Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 14. jaanuaril 2016[1]

Liidetud kohtuasjad C-145/15 ja C-146/15

K. Ruijssenaars,
A. Jansen (C-145/15),
J. H. Dees-Erf (C-146/15)
versus
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

(eelotsusetaotlused, mille esitas Raad van State (Madalmaade kõrgeim halduskohus))

Eelotsusetaotlus — Õhutransport — Määrus (EÜ) nr 261/2004 — Reisijatele antav hüvitis ja abi — Lennu tühistamine — Artikkel 16 — Määruse jõustamise eest vastutavad asutused — Subjektiivsed õigused — Määruse jõustamise eest vastutavate asutuste roll — Individuaalne kaebus — Karistused

1. Oma küsimusega soovib Raad van State (kõrgeim halduskohus) teada, kas määruse (EÜ) nr 261/2004[2] artikkel 16 paneb selle määruse rakendamise eest vastutavale riiklikule asutusele kohustuse võtta sunnimeetmeid, et kohustada lennuettevõtjat maksma lennureisijale lennu hilinemise või tühistamise korral hüvitist vastavalt nimetatud määruse artiklitele 5 ja 7.

2. Määruse nr 261/2004 artikli 16 lõige 1 kohustab liikmesriike määrama selle määruse jõustamise eest vastutava siseriikliku asutuse, kes vajaduse korral võtab vajalikud meetmed reisijate õiguste kaitsmise tagamiseks.

3. Käesolevas ettepanekus ma selgitan, miks ma leian, et määruse nr 261/2004 artiklit 16 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse jõustamise eest vastutav asutus, kellele lennureisija on esitanud individuaalse kaebuse, ei saa asjaomase lennuettevõtja suhtes võtta sunnimeetmeid, et kohustada teda maksma reisijale nimetatud määruse alusel maksmisele kuuluvat hüvitist.

I. **Õiguslik raamistik**

A. *Liidu õigus*

4. Määruse nr 261/2004 põhjendus 1 märgib, et „[õ]hutranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase”.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus, 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 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10).

5. Kõnealuse määruse artikkel 5 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

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

i) neid ei ole 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.]

6. Määruse artikli 7 lõige 1 näeb ette:

„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;

[…]"

7. Määruse nr 216/2004 artikkel 16 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Iga liikmesriik määrab asutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest oma territooriumil asuvatest lennujaamadest väljuvate lendude ja kolmandast riigist sellistesse lennujaamadesse saabuvate lendude puhul. Vajaduse korral võtab see asutus vajalikud meetmed reisijate õiguste kaitsmise tagamiseks. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva lõike kohaselt määratud asutusest.

2. Ilma et see piiraks artikli 12 kohaldamist, võib iga reisija esitada lõike 1 alusel kaebuse määratud asutusele või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta liikmesriigi territooriumil asuvas mis tahes lennujaamas või kõnealusel territooriumil asuvasse lennujaama kolmandast riigist saabuva mis tahes lennuga seotud rikkumise kohta.

3. Liikmesriikide poolt käesoleva määruse rikkumise puhul kohaldatavad karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad."

B. *Madalmaade õigus*

8. Määruse nr 261/2004 artikli 16 täitmiseks määras Madalmaade Kuningriik selle määruse jõustamise eest vastutavaks asutuseks Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (taristu ja keskkonna riigisekretär, edaspidi „riigisekretär"). 18. juuni 1992. aasta lennundusseaduse (Wet luchtvaart)[3] põhikohtuasjas kohaldatavas redaktsioonis (edaspidi „lennundusseadus") artikli 11.15 punkti b alapunkti 1° kohaselt võib riigisekretär rikkumise heastamiseks anda haldussunni ähvardusel korralduse järgida selle määrusega või selle alusel vastu võetud sätteid. Kui see jäetakse tegemata või kui seda ei tehta ette nähtud tähtajaks, võib riigisekretär selle rikkumise ise heastada.

9. Määruses nr 261/2004 sisalduvate sätete või määruse alusel vastu võetud sätete rikkumise korral võib riigisekretär lennundusseaduse artikli 11.16 lõike 1 punkti e alapunkti 1° kohaselt määrata haldustrahvi.

10. Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et see seadus annab riigisekretärile üldise pädevuse võtta määruse nr 261/2004 sätete rikkumise korral sunnimeetmed, ja toob näiteks lennundusettevõtja, kes süstemaatiliselt keeldub määrusest tulenevaid kohustusi täitmast. Seevastu leiab ta, et nimetatud seadus ei anna riigisekretärile pädevust võtta lennureisija nõudmisel sunnimeetmeid igal konkreetsel juhul, kui lennuettevõtja keeldub rahuldamast nimetatud määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja artikli 7 alusel esitatud hüvitisnõuet.

II. **Faktiline raamistik**

11. K. Ruijssenaars ja A. Jansen (kohtuasi C-145/15) ning J. H. Dees-Erf (kohtuasi C-146/15) (edaspidi koos „põhikohtuasja hagejad"), kelle puhul vastavalt lend tühistati ja lend hilines 26 tundi, nõudsid kahel korral, et nende lendude eest vastutavad lennuettevõtjad, nimelt Royal Air Maroc (kohtuasi C-145/15) ja Koninklijke Luchvaart Maatschappij NV (kohtuasi C-146/15), maksaksid määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist.

12. Pärast seda, kui need kaks lennuettevõtjat teineteise järel keeldusid hagejatele hüvitist maksmast, esitasid viimased riigisekretärile taotluse võtta haldussunni meetmed, et kohustada neid määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c rikkumist heastama ja maksma neile nõutud hüvitist selle määruse artikli 7 alusel.

13. Riigisekretär jättis põhikohtuasja hagejate taotlused ja kaebused rahuldamata. Seejärel esitasid K. Ruijssenaars ja A. Jansen riigisekretäri neid puudutava otsuse peale hagi Rechtbank Oost-Brabant'ile (Ida-Brabanti esimese astme kohus) ja J. H. Dees-Erf esitas riigisekretäri teda puudutava otsuse peale hagi Rechtbank Den Haag'ile (Haagi esimese astme kohus). Mõlemad nimetatud kohtud tunnistasid hagid põhjendamatuks. Seega otsustasid põhikohtuasja hagejad esitada apellatsioonkaebuse Raad van State'ile (kõrgeim halduskohus).

14. Mõlema esitatud kohtuasja puhul väljendas Raad van State (kõrgeim halduskohus) kahtlusi seoses riigisekretäri pädevusega võtta lennuettevõtjate suhtes haldussunni meetmeid igal konkreetsel juhul, kui rikutakse määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c ja artiklit 7.

15. See kohus leidis nimelt, et kuna lennuettevõtja ja reisija vaheline suhe on tsiviilõiguslik, kuulub selle lennuettevõtja poolt kohustuste täitmata jätmise küsimus tsiviilkohtu pädevusse. Riigisekretäri puhul niisuguse pädevuse tunnustamine kahjustaks tema sõnul kohtute pädevuse jaotust Madalmaades. Lisaks, vastavalt parlamendis lennundusseadust ettevalmistavatele töödele ei ole haldusasutuse ülesanne nõuda lennuettevõtjalt reisijate nimel hüvitist.

3 — *Stb*. 1992, nr 368.

16. Selles kontekstis otsustas Raad van State (kõrgeim halduskohus) nendes kahes kohtuasjas menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas määruse nr 261/2004 artikkel 16 kohustab liikmesriigi ametivõime võtma rakendusmeetmeid, mis annavad selle artikli alusel määratud asutusele õiguse võtta haldussunni meetmeid igal konkreetsel juhul, kui rikutakse määruse artikli 5 lõike 1 punkti c ja artiklit 7, et tagada igal konkreetsel juhul lennureisija õigus hüvitisele, arvestades seda, et Madalmaade õiguse kohaselt on reisijatel õigus pöörduda tsiviilkohtusse nende õiguste kaitseks, mis liidu õiguse alusel neile määruse artikli 5 lõike 1 punktist c ja artiklist 7 tuleneb?

III. **Kohtujuristi analüüs**

17. Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklit 16 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus, kellele lennureisija on esitanud individuaalse kaebuse, peab asjaomase lennuettevõtja suhtes võtma sunnimeetmeid, et kohustada teda maksma reisijale nimetatud määruse alusel tasumisele kuuluvat hüvitist.

18. Tegelikult on käesolevates kohtuasjades küsimus selles, millise ulatusega roll on antud siseriiklikele asutustele, kes määruse nr 261/2004 kohaselt vastutavad selle jõustamise eest.

19. Määruse nr 261/2004 artiklit 16 ei ole Euroopa Kohus veel tõlgendanud. See on tõstatunud vaid kohtuasjades, milles tehti kohtuotsused komisjon *vs*. Luksemburg (C-264/06, EU:C:2007:240), komisjon *vs*. Rootsi (C-333/06, EU:C:2007:351) ja McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ilma et siin esitatud küsimust oleks siiski käsitletud.

20. Põhikohtuasja hagejate sõnul kohustab see artikkel määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutavat siseriiklikku asutust võtma lennuettevõtjate suhtes sunnimeetmeid, et kohustada neid maksma asjaomastele reisijatele selle määruse artiklite 5 ja 7 alusel tasumisele kuuluvat hüvitist. Seega on põhikohtuasja hagejad seisukohal, et vahet tuleks teha ühelt poolt lepinguliste kohustuste rikkumisest tuleneval tsiviilkohtusse esitataval kahjunõudel ning teiselt poolt hüvitise maksmise kohustusel, mis tuleneb otse määrusest nr 261/2004 ja mille peab kehtestama selle määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus [4].

21. Selle analüüsiga ei nõustu ma järgmistel põhjustel.

22. Määruse nr 261/2004 artikli 16 lõige 1 näeb ette, et „[i]ga liikmesriik määrab asutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest […] Vajaduse korral võtab see asutus vajalikud meetmed reisijate õiguste kaitsmise tagamiseks”. Selle artikli lõikes 2 on märgitud, et „iga reisija [võib] esitada lõike 1 alusel kaebuse määratud asutusele või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta liikmesriigi territooriumil asuvas mis tahes lennujaamas või kõnealusel territooriumil asuvasse lennujaama kolmandast riigist saabuva mis tahes lennuga seotud rikkumise kohta”. Lõpuks näeb nimetatud artikli lõige 3 ette, et „[l]iikmesriikide poolt käesoleva määruse rikkumise puhul kohaldatavad karistused on tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad”.

23. Määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutava siseriikliku asutuse eesmärk võib seega olla kahesugune. Nimelt on tema esimene, kohustuslik ülesanne tagada selle määruse jõustamine. Teine, mis ei ole tingimata omistatud sellele asutusele, vaid mille võib usaldada ka mõnele teisele asutusele, on lennureisijate kaebuste käsitlemine.

4 — Kirjalike seisukohtade punkt 20, kohtuasi C-145/15.

24. Määruse nr 261/2004 artikli 16 sõnastuses ei võimalda miski järeldada, et selle määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus peab võtma sunnimeetmeid lennuettevõtjate suhtes, et kohustada neid maksma asjaomastele reisijatele selle määruse artiklite 5 ja 7 alusel tasumisele kuuluvat hüvitist.

25. Kuigi vastab tõele, et määruse nr 261/2004 artikli 16 tekst viitab „vajalikele meetmetele" ja „karistusele", osutavad need mõisted tegelikult selle määruse jõustamise eest vastutava siseriikliku asutuse esimesele rollile, milleks on tagada nimetatud määruse üldine nõuetekohane jõustamine.

26. Nimelt tuleb seda artiklit 16 tõlgendada koostoimes määruse nr 261/2004 põhjendusega 22. Seega on seal märgitud, et „[l]iikmesriigid peaksid tagama oma lennuettevõtjate *üldise vastavuse* käesolevale määrusele, *kontrollima selle rakendamist* ning *määrama* asjakohase asutuse *seda kontrolli tegema*. Kontroll ei tohiks mõjutada reisijate õigusi ega lennuettevõtjate võimalust kohtu kaudu siseriikliku seaduse alusel õiguskaitset taotleda".[5]

27. Nende kahe sätte koostoimes tõlgendamisest tuleneb, et määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutava siseriikliku asutuse esimene, kohustuslik ülesanne on üldisel viisil tagada, et lennuettevõtjad täidavad sellest määrusest tulenevaid kohustusi. Näiteks peab see asutus tagama, et lennureisijaid saaksid lennuettevõtjalt nõuetekohaselt teavet oma õiguste kohta või et nad teaksid, kelle poole pöörduda olukorras, kus nad leiavad, et nende õigusi ei ole järgitud.[6] Samuti peavad nad tuvastama võimalikud määrusest tulenevate kohustuste rikkumised lennuettevõtjate poolt ning need heastama.

28. Nende kohustuste rikkumise korral võtab määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus reisijate õiguste järgimiseks vajalikud meetmed ja muu hulgas karistused lennuettevõtjate suhtes.[7] Mõiste „karistused" kasutamine nimetatud määruse artikli 16 lõikes 3 ei jäta kahtlustele ruumi. Mitte mingil juhul ei saa need karistused asuda hüvitise asemele, mida makstakse reisijatele, kelle õigusi ei ole järgitud. Nimelt määratakse need karistused üksnes juhul, kui lennuettevõtjad rikuvad määrusest nr 261/2004 tulenevaid kohustusi, mitte aga siis, kui rikutakse subjektiivseid õigusi, mis tuleneb lennureisijale sellest määrusest pärast lennuettevõtjaga sõlmitud lepingut. Nimetatud määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus kaitseb oma esimese ülesande raames tegelikult lennureisijate kollektiivseid huvisid.

29. Seda tõlgendust kinnitavad hetkel menetluses olevad määruse nr 261/2004 muudatuse ettevalmistavad tööd. Seega märgib komisjon, tuletades siiski meelde, et määruses on „ette nähtud, et liikmesriigid loovad [selle] nõuetekohase kohaldamise tagamiseks riiklikud täitevasutused"[8], et tuleb täpsustada nende asutuste rolli, mis hõlmab sõnaselgelt üldise jõustamisega seotud ülesannete täitmist, ja tagada, et nad võtavad kasutusele praegusest veelgi ennetavama kontrollipoliitika.[9]

5 — Kohtujuristi kursiiv.

6 — Vt komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule määruse nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta, kohaldamise kohta (COM(2011) 174 lõplik), punktid 3.3 ja 3.4.

7 — Vt selle määruse artikli 16 lõiked 1 ja 3.

8 — Vt ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 261/2004 ning määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta reisijate ja nende pagasi õhuveol (COM(2013) 130 final), punkt 1.1.

9 — Vt selle ettepaneku punkt 3.3.1.2.

30. Liikmesriikidel on teatav kaalutlusruum nimetatud asutuste määramisel ja eelkõige neile niisuguse pädevuse andmisel, mida nad neile anda soovivad. Selles osas esineb teatav institutsiooniline lahknevus. Teatavad liikmesriigid on otsustanud määrata määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutavaks siseriiklikuks asutuseks oma lennuameti, samas kui teised eelistasid määrata selleks oma tarbijakaitseameti.[10] Samuti, kui teatavad liikmesriigid (tegelikult enamik) määrasid, et see asutus on pädev käsitlema individuaalseid kaebusi määruse artikli 16 lõike 2 tähenduses, siis teised seevastu andsid selle ülesande ühele teisele asutusele.[11]

31. Mida aga teha, kui määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus on vastutav ka individuaalsete kaebuste käsitlemise eest? Kas tal lasub kohustus võtta sunnimeetmed, et kohustada lennuettevõtjat lennureisijale hüvitist maksma? Mina nii ei arva.

32. Nagu nägime, võib määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus vastavalt selle määruse artikli 16 lõikele 2 olla kohustatud ka kaebusi käsitlema. Selle sätte sõnastuses ei viita miski sellele, et tal lasuks kohustus tegutseda lennureisija kaebuse peale, mis puudutab tema määrusest tulenevate õiguste rikkumist. Minu arvates on liikmesriikidel selles osas teatav kaalutlusruum, mis puudutab sellele asutusele antud pädevuste ulatust. Viimane võib seega olla asutuseks, kelle ülesanne on kohtuväliselt lahendada lennuettevõtjate ja reisijate vahelisi vaidlusi ja olla vahendaja rollis või võib tema roll olla piiratud tema poole kaebusega pöördunud lennureisijate teavitamisega muu hulgas sellest, kuidas edasi toimida, nt esitada lennuettevõtjale kaebus või kasutada selleks ELi kaebuse vormi.[12]

33. Kuigi määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutaval siseriiklikul asutusel, kes käsitleb kaebusi, puudub kohustus tegutseda individuaalse kaebuse peale, võib talle esitatud kaebuste arv olla aga oluline näitaja lennuettevõtjal lasuvate kohustuste korduvast rikkumisest ja võib seega suunata selle asutuse võtma sunnimeetmeid lennuettevõtja vastu.[13]

34. Niisugune tõlgendus ei saa seada kahtluse alla määruse nr 261/2004 eesmärke, nimelt eesmärki tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja võtma täielikult arvesse tarbijakaitse üldisi nõudeid.[14] Ristivastupidi.

35. Nimelt tuletan meelde, et määruse nr 261/2004 eesmärk on tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase, andes neile miinimumõigused lennureisist mahajätmise ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise korral.[15] Kui nad leiavad, et nende õigusi on rikutud ning et kohtuväline vaidlus ei toonud lahendust, jääb lennureisijatele võimalus kasutada klassikalisi õiguskaitsevahendeid. Järelikult võivad nad pöörduda pädevasse kohtusse. Enamikus liikmesriikides on vaidlustele, mille nõude väärtus ei ületa teatavat piirmäära, olemas lihtsustatud menetlus, mis hõlbustab seega lennureisijate võimalusi kohtusse pöörduda.[16] Selles osas täpsustab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et Madalmaades on see piirmäär 25 000 eurot ning advokaadipoolne esindamine ei ole kohustuslik.

10 — Vt komisjoni dokument, mis on kättesaadav veebilehel http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf.

11 — Samas. Nii on see muu hulgas Ungari, Soome Vabariigi ja Rootsi Kuningriigi puhul.

12 — See vorm on kättesaadav veebilehel http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_fr.pdf.

13 — Lisaks teeb komisjon 8. joonealuses märkuses nimetatud määruse ettepanekus ettepaneku paremaks koostööks määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutava siseriikliku asutuse ja selle asutuse vahel, kes käsitleb individuaalseid kaebusi, et kergemini tuvastada sellest määrusest tulenevate kohustuste rikkumised, ning seega vajaduse korral karistada reegleid rikkunud lennuettevõtjat (vt artiklid 16 ja 16a).

14 — Vt selle määruse põhjendus 1.

15 — Vt selle määruse artikli 1 lõige 1.

16 — Vt Euroopa Parlamendi dokument „Euroopa väiksemate kohtuvaidluste menetlus – õiguslik analüüs komisjoni ettepanekule parandada olemasoleva süsteemi puudusi", kättesaadav veebilehel http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2014/542137/EPRS_IDA%282014%29542137_FR.pdf.

36. Mis puudutab piiriüleseid vaidlusi, siis tuletan meelde, et on olemas määruses (EL) nr 861/2007 [17] ette nähtud Euroopa väiksemate kohtuvaidluste menetlus, mida kohaldatakse vaidlustele, mille nõude väärtus ei ületa 2000 eurot ning milles advokaadi abistamine ei ole ka nõutav. [18]

37. Need menetlused võimaldavad lennureisijatel seega pöörduda lihtsustatud korras kohtusse kutseala esindajate ehk lennuettevõtjate vastu.

38. Lisaks on määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutava siseriikliku asutuse, kaebuste käsitlemise eest vastutava asutuse ja vajaduse korral liikmesriigi kohtute vastavate rollide – nagu need ilmnevad minu analüüsist – määratlemine ja määramine tõesti ainsad, mis tagavad lennureisijate ja üldisemalt tarbijate kaitse.

39. Nimelt, kui jätta määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutavale siseriiklikule asutusele ülesanne rakendada subjektiivseid õigusi, mis lennureisijatele selle määruse alusel on antud, ja sundida lennuettevõtjaid maksma selle määruse sätete alusel tasumisele kuuluvat hüvitist, viiks see vältimatult liidu õiguse tõlgendamise erinevusteni, mis on lähtekohaks lennureisijate õiguskindluse puudumisele. Seega kujutan väga hästi ette olukorda, kus nimetatud määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus, kellele on esitatud individuaalne kaebus, leiab, et lennu tühistamine ei olnud põhjustatud erakorralistest asjaoludest, ning rahuldab lennureisija taotluse, sundides lennuettevõtjat talle hüvitist maksma, samas kui samal ajal või hiljem asja menetlev pädev kohus leiab, et niisugused asjaolud on tuvastatud ning järelikult hüvitist maksta ei tule.

40. Lisaks tõusetub vältimatult küsimus, kas määruse nr 261/2004 jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus võib olla „kohus" Euroopa Kohtu kohtupraktika tähenduses, mis annab talle seega võimaluse kasutada eelotsusemenetlust. Minu arvates ei saa sellist asutust nii kvalifitseerida. [19] Niisiis, kui ma tunnistaksin, et see asutus võib võtta sunnimeetmeid lennuettevõtja suhtes, et kohustada teda lennureisijale hüvitist maksma, siis kahtluse korral, kuidas tõlgendada määruse nr 261/2004 asjakohaseid sätteid, kaasneks oht, et määruse jõustamise eest vastutavad erinevad siseriiklikud asutused tõlgendavad neid sätteid erinevalt ja seega kahjustaks see liidu õiguse ühetaolist tõlgendamist ja kohaldamist kohtuvaidluses, mida on palju Euroopa Kohtus, kuna nimetatud sätete tõlgendamine on keerukas.

41. Kõiki neid tegureid arvesse võttes olen arvamusel, et määruse nr 261/2004 artiklit 16 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus, kellele lennureisija on esitanud individuaalse kaebuse, ei saa asjaomase lennuettevõtja suhtes võtta sunnimeetmeid, et kohustada teda maksma reisijale määruse alusel tasumisele kuuluvat hüvitist.

IV. **Järeldus**

42. Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Raad van State (kõrgeim halduskohus) küsimusele järgmiselt: Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi

17 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. juuli 2007. aasta määrus, millega luuakse Euroopa väiksemate kohtuvaidluste menetlus (ELT 2007, L 199, lk 1).

18 — Vt selle määruse artikli 2 lõige 1 ja artikkel 10.

19 — Tuletan meelde, et „Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võtab Euroopa Kohus selleks, et hinnata, kas eelotsusetaotluse esitanud organ kujutab endast „kohut" ELTL artikli 267 tähenduses – küsimus, mis kuulub üksnes liidu õiguse valdkonda – arvesse järgmisi asjaolusid nende kogumis: organi õiguslik alus, alalisus, otsuste kohustuslikkus, menetluse võistlevus, õigusnormide kohaldamine selle organi poolt ning tema sõltumatus […]. Pealegi võib liikmesriigi kohus saata asja Euroopa Kohtule vaid juhul, kui tegemist on poolelioleva vaidlusega ja see kohus peab vastava menetluse raames tegema kohtuotsuse jõudu omava lahendi" (vt kohtuotsus Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto Estradas das Beiras Litoral e Alta, C-377/13, EU:C:2014:1754, punkt 23).

kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artiklit 16 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse jõustamise eest vastutav siseriiklik asutus, kellele lennureisija on esitanud individuaalse kaebuse, ei saa asjaomase lennuettevõtja suhtes võtta sunnimeetmeid, et kohustada teda maksma reisijale nimetatud määruse alusel tasumisele kuuluvat hüvitist.