Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 15. mail 2012[1]

Liidetud kohtuasjad C-581/10 ja C-629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
versus
Deutsche Lufthansa AG
(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Amtsgericht Köln (Saksamaa))
ja
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)
versus
Civil Aviation Authority

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ühendkuningriik))

Transport — Ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta — Õigus hüvitisele lennu hilinemise korral — Kõnealuse õiguse kooskõla Montérali konventsiooniga

1. Käesolevad kohtuasjad käsitlevad määruse (EÜ) nr 261/2004[2] artiklite 5, 6 ja 7 tõlgendamist ja kehtivust.

2. Euroopa Kohtule esitatud küsimustega soovivad Amtsgericht Köln (Saksamaa) ning High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ühendkuningriik) tegelikult teada, kas Euroopa Kohus kinnitab kõnealustele sätetele 19. novembri 2009. aasta otsuses kohtuasjas Sturgeon jt[3] antud tõlgendust, mille kohaselt hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinenud lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ja seega võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.[4]

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (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).

3 — 19. novembri 2009. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-402/07 ja C-432/07: Sturgeon jt (EKL 2009, lk I-10923).

4 — Punkt 69.

3. Käesolevas ettepanekus teen Euroopa Kohtule ettepaneku seda tõlgendust kinnitada ja otsustada, et kõnealuse määruse artiklid 5, 6 ja 7 on kooskõlas Montréalis 9. detsembril 1999. aastal alla kirjutatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooniga [5] ning proportsionaalsuse ja õiguskindluse põhimõttega.

I. Õiguslik raamistik

A. *Rahvusvahelised õigusnormid*

4. Montréali konventsioon kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks otsusega 2001/539/EÜ [6] ning see jõustus Euroopa Liidu suhtes 28. juunil 2004.

5. Montréali konventsiooni artiklis 19 on sätestatud, et 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. Montréali konventsiooni artiklis 29 on sätestatud:

„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."

B. *Liidu õigusnormid*

7. Määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 on osutatud, et õhutranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitse kõrge tase.

8. Nimetatud määruse põhjenduses 14 on sätestatud, et lennuettevõtjate kohustusi tuleks piirata või nad nende täitmisest vabastada juhul, kui juhtumi põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Sellised asjaolud võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohustatuse, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

9. Sama määruse põhjenduse 15 alusel loetakse erakorralised asjaolud olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel 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. Määruse nr 261/2004 artikkel 5 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

5 — Edaspidi „Montréali konventsioon".

6 — Nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsus rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréali konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491).

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 […]

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.

[…]"

11. Määruse artiklis 6 on sätestatud:

„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 artikli 7 „Õigus hüvitisele" lõikes 1 on ette nähtud hüvitise summa, mille suurus oleneb asjaomase lennu pikkusest. Kõnealuse sätte kohaselt saavad reisijad hüvitist 250 euro ulatuses kõikide kuni 1 500 kilomeetri pikkuste lendude puhul, 400 euro ulatuses kõikide üle 1 500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul ning 600 euro ulatuses kõikide lendude puhul, mis ei kuulu eespool nimetatud kategooriatesse.

II. Põhikohtuasjade faktilised asjaolud

A. *Kohtuasi C-581/10*

13. E. Nelson broneeris iseendale ja oma kahele pojale 27. märtsiks 2008 piletid kell 22.50 väljuvale lennule LH 565 Lagosest Frankfurt am Maini. 28. märtsil 2008 kella 2 paiku kõnealune lend tühistati lennuki ninaratta juhtimissüsteemi tehnilise rikke tõttu. E. Nelson ja tema pojad majutati seejärel hotelli. 28. märtsil 2008 kell 16.00 sõidutati nad hotellist lennujaama, pärast seda kui lennuk oli asendatud Frankfurt am Mainist (Saksamaa) saabunud lennukiga. Lend Lagosest Frankfurt am Maini

väljus viimaks 29. märtsil 2008 kell 1.00. Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et lennu number oli sama, see tähendab LH 565, ning ka reisijad olid enamjaolt need, kes olid broneerinud piletid 27. märtsi 2008. aasta lennule. Lennuk maandus Frankfurt am Mainis 29. märtsil 2008 kell 7.10 ehk kavandatud saabumisajast üle 24 tunni hiljem.

14. E. Nelson leiab, et kõnealuse hilinemise tõttu on temal ja tema kahel pojal õigus saada määruse nr 261/2004 artikli 7 lõikes 1 sätestatud hüvitist. Seetõttu esitas ta Amtsgericht Kölnile hagi, milles palus mõista lennuettevõtjalt Deutsche Lufthansa AG igaühele neist välja 600 euro suuruse hüvitise, tuginedes kõnealuse määruse artikli 5 lõike 1 punktile c ja artikli 7 lõikele 1.

15. Deutsche Lufthansa AG leiab, et kuna lend toimus, ei saa seda käsitada tühistatud lennuna määruse nr 261/2004 tähenduses. Seega on tegemist hilinenud lennuga, mille puhul kõnealuses määruses ei ole hüvitist ette nähtud.

16. Oodates otsust liidetud kohtuasjades, milles tehti eespool viidatud otsus Sturgeon jt, peatas eelotsusetaotluse esitanud kohus menetluse. Menetlust jätkati pärast kõnealuse kohtuotsuse tegemist. Eelotsusetaotluse esitanud kohus kahtleb siiski, kas määruse nr 261/2004 artikkel 7, nagu Euroopa Kohus on seda tõlgendanud kõnealuses kohtuotsuses, on kooskõlas Montréali konventsiooniga. Seetõttu otsustas eelotsusetaotluse esitanud kohus menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimused.

B. *Kohtuasi C-629/10*

17. Põhikohtuasja pooled on ühelt poolt TUI Travel plc (edaspidi „TUI Travel"), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd ja International Air Transport Association (Rahvusvaheline Lennutranspordi Assotsiatsioon, edaspidi „IATA") ning teiselt poolt Civil Aviation Authority (tsiviillennundusamet, edaspidi „CAA").

18. Kontserni TUI Travel kuulub seitse lennuettevõtjat, mis asuvad mitmes liikmesriigis. TUI Traveli peamine tegevusala on turismi- ja puhkusereiside korraldamine ning kõnealused lennuettevõtjad korraldavad TUI Traveli nimel tellimuslende. IATA on rahvusvaheline kaubandusorganisatsioon, kuhu kuulub umbes 230 lennuettevõtjat, kelle tegevus moodustab 93% rahvusvahelisest regulaarlennuliiklusest.

19. Põhikohtuasja aluseks on kaebajate poolt CAA-le esitatud taotlus, millega sooviti kinnitust, et CAA ei tõlgenda määrust nr 261/2004 nii, nagu paneks see lennuettevõtjatele kohustuse maksta reisijatele hilinemise korral hüvitist. CAA ei nõustunud sellist tõlgendust kinnitama ja märkis, et peab lähtuma eespool viidatud kohtuotsusest Sturgeon jt. Seetõttu pöördusid kaebajad High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) poole. Viimati nimetatud kohus otsustas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule mitu eelotsuse küsimust.

20. Euroopa Kohtu presidendi 30. novembri 2011. aasta määrusega liideti kohtuasjad C-581/10 ja C-629/10 suulise menetluse ja kohtuotsuse huvides.

III. Eelotsuse küsimused

A. *Kohtuasi C-581/10*

21. Amtsgericht Köln esitab Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud õigus hüvitisele on õigus esitada [Montréali konventsiooni] artikli 29 teise lause tähenduses nõue, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega?

2. Milline on Euroopa Kohtu [eespool viidatud otsuse Sturgeon jt] kohaselt määruse nr 261/2004 artiklil 7 põhineva õiguse saada hüvitist, kui reisija jõuab sihtkohta kavandatust rohkem kui kolm tundi hiljem, ja Montréali konventsiooni artiklis 19 sätestatud õiguse saada hüvitist hilinemisest põhjustatud kahju eest vaheline suhe, arvestades, et Montréali konventsiooni artikli 29 teise lause kohaselt on välistatud nõue, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega?

3. Kuidas on Euroopa Kohtu [eespool viidatud otsuse Sturgeon jt] aluseks olnud tõlgendus, mille kohaselt on lubatud määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud õigust hüvitisele laiendada ka hilinemisega 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)?"

B. *Kohtuasi C-629/10*

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) esitab 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 19. novembrist 2009, [mil see kuulutati,] kuni Euroopa Kohtu poolt käesolevas asjas tehtava eelotsuse kuupäevani?"

IV. Analüüs

A. *Sissejuhatavad märkused*

23. Kuna osa Amtsgericht Kölni ja High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) esitatud küsimusi on omavahel seotud, siis teen Euroopa Kohtule ettepaneku käsitleda neid järgmiselt.

24. Esiteks paluvad Amtsgericht Köln oma kolmandas küsimuses ja High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) oma esimeses küsimuses Euroopa Kohtul sisuliselt kinnitada määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 tõlgendust, mille ta on esitanud eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt.

25. Seejärel soovib High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) oma teise küsimusega teada, kas juhul, kui Euroopa Kohus muudab eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt antud hinnangut, on kõnealuse määruse artiklid 5, 6 ja 7 võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumise tõttu kehtetud.

26. Amtsgericht Kölni esimene ja teine küsimus ning High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) kolmas küsimus puudutavad sisuliselt kõnealuse määruse artiklite 5, 6 ja 7 kooskõla Montréali konventsiooniga, kuivõrd hilinenud lennu puhul võivad reisijad nõuda määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist, ning proportsionaalsuse ja õiguskindluse põhimõttega.

27. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) soovib oma neljanda küsimusega samuti sisuliselt teada, kas otsus, mille Euroopa Kohus käesolevates kohtuasjades teeb, peab olema ajaliselt piiratud mõjuga, juhul kui Euroopa Kohus otsustab, et kõnealuse määruse artikleid 5, 6 ja 7 tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja on kohustatud hüvitist maksma reisijale, kelle lend hilineb.

28. Lõpuks, juhul kui Euroopa Kohus leiab, et kõnealuseid sätteid tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja ei ole kohustatud hüvitist maksma reisijale, kelle lend hilineb, soovib High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) oma viienda küsimusega teada, milline on eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt mõju ajavahemikul 19. novembrist 2009, mil see kuulutati, kuni otsuse kuulutamiseni käesolevates kohtuasjades.

B. *Eelotsuse küsimuste analüüs*

1. Lennureisija õigus saada lennu hilinemise korral hüvitist

29. Euroopa Kohus on juba arutanud küsimust, kas lennuettevõtja on määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 alusel kohustatud maksma hüvitist reisijatele, kelle lend hilineb. Eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt leidis Euroopa Kohus, et nimetatud artikleid tuleb tõlgendada nii, et hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil võib hilinenud lendude reisijaid võrdsustada tühistatud lendude reisijatega ja seega võivad nad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud kõnealuse määruse artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.[7]

30. Põhikohtuasjad annavad siiski tunnistust sellest, et lennuettevõtjad keelduvad kõnealust kohtuotsust kohaldamast ja kirjeldatud olukorda sattunud reisijatele hüvitist maksmast. Lennuettevõtjad leiavad nimelt ühelt poolt, et eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt kõnealuse määruse artiklitele 5, 6 ja 7 Euroopa Kohtu antud tõlgendus on vastuolus eespool viidatud kohtuotsuses IATA ja ELFAA esitatud lähenemisviisiga, ning teiselt poolt, et Euroopa Kohus on ületanud oma pädevust.

31. Viimati nimetatud kohtuasjas pidi Euroopa Kohus tegema otsuse kõnealuste sätete kehtivuse kohta. Eelkõige soovis eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 6 on kehtetud seetõttu, et need ei ole kooskõlas õiguskindluse põhimõttega.

32. Seoses sellega leidis Euroopa Kohus viidatud kohtuotsuse punktis 76, et „kuigi ühenduse meetme preambul võib selle meetme sisu täpsustada […], ei saa preambulile tugineda asjaomase akti sätetest erandite tegemiseks". Kohus jätkas järgmise selgitusega: „Teisest küljest võimaldab [määruse nr 261/2004 põhjenduste 14 ja 15] sõnastus küll üldjoontes mõista, et lennuettevõtja tuleb erakorraliste asjaolude esinemisel kõigist kohustustest vabastada, ja loob seega teatava ebamäärasuse

7 — Kõnealuse kohtuotsuse punkt 69.

ühenduse seadusandja väljendatud soovi ja [nimetatud] määruse artiklite 5 ja 6 sisu vahel, mis sellele vastutusest vabastamise alusele sama üldist ulatust ei anna. Siiski ei ole see ebamäärasus nii ulatuslik, et see muudaks nende kahe artikliga kehtestatud sätted ebajärjekindlaks, kuna need kaks sätet on ise täiesti ühemõttelised".

33. Ühendkuningriigi valitsus järeldab sellest punktist, et Euroopa Kohtu hinnangul ei ole määruses nr 261/2004 ette nähtud kohustust maksta hüvitist reisijatele, kelle lend on hilinenud, ning et kohus ei asunud seisukohale, et kõnealuse määruse põhjendust 15 võib kasutada kõnealuse määruse sätete tähenduse muutmiseks.[8] Seega põhistas Euroopa Kohus eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt oma mõttekäiku ekslikult kõnealuse põhjendusega ning järeldas, et hüvitist on õigus nõuda ka lennu hilinemise korral.

34. Minu arvates ei saa eespool viidatud kohtuotsuse IATA ja ELFAA punkti 76 põhjal järeldada, et Euroopa Kohtu poolt eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt esitatud tõlgendus on vastuolus esimesena nimetatud kohtuotsuses esitatud lähenemisviisiga.

35. Kõnealust punkti tuleb vaadelda õiges kontekstis. Eespool viidatud kohtuotsuse IATA ja ELFAA aluseks olnud kohtuasja puhul pidi Euroopa Kohus, nagu nägime, otsustama määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 kehtivuse üle. Hagejad väitsid, et kõnealuse määruse põhjendustes 14 ja 15 on ebajärjekindlalt sätestatud, et erakorralised asjaolud võivad lennuettevõtja vastutust piirata või ta sellest vabastada lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise korral, samas aga nimetatud olukorras lennuettevõtja kohustusi reguleerivates selle määruse artiklites 5 ja 6 sellist vastutusest vabastamist ei ole sätestatud, välja arvatud hüvitise maksmise kohustuse osas.[9]

36. Hagejad väljendasid tegelikult imestust, et määruse nr 261/2004 tekstis ei ole ette nähtud abistamise ja hoolitsemise kohustusest vabastamist juhul, kui hilinemise põhjuseks on erakorralised asjaolud. Nende hinnangul nähtub kõnealuse määruse põhjendustest 14 ja 15, et lennuettevõtja tuleb erakorraliste asjaolude ilmnemisel mis tahes kohustustest vabastada mitte üksnes lennu tühistamise, vaid ka selle hilinemise korral. Hagejad leidsid niisiis, et nimetatud põhjendused koosmõjus kõnealuse määruse artikliga 6, milles käsitletakse lennu hilinemist, tekitavad teatava ebaselguse ning see kahjustab õiguskindluse põhimõtet.[10]

37. Selle elemendi põhjal otsustas Euroopa Kohus eespool viidatud kohtuotsuse IATA ja ELFAA punktis 76, et see ebamäärasus ei ole nii ulatuslik, et muudaks määruse nr 261/2004 artiklitega 5 ja 6 kehtestatud sätted ebajärjekindlaks, kuna need kaks sätet on ise täiesti üheselt mõistetavad. Teisisõnu, Euroopa Kohus leidis minu arvates, et kõnealuse määruse põhjenduste 14 ja 15 tekstist tulenev ebamäärasus ei mõjuta tõsiasja, et määruse tekstist tuleneb selgelt, et erakorraliste asjaolude tõttu kohaldatav kohustustest vabastamine ei ole üldine, vaid kehtib üksnes hüvitise maksmise kohustuse puhul.

38. Seetõttu leian, et sellise mõttekäigu põhjal ei saa teha järeldust, et eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt kõnealuse määruse artiklitele 5, 6 ja 7 Euroopa Kohtu antud tõlgendus on vastuolus eespool viidatud kohtuotsuses IATA ja ELFAA esitatud lähenemisviisiga.

39. Mis puutub reisijale, kelle lend on hilinenud vähemalt kolm tundi, hüvitise maksmise põhimõttesse, siis arvestades, et põhikohtuasja pooled ei ole esitanud ühtki uut elementi, mis seaks kahtluse alla eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt kõnealustele sätetele Euroopa Kohtu antud tõlgenduse, ei leia ma, et Euroopa Kohus peaks seda tõlgendust muutma.

8 — Kohtuasjas C-581/10 esitatud märkuste punktid 35–38.

9 — Vt kohtuotsuse punkt 75.

10 — Vt eriti eespool viidatud kohtuotsuse IATA ja ELFAA aluseks olnud kohtuasjas European Low Fares Airline Associationi märkuste punkt 31 ning IATA märkuste punktid 132–135.

40. Nimetatud otsuses tõlgendas Euroopa Kohus määrust nr 261/2004 teleoloogiliselt.[11] Kõnealuse määruse artiklite 5, 6 ja 7 tõlgendamise suund on kätte näidatud määruse põhjenduses 15 ning selle aluseks on õigusakti eesmärk ise, milleks, tuletan meelde, on tagada lennureisijate kaitse kõrge tase olenemata sellest, kas tegemist on lennureisist mahajätmise, lennu tühistamise või hilinemisega, kuna neile kõigile põhjustab see sarnaseid tõsiseid raskusi ja ebamugavust seoses õhutranspordiga.[12]

41. Euroopa Kohus on määruse nr 261/2004 põhjendust 15 tegelikult tõlgendanud vastupidiselt. Selles põhjenduses on osutatud, et „erakorralised asjaolud [ning seega ka hüvitise maksmise kohustusest vabastamine] loetakse olemasolevaks, kui lennuliikluse korraldamist käsitleva otsuse mõju konkreetsele lennukile konkreetsel päeval põhjustab lennu pikaajalise hilinemise, lennu väljumise järgmisele päevale edasilükkamise või selle lennuki ühe või mitme lennu tühistamise". Seetõttu järeldas Euroopa Kohus sellest eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt punktis 43, et pikaajalise hilinemise mõiste on samuti seotud õigusega saada hüvitist.

42. Lisaks, nagu Euroopa Kohus märkis eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt punktis 47, tuleb tõlgendamise üldpõhimõtte kohaselt ühenduse õigusakti võimaluse korral tõlgendada viisil, mis ei sea selle kehtivust kahtluse alla. Samuti tuleb juhul, kui liidu õiguse sätet on võimalik tõlgendada mitut moodi, eelistada tõlgendust, mis tagab selle kasuliku mõju.

43. Euroopa Kohtu kõnealuses otsuses esitatud lähenemisviisi eesmärgiks on just mitte seada kahtluse alla määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 kehtivust, valides tõlgenduse, mis võimaldab tagada nimetatud sätete kasuliku mõju. Nimetatud kohtuotsuse punktis 52 on Euroopa Kohus märkinud, et kõnealuse määruse eesmärk on heastada muu hulgas kahju, mis asjaomaste reisijate jaoks seisneb kaotatud ajas, mida pöördumatu iseloomu tõttu saab korvata vaid hüvitisega. Euroopa Kohus järeldas, et reisijad, kelle lend tühistatakse, ja need, kelle lend hilineb, saavad kaotatud aja näol analoogset kahju, ning kõnealuse määruse artiklis 7 ette nähtud hüvitise saamise õiguse kohaldamise eesmärgil on nende olukorrad sarnased.[13]

44. Seega oleks võrdse kohtlemise põhimõttega vastuolus, kui neid reisijaid koheldaks erinevalt, ehkki nad on sarnases olukorras. Sel põhjusel leidis Euroopa Kohus eespool viidatud kohtuotsuse Sturgeon jt punktis 61, et hilinenud lendude reisijad võivad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artiklis 7.

45. Lisaks leidis Euroopa Kohus, et hilinemist tuleb pidada pikaajaliseks ja see peab andma õiguse saada hüvitist, kui reisijad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem. Kõnealuse määruse põhjenduses 15 kasutatud mõiste „pikaajaline hilinemine" sellist tõlgendust on kritiseerinud eelkõige lennuettevõtjad ja õigusteadlased, kelle arvates on sellise aja kindlaksmääramine meelevaldne ega ole kõnealuse määrusega põhjendatud.

46. Mina ei jaga seda arvamust. Esiteks tuleb meenutada, et õiguskindluse põhimõte, mis on liidu õiguse aluspõhimõte, nõuab eelkõige, et õigusnorm oleks selge ja täpne, et õigussubjektid saaksid üheselt teada oma õigused ja kohustused ning tegutseda sellest lähtuvalt.[14] Selliste lennureisijate olukorra puhul, kelle lend hilineb, ja lennuettevõtjate puhul tähendab see, et esimestel peab olema võimalik teada, millal neil on õigus nõuda hüvitist, ja teistel peab olema võimalik teada, millal neil tekib kohustus hüvitist maksta. Ajalise piiri kehtestamine võimaldab vältida olukorda, kus siseriiklikud kohtud hindavad pikaajalise hilinemise mõistet erinevalt ning selle tulemusel tekib õiguslik

11 — Vt kohtuotsuse punktid 41 ja 42.

12 — Vt eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt (punkt 44).

13 — *Ibidem* (punkt 54).

14 — Vt eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punkt 68 ja seal viidatud kohtupraktika).

ebakindlus.[15] Reisijad, kes on kaotanud aega neli tundi, võiksid mõnes liikmesriigis saada hüvitist, mõnes aga mitte, kuna osa siseriiklikke kohtuid leiaks, et tegemist on pikaajalise hilinemisega määruse nr 261/2004 tähenduses, osa aga seda seisukohta ei jagaks. Peale õigusliku ebakindluse põhjustab see ka samasuguses olukorras olevate reisijate ebavõrdse kohtlemise.

47. Teiseks, selleks et määrata kindlaks ajakaotuse piir, millest alates on hilinenud lendude reisijatel õigus nõuda hüvitist, tugines Euroopa Kohus selliste reisijate olukorrale, kelle reis tühistatakse ning kelle marsruuti on muudetud vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii, arvestades, et nende olukord sarnaneb nende reisijate olukorraga, kelle lend hilineb, ning et mõlema kategooria reisijaid teavitatakse põhimõtteliselt samal hetkel intsidendist, mis muudab nende õhutranspordi keerulisemaks.[16] Peale selle jõuavad mõlemasse kategooriasse kuuluvad reisijad sihtkohta algselt kavandatud ajast hiljem ja kaotavad seeläbi analoogselt aega.[17] Seejärel märkis Euroopa Kohus, et reisijatel, kelle marsruuti on muudetud vastavalt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunktile iii, on õigus selle määruse artiklis 7 sätestatud hüvitisele, kui lennuettevõtja ei muuda nende marsruuti lennule, mis väljub mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuab lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud sõiduaega. Neil reisijatel tekib seega õigus hüvitisele, kui neile tekitatud ajakadu on kolm tundi või rohkem võrreldes lennuettevõtja poolt algselt kavandatud kestusega.[18]

48. Euroopa Kohus asus seega seisukohale, et hilinenud lendude reisijad võivad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artiklis 7, kui nad niisuguste lendude tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.[19]

49. Seega olen kõiki nimetatud elemente silmas pidades seisukohal, et kõnealuse määruse artikleid 5, 6 ja 7 tuleb tõlgendada nii, et hilinenud lendude reisijad võivad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud kõnealuse määruse artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem.

50. Seega ei ole High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) teisele küsimusele vaja vastata.

2. Määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 kooskõla Montréali konventsiooniga ning proportsionaalsuse ja õiguskindluse põhimõttega

51. Amtsgericht Köln soovib sisuliselt teada, milline on määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitise saamise õiguse seos Montréali konventsiooni artiklitega 19 ja 29, kuivõrd viimati nimetatud sätete kohaselt on välistatud lennureisijate vedamisel tekkinud kahjuga seoses mis tahes niisuguste nõuete rahuldamine, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega.

52. Lisaks soovib High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) teada, kas juhul, kui Euroopa Kohus otsustab, et reisijad, kelle lend hilineb, võivad nõuda kõnealuse määruse artiklis 7 ette nähtud hüvitist, on nimetatud säte osaliselt või täielikult kehtetu seetõttu, et see on vastuolus Montréali konventsiooniga ning rikub proportsionaalsuse ja/või õiguskindluse põhimõtet.

15 — Vt selle kohta kohtujurist Sharpstoni ettepanek kohtuasjas, milles tehti eespool viidatud otsus Sturgeon jt (ettepaneku punktid 88–90).

16 — Eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt (punktid 55 ja 56).

17 — *Ibidem* (punkt 56).

18 — *Ibidem* (punkt 57).

19 — *Ibidem* (punkt 61).

53. Mis puutub kõnealuse määruse artiklis 7 sätestatud hüvitise saamise õiguse kooskõlla Montréali konventsiooni artiklitega 19 ja 29, siis tuleb meenutada, et Euroopa Kohus on otsustanud, et mis tahes hilinemine reisijate õhuveol võib üldjoontes põhjustada kaht liiki kahju ehk esiteks kõigi reisijate jaoks peaaegu ühesugune kahju, mida võib hüvitada kõigile asjaomastele isikutele ühetaolise ja viivitamatu abi ja hoolitsuse pakkumisega, ning teiseks reisi eesmärgist tulenev isiklik kahju, mille eest hüvitise maksmine eeldab tekkinud kahju ulatuse juhtumipõhist hindamist ja mida saab järelikult hüvitada ainult tagantjärele ja individuaalsel alusel. [20]

54. Montréali konventsiooni eesmärk on reguleerida teist tüüpi kahju hüvitamise tingimusi. [21] Kuna määruse nr 261/2004 artiklis 6 märgitud abi ning reisijate eest hoolitsemine lennu pikaajalise hilinemise korral kujutavad selliseid ühetaolisi ja viivitamatuid hüvitamismeetmeid, siis ei ole nende rakendamise tingimusi nimetatud konventsioonis kehtestatud. [22]

55. Nii nagu abi ning reisijate eest hoolitsemine, on ka kõnealuse määruse artiklis 7 sätestatud hüvitise maksmine selline ühetaoline ja viivitamatu hüvitamismeede, mille eesmärk on hüvitada kahju, milleks lennureisija puhul, kelle lend on hilinenud, on pöördumatu ajakaotus. [23] Seda kinnitab tõsiasi, et hüvitise suurus on kindlaks määratud ning selle summa ei olene mitte individuaalselt saadud kahjust, vaid toimunud või kavandatud lennu pikkusest, ning hüvitise üldine laad, kuivõrd seda kohaldatakse ühtmoodi kõigi reisijate suhtes, kelle puhul hüvitise saamise tingimused on täidetud.

56. Seega on määruse nr 261/2004 artikkel 7 minu hinnangul Montréali konventsiooni artiklitega 19 ja 29 kooskõlas.

57. Mis puutub proportsionaalsuse põhimõtte järgimisse, siis on Euroopa Kohus juba käsitlenud kõnealuse määruse artikli 7 kooskõla nimetatud põhimõttega. [24] Euroopa Kohus asus seisukohale, et määruse nr 261/2004 artiklites 5 ja 6 ette nähtud meetmed [25] on laadilt sellised, et need hüvitavad viivitamatult osa reisijatele lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise korral tekkinud kahjust ja võimaldavad seega tagada huvitatud isikute kaitse kõrgema taseme, mida määrus nr 261/2004 taotleb. [26]

58. Lisaks märkis Euroopa Kohus, et vaidlust ei ole selles, et liidu seadusandja kehtestatud erinevate meetmete ulatus erineb sõltuvalt reisijatele tekkinud kahju suurusest, mida mõõdetakse kas lähtuvalt hilinemise kestusest ja järgmise lennu ootamise ajast või siis ajast, mis kulus reisijatele lennu tühistamisest teatamiseks. Kehtestatud kriteeriumides, millest lähtudes määratakse kindlaks reisijate õigus neile meetmetele, ilmneb seega seos proportsionaalsuse nõudega. [27]

59. Osa põhikohtuasja pooli väidab lisaks, et hüvitise maksmine reisijatele, kelle lend on hilinenud, paneks lennuettevõtjatele meelevaldse ja liiga raske rahalise koorma. Kõnealune hüvitis on selle väite kohaselt määruse nr 261/2004 eesmärki silmas pidades ebaproportsionaalne.

20 — Eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punkt 43). Vt ka eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt (punkt 51).

21 — Eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punkt 44).

22 — *Ibidem* (punkt 46).

23 — Vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt (punkt 52).

24 — Eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punkt 81).

25 — Kõnealused meetmed on määruse nr 261/2004 artiklites 8 ja 9 ette nähtud abistamine ja reisijate eest hoolitsemine ning sama määruse artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmine.

26 — Eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punkt 84).

27 — *Ibidem* (punkt 85).

60. Sellega seoses tuleb öelda, et arvandmete kohaselt, mille on Euroopa Komisjonile teatavaks teinud Euroopa Lennuliikluse Ohutuse Organisatsioon (Eurocontrol), kuulub kõnealuse määruse hilinenud lende käsitlevate sätete kohaldamisalasse vähem kui 1,2% lendudest. Peale selle hilineb vähem kui 0,5% hilinenud lendudest kolm tundi või rohkem olenemata sellest, kas hilinemise põhjustavad erakorralised asjaolud või mitte. Selliste lendude osakaal, mille puhul hilinemine annab õiguse saada kõnealuse määruse artiklis 7 ette nähtud hüvitist, on väiksem kui 0,15%. [28]

61. Üle kolme tunni pikkuste ja seega hüvitise saamiseks õiguse andvate hilinemiste esinemissagedus näib niisiis olevat piiratud. Üle kolme tunni pikkuse hilinemise korral makstava hüvitise mõju ei näi seega olevat ebaproportsionaalne, pidades silmas määruse nr 261/2004 eesmärki, milleks, tuletan meelde, on tagada lennureisijate kaitse kõrge tase.

62. Seda enam, nagu märkis ka Euroopa Kohus eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt, et lennuettevõtjad ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui nad suudavad tõendada, et tühistamise või pikaajalise hilinemise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, ehk asjaolud, mis väljuvad lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt. [29] Lisaks ei mõjuta määruse nr 261/2004 järgsete kohustuste täitmine lennuettevõtja õigusi taotleda hüvitist hilinemise põhjustanud mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, vastavalt määruse artiklile 13. [30] Lõpuks on Euroopa Kohus veel otsustanud, et hüvitise suurust, mida tuleb maksta hilinenud lendude reisijatele, kes jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast algselt kavandatud saabumisaega või hiljem, võib kooskõlas kõnealuse määruse artikli 7 lõike 2 punktiga c vähendada 50%, kui hilinemine jääb alla nelja tunni lendude puhul, mis ei kuulu artikli 7 lõike 2 punktide a ja b kohaldamisalasse. [31] Rohkem kui kolme tunni pikkuse hilinemise korral lennuettevõtjatele pandav rahaline koorem võib niisiis osutuda olematuks või arvatust märkimisväärselt väiksemaks.

63. Seega olen eelnevat arvesse võttes seisukohal, et määruse nr 261/2004 artikkel 7 on proportsionaalsuse põhimõttega kooskõlas.

64. Kohtuasjas C-629/10 soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas kõnealuse sätte tõlgendus, mille Euroopa Kohus on esitanud eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt, on kooskõlas õiguskindluse põhimõttega.

65. Põhikohtuasja hagejate väitel kohtuasjas C-629/10 rikub kõnealune tõlgendus õiguskindluse põhimõtet, kuna on vastuolus määruse nr 261/2004 selge ja üheselt mõistetava tekstiga, liidu seadusandja kavatsusega ning eespool viidatud kohtuotsusega IATA ja ELFAA.

66. Käesoleva ettepaneku punktides 31–48 esitatud põhjustel leian, et kõnealune tõlgendus ei ole õiguskindluse põhimõttega vastuolus.

67. Eespool toodu põhjal olen arvamusel, et määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 on kooskõlas Montréali konventsiooniga ning proportsionaalsuse ja õiguskindluse põhimõttega.

28 — Vt komisjoni talituste töödokument, mis on lisatud komisjoni 11. aprilli 2011. aasta teatisele Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) kohaldamise kohta (SEK(2011) 428 (lõplik)). Dokument on kättesaadav inglise keeles.

29 — Vt kohtuotsuse punkt 67.

30 — Kohtuotsuse punkt 68.

31 — Eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt (punkt 63).

3. Tehtava kohtuotsuse ajaline mõju

68. Põhikohtuasja hagejad kohtuasjas C-629/10 paluvad Euroopa Kohtul piirata tehtava kohtuotsuse ajalist mõju, juhul kui käesolevas kohtuasjas vastatakse High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) esimesele küsimusele jaatavalt ja kolmandale küsimusele eitavalt. Nad soovivad, et määruse nr 261/2004 artiklitele 5, 6 ja 7 ei saaks tugineda hüvitise nõudmisel reisijad, kelle lend on hilinenud enne käesolevates kohtuasjades otsuse tegemist, välja arvatud sellised reisijad, kes on juba enne kõnealuse otsuse tegemise kuupäeva esitanud hagi sellise hüvitise saamiseks.

69. Sellega seoses tuleb meenutada, 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 tuleb või oleks tulnud mõista ja kohaldada alates selle jõustumise hetkest. Sellest järeldub, et taoliselt tõlgendatud õigusnormi võib ja peab kohus kohaldama isegi õigussuhetele, mis on tekkinud ja rajatud enne tõlgendamistaotluse kohta tehtud otsust, kui muu hulgas on täidetud tingimused, mis lubavad selle sätte kohaldamist puudutava vaidluse lahendamiseks pöörduda pädevasse kohtusse. [32]

70. Euroopa Kohus võib, arvestades keerukaid probleeme, mida kohtuotsus võib minevikus asetleidnu suhtes esile kutsuda, erandlikult otsustada piirata mis tahes huvitatud isikute võimalust tugineda Euroopa Kohtu poolt liidu õigusnormile eelotsusemenetluses antud tõlgendusele. [33]

71. Lisaks on Euroopa Kohus märkinud, et liidu õigusnormile Euroopa Kohtu antud tõlgenduse ajalise kehtivuse peab ilmtingimata kindlaks määrama ühel konkreetsel ajahetkel. Selles osas tagab põhimõte, et piiramine võib toimuda ainult samas kohtuotsuses, milles otsustatakse taotletud tõlgenduse üle, liikmesriikide ja teiste õigussubjektide võrdse kohtlemise liidu õiguses ning täidab samas õiguskindluse põhimõttest tulenevad nõuded. [34]

72. Käesolevates kohtuasjades on tõlgendamisele kuuluvad liidu õigusnormid määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7. Euroopa Kohtul palutakse sisuliselt selgitada, kas nimetatud sätteid tuleb tõlgendada nii, et lennuettevõtja on kohustatud hüvitist maksma reisijatele, kelle lend on hilinenud. Euroopa Kohus on oma seisukohta selles küsimuses juba väljendanud eespool viidatud kohtuotsuses Sturgeon jt [35] ning käesolevate eelotsuse küsimuste eesmärgiks on tegelikult teada saada, kas Euroopa Kohus kinnitab nimetatud kohtuotsuses kõnealustele sätetele antud tõlgendust.

73. Tuleb tunnistada, et Euroopa Kohus ei ole nimetatud kohtuotsuses selle ajalist kehtivust piiranud.

74. Järelikult ei ole käesolevates kohtuasjades tehtava kohtuotsuse ajalist kehtivust minu arvates vaja piirata.

75. Kuna ma teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) poolt kohtuasjas C-629/10 esitatud esimesele küsimusele jaatavalt, siis ei ole kõnealuse kohtu viiendale küsimusele vaja vastata.

32 — Vt eelkõige 6. märtsi 2007. aasta otsus kohtuasjas C-292/04: Meilicke jt (EKL 2007, lk I-1835, punkt 34 ja seal viidatud kohtupraktika).

33 — Vt eelkõige 29. juuli 2010. aasta otsus kohtuasjas C-577/08: Brouwer (EKL 2010, lk I-7489, punkt 33). Vt ka eespool viidatud kohtuotsus Meilicke jt (punkt 35).

34 — Eespool viidatud kohtuotsus Meilicke jt (punkt 37).

35 — Vt nimetatud kohtuotsuse punkt 69.

V. Ettepanek

76. Kõikidest esitatud kaalutlustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Amtsgericht Kölni ja High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Divisioni (Administrative Court) esitatud küsimustele järgmiselt:

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, 6 ja 7 tuleb tõlgendada järgmiselt:

— hilinenud lendude reisijad võivad tugineda õigusele saada hüvitist, mis on ette nähtud määruse nr 261/2004 artiklis 7, kui nad hilinenud lennu tõttu kaotavad aega kolm tundi või rohkem, teisisõnu kui nad jõuavad oma lõppsihtkohta kolm tundi pärast lennuettevõtja poolt algselt kavandatud saabumisaega või hiljem;

— need artiklid on kooskõlas Montréalis 9. detsembril 1999 alla kirjutatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooniga ning proportsionaalsuse ja õiguskindluse põhimõttega.