast lennuettevõtja algselt kavandatud saabumisaega.

Komisjon juhib siin tähelepanu sellele, et nimetatud kohtuasjades käsitletakse pikaajaliselt hilinenud lendude juhtumeid ehk olukorda, kus reisijad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi või rohkem pärast lennuettevõtja algselt kavandatud saabumisaega.

Praeguse vaidluse puhul oli alternatiivtranspordi kasutamisel hilinemise aeg alla kolme tunni. Komisjon on seisukohal, et vaidluselust juhtumit ei saa käsitleda samaväärsena pikaajaliselt hilinenud lennuga. Seetõttu ei kohaldu praeguse vaidluse korral kaupleja poolt viidatud kolme tunni künnis hüvitise saamiseks.

Alla 1500 km lennu tühistamise puhul on künnis 2 tundi, mitte 3 tundi.

Nimelt Määruse artikkel 5 lõige 1 punkt c alapunkt iii) järgi juhul, kui teavitamine toimus alla 7 päeva enne väljumist (siin tegelikult samal hommikul), vabaneb vedaja hüvitise maksmisest üksnes juhul, kui pakutakse asendustransporti, mis

väljub mitte rohkem kui 1 tund varem ja

saabub mitte rohkem kui 2 tundi hiljem kui algselt planeeritud.

Käesoleval juhul saabumine hilines 2 tundi 20 minutit.

Seega ei ole täidetud artikkel 5(1)(c)(iii) tingimused hüvitise vältimiseks.

Euroopa Kohtu senine praktika ei ole tühistanud ega muutnud Määruse artiklis 5 toodud konkreetseid ajavahemikke hüvitise välistamiseks. Sturgeon'i ja Nelson'i otsused ei muuda tühistamise erisätteid.

Eeltoodust lähtudes leidis komisjon, et lennuvedajal on kohustus maksta reisijale hüvitist määruse 261/2004 artikli 7 lõike 1 punktis a sätestatud hüvitise määras 250 eurot.

TKS § 60 lg 2 järgi kui pooled komisjoni otsusega ei nõustu ja seda ei järgi võivad nad pöörduda sama vaidluse läbivaatamiseks maakohtusse.

Margus Kingisepp

/allkirjastatud digitaalselt/