Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
MACIEJ SZPUNAR
esitatud 4. märtsil 2021 [1]

Kohtuasi C-570/19

Irish Ferries Ltd
versus
National Transport Authority

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud High Court (kõrge kohus, Iirimaa))

Eelotsusetaotlus – Meritsi ja siseveeteedel reisijate õigused – Määrus (EL) nr 1177/2010 – Tühistamine – Etteteatamine enne esialgu kavandatud väljumiskuupäeva uue laeva hilinemisega kohaletoimetamise korral vedajale – Tagajärjed

I. Sissejuhatus

1. Kui määruse (EÜ) nr 261/2004 [2] kohta, mis reguleerib reisijate õigusi õhutranspordi valdkonnas, on olemas mahukas Euroopa Kohtu praktika, siis liidu õigusaktidega, mis reguleerivad nende õigusi raudtee-, [3] maantee- [4] või ka – nagu käsitletaval juhul – mereveo valdkonnas, [5] on see teistmoodi. Käesolev eelotsusetaotlus on esimene, mille raames palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul tõlgendada määruse nr 1177/2010 sätteid.

2. Selle eelotsusetaotluseni viis menetlus, mille pooled on mereveoettevõtja Irish Ferries Ltd ja National Transport Authority (riiklik transpordiamet, edaspidi „NTA“), kes on määruse nr 1177/2010 riiklik täitevasutus, ning mis puudutab kõikide nende laevaühenduste tühistamist, mille selle vedaja üks laev pidid tagama Iirimaa ja Prantsusmaa vahel 2018. aasta jooksul enam kui 20 000 reisijale.

3. Eelotsusetaotluse esitanud kohus palub oma kümne eelotsuse küsimusega Euroopa Kohtul seisukoha võtta määruse nr 1177/2010 mitme sätte tõlgendamise ja selle määruse kehtivuse küsimuses. Need küsimused esitavad suure hulga väljakutseid mereveo valdkonnas. Et õhuveo

[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).

[3] Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1371/2007 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT 2007, L 315, lk 14).

[4] Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EÜ) nr 181/2011, mis käsitleb bussisõitjate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT 2011, L 55, lk 1).

[5] Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta määrus (EL) nr 1177/2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT 2010, L 334, lk 1).

vallas on samasugustele väljakutsetele vastamiseks läinud vaja umbes 15 aastat arenguid kohtupraktikas, on tõenäoline, et Euroopa Kohtu vastuseid siin esitatud küsimustele täpsustatakse tulevikus.

4. Käesolevas ettepanekus analüüsin viidetega nendele kohtupraktika arengutele, kas ja kui jah, siis mil määral võib need analoogia alusel üle kanda mereveole.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

5. Määruse nr 1177/2010 artikli 1 „Sisu“ kohaselt kehtestatakse selle määrusega eeskirjad meritsi ja siseveeteedel toimuva transpordi kohta muu hulgas seoses reisijate õigustega reisi tühistamise või hilinemise korral ja kaebuste menetlemisega.

6. Selle määruse artiklis 2 „Kohaldamisala“ on nähtud ette:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse reisijate suhtes, kes:

a) kasutavad reisijateveoteenuseid, mille puhul pardalemineku sadam asub liikmesriigi territooriumil;

b) kasutavad reisijateveoteenuseid, mille pardalemineku sadam asub väljaspool liikmesriigi territooriumi ja pardalt mahatuleku sadam asub liikmesriigi territooriumil, tingimusel et teenust osutab liidu vedaja, nagu on määratletud artikli 3 punktis e;

c) reisivad ristluslaevadel, mille puhul pardalemineku sadam asub liikmesriigi territooriumil. Siiski ei kohaldata kõnealuste reisijate suhtes artikli 16 lõiget 2, artikleid 18 ja 19 ning artikli 20 lõikeid 1 ja 4.

2. Käesolevat määrust ei kohaldata reisijate suhtes, kes reisivad:

a) kuni 12 reisija vedamiseks ettenähtud laevadel;

b) laevadel, mille käitamise eest vastutavasse meeskonda ei kuulu rohkem kui kolm liiget või mille kogu reisijateveoteenuse vahemaa ühes suunas on väiksem kui 500 meetrit;

c) ekskursioonidel ja lõbureisidel, välja arvatud ristlused, või

d) ilma mehaanilise jõuallikata laevadel ning algupärastel, enne 1965. aastat projekteeritud ajaloolistel reisilaevadel ja nende üksikkoopiatel, mis on ehitatud valdavalt algupärastest materjalidest ja mis on ette nähtud kuni 36 reisija vedamiseks.

3. Liikmesriigid võivad kahe aasta jooksul alates 18. detsembrist 2012 teha erandi käesoleva määruse kohaldamisest alla 300-tonnise kogumahtuvusega meresõidulaevade suhtes, mida käitatakse riigisisestel vedudel, tingimusel et käesolevas määruses sätestatud reisijate õigused on piisavalt tagatud siseriiklike õigusaktidega.

4. Liikmesriigid võivad teha erandi käesoleva määruse kohaldamisest avaliku teenindamise kohustuste, avaliku teenindamise lepingute või integreeritud teenustega hõlmatud reisijateveoteenuste suhtes, tingimusel et käesolevas määruses sätestatud reisijate õigused on võrreldaval määral tagatud siseriiklike õigusaktidega.

[…]“.

7. Selle määruse artiklis 3 on nähtud ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[…]

„f) „reisijateveoteenus“ – ärilistel eesmärkidel meritsi ja siseveeteedel osutatav veoteenus, mida osutatakse vastavalt avaldatud sõiduplaanile;

[…]

m) „veoleping“ – vedu käsitlev leping vedaja ja reisija vahel ühe või mitme veoteenuse või ristluse osutamiseks;

n) „pilet“ – veolepingu sõlmimist kinnitav kehtiv dokument või muu tõend“.

8. Selle määruse artiklis 18 „Marsruudi muutmine ja hüvitamine seoses tühistatud või hilinenud väljumistega“, mis paikneb III peatükis „Vedajate ja terminalioperaatorite kohustused reisi katkemise korral“, on sätestatud:

„1. Kui vedajal on alust arvata, et reisijateveoteenus tühistatakse või selle sadamaterminalist väljumine hilineb rohkem kui 90 minutit, tuleb reisijatel võimaldada viivitamata valida järgmiste võimaluste vahel:

a) võrreldavatel tingimustel ilma igasuguse lisatasuta marsruudi muutmine lõppsihtkohta jõudmiseks esimesel võimalusel vastavalt veolepingus sätestatule;

b) piletihinna hüvitamine ja vajaduse korral tasuta tagasireisiteenus esimesse väljumiskohta esimesel võimalusel vastavalt veolepingus sätestatule.

2. Kui reisijateveoteenus tühistatakse või selle sadamast väljumine hilineb rohkem kui 90 minutit, on reisijatel õigus marsruuti muuta või saada vedajalt piletihinna hüvitist.

3. Lõike 1 punktis b ja lõikes 2 sätestatud hüvitise maksmisel hüvitatakse kogu pileti ostuhind seitsme päeva jooksul kas sularahas, elektroonilise pangaülekandega, pangakorralduse või pangatšekkidena ärajäänud reisi osa või osade puhul ning juba toimunud reisi osa või osade puhul, kui reis ei oma seoses reisija esialgse reisikavaga enam mõtet. Reisija nõusolekul võib kogu pileti ostuhinna hüvitada ka reisitšekkide ja/või teiste teenustega summas, mis on võrdne pileti ostuhinnaga, eeldusel et tingimused on paindlikud, eelkõige seoses kehtivusaja ja sihtkohaga.“

9. Määruse nr 1177/2010 artiklis 19 „Piletihinna hüvitamine seoses reisi hilinenud saabumisega“ on sätestatud:

„1. Kaotamata õigust transpordile, võivad reisijad taotleda vedajalt hüvitist[, kui nad saabuvad veolepingus kindlaks määratud lõppsihtkohta hilinemisega]. Hüvitise miinimummäär on 25% piletihinnast, kui reis hilineb vähemalt:

a) ühe tunni reisi puhul, mis sõiduplaani järgi kestab neli tundi;

b) kaks tundi reisi puhul, mis sõiduplaani järgi kestab üle nelja tunni, kuid mis ei ületa kaheksat tundi;

c) kolm tundi reisi puhul, mis sõiduplaani järgi kestab kaheksa tundi, kuid mis ei ületa 24 tundi, või

d) kuus tundi reisi puhul, mis sõiduplaani järgi kestab rohkem kui 24 tundi.

Kui hilinemise aeg ületab kahekordselt punktides a–d märgitud aja, hüvitatakse 50% piletihinnast.

2. Reisikaardi või perioodipiletiga reisijad, kes kogevad selle kehtivuse ajal reisi korduvaid hilinenud saabumisi, võivad taotleda piisavat hüvitist vastavalt vedaja hüvitiste korrale. Selles korras sätestatakse hilinenud saabumise kindlaksmääramise ja hüvitise arvestamise kriteeriumid.

3. Hüvitise arvutamisel võetakse arvesse hind, mille reisija hilinenud reisijateveoteenuse eest tegelikult tasus.

4. Kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõidu eest, võetakse reisi edasi- või tagasisuunal hilinenud saabumise korral makstava hüvitise arvutamisel arvesse poolt kõnealuse reisijateveoteenuse pakutava transpordi eest makstud hinnast.

5. Hüvitis makstakse ühe kuu jooksul pärast hüvitise taotluse esitamist. Hüvitist võib maksta reisitšekkide ja/või muude teenustega, kui tingimused on paindlikud, eelkõige seoses kehtivusaja ja sihtkohaga. Reisija nõudmisel makstakse hüvitis rahas.

6. Piletihinna hüvitisest ei või maha arvata tehingukulusid, sealhulgas lõive, telefonikõnede või markide maksumust. Vedajad võivad määrata alammäärad, millest madalamaid hüvitussummasid ei maksta. Kõnealune alammäär ei ületa 6 eurot.“ [täpsustatud sõnastus]

10. Selle määruse artiklis 20 „Erandid“ on nähtud ette:

„1. Kui väljumisaeg ei ole kindlaks määratud, ei kohaldata artikleid 17, 18 ja 19 lahtise väljumisajaga piletit omavate reisijate, välja arvatud reisikaarti või perioodipiletit omavate reisijate suhtes.

2. Artikleid 17 ja 19 ei kohaldata juhul, kui reisijat on enne pileti ostmist reisi tühistamisest või hilinemisest teavitatud või kui väljumine tühistatakse või hilineb reisija süül.

3. Artikli 17 lõiget 2 ei kohaldata, kui vedaja tõestab, et tühistamise või hilinemise põhjuseks on laeva ohutut käitamist takistavad ilmastikutingimused.

4. Artiklit 19 ei kohaldata, kui vedaja tõestab, et tühistamise või hilinemise põhjuseks on laeva ohutut käitamist takistavad ilmastikutingimused või reisijateveoteenuse osutamist takistavad erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.“

11. Selle määruse artiklis 24 „Kaebused“, mis asub selle IV peatükis „Üldeeskirjad teabe ja kaebuste kohta“, on sätestatud:

„1. Vedajad ja terminalioperaatorid kehtestavad või omavad mehhanismi, mis on kergesti juurdepääsetav, et käsitleda kaebusi seoses käesoleva määrusega hõlmatud õiguste ja kohustustega.

2. Kui käesoleva määrusega hõlmatud reisija soovib esitada vedajale või terminalioperaatorile kaebust, esitab ta selle kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mil teenust osutati või oleks tulnud osutada. Ühe kuu jooksul alates kaebuse saamisest teavitab vedaja või terminalioperaator reisijat sellest, kas tema kaebus on põhjendatud, tagasi lükatud või on veel käsitlemisel. Lõplik vastus tuleb anda siiski hiljemalt kahe kuu jooksul pärast kaebuse saamist.“

12. Määruse nr 1177/2010 artiklis 25 „Riiklikud täitevasutused“, mis paikneb selle määruse V peatükis „Jõustamine ja riiklikud täitevasutused“, on sätestatud:

„1. Iga liikmesriik määrab uue või olemasoleva asutuse või asutused vastutama käesoleva määruse jõustamise eest seoses tema territooriumil asuvatest sadamatest lähtuvate reisijateveoteenuste ja ristlustega ja seoses kolmandatest riikidest sellistesse sadamatesse saabuvate reisijateveoteenustega. Iga asutus võtab käesoleva määruse täitmise tagamiseks vajalikud meetmed.

Iga asutus on oma organisatsiooni, rahastamisotsuste, juriidilise struktuuri ja otsuste tegemise poolest ärihuvidest sõltumatu.

2. Liikmesriigid teavitavad komisjoni käesoleva artikli kohaselt määratud asutusest või asutustest.

3. Iga reisija võib kooskõlas siseriikliku õigusega esitada kaebuse käesoleva määruse väidetava rikkumise kohta igale lõike 1 kohaselt määratud pädevale asutusele või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele. Pädev asutus annab reisijate esitatud kaebustele põhjendatud vastused mõistliku aja jooksul.

Liikmesriik võib otsustada, et:

a) reisija esitab käesoleva määrusega hõlmatud kaebuse kõigepealt vedajale või terminalioperaatorile ja/või

b) riiklik täitevasutus või liikmesriigi määratud muu pädev asutus tegutseb edasikaebusi käsitleva asutusena kaebuste puhul, mida ei ole artikli 24 kohaselt lahendatud.

Liikmesriigid, kes on otsustanud teha artikli 2 lõike 4 kohaselt teatavate teenuste suhtes erandi, tagavad samaväärse mehhanismi olemasolu reisijate õiguste täitmise tagamiseks.“

13. Selle määruse artiklis 27 „Täitevasutuste koostöö“ on nähtud ette:

„Artikli 25 lõikes 1 osutatud riiklikud täitevasutused vahetavad teavet oma töö ja otsustuspõhimõtete ning -tavade kohta sellises ulatuses, mis on vajalik käesoleva määruse ühtseks kohaldamiseks. Selle ülesande täitmisel toetab neid komisjon.“

B. Iiri õigus

14. Õigusaktis meritsi ja siseveeteedel reisijate õiguste kohta (– European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012; S.I. No. 394/2012; edaspidi „2012. aasta õigusakt“), mis võeti vastu 10. oktoobril 2012, on artiklis 3 nimetatud NTA määruse nr 1177/2010 riiklikuks täitevasutuseks selle määruse artikli 25 tähenduses.

15. Vastavalt 2012. aasta õigusakti artikli 4 lõikele 1 esitab NTA kas omal algatusel või pärast reisija esitatud kaebust – olles arvamusel, et teenuseosutaja ei täida või rikub määrust 1177/2010, – teenuseosutajale teatise, milles täpsustatakse asjaomast täitmata jätmist või rikkumist ja nõutakse teenuseosutajalt teatises täpsustatud tähtaja jooksul ette nähtud meetmete võtmist teatise täitmiseks. 2012. aasta õigusakti artikli 4 lõike 3 kohaselt karistatakse selle teatise järgimata jätmise eest rahatrahvidega.

III. Põhikohtuasja faktilised asjaolud, menetlus Euroopa Kohtus ja eelotsuse küsimused

16. Irish Ferriese emaettevõtjaga Irish Continental Group plc (ICG) sõlmis 2016. aastal lepingu Saksa õiguse alusel asutatud äriühinguga Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (edaspidi „laevatehas“) ro-ro parvlaeva (edaspidi „laev“) ehitamise kohta, kusjuures selle täielikult sertifitseeritud laeva kohaletoimetamine ICG-le oli planeeritud hiljemalt 26. maile 2018.

17. Laev pidi hakkama sõitma 2018. aasta suvehooajal, et tagada erinevad ühendused, sh uus pidev edasi-tagasi-teenus Dublini (Iirimaa) ja Cherbourg'i (Prantsusmaa) vahel.

18. Võttes arvesse ülesõidu kestust (umbes 18 tundi), oli Irish Ferries kavatsenud laeva kasutada selleks, et tagada ühendus ülepäeviti vaheldumisi ühe teise laevaga, mida ta kasutas 2018. aasta hooajal marsruudil Rosslare'i (Iirimaa) ja Cherbourg'i vahel ning marsruudil Rosslare'i ja Roscoffi (Prantsusmaa) vahel, pakkudes nii igapäevast teenust Iirimaa ja Prantsusmaa vahel, ehkki väljumisega erinevatest sadamatest/sihtkohaga erinevates sadamates.

19. Jaanuaris 2017 teatas laevatehas Irish Ferriesele, et laeva kavandatav kohaletoimetamise kuupäev on 22. juuni 2018.

20. Irish Ferries alustas 27. oktoobril 2017 laeva 2018. aasta reisihooaja broneeringute vastuvõtmist, kusjuures esimene ülesõit kavandati 12. juulile 2018. Laevatehas kinnitas 1. novembril 2017, et laev toimetatakse kohale 22. juunil 2018.

21. Laevatehas andis 18. aprilli 2018. aasta e-kirjaga Irish Ferriesele teada, et laeva ei toimetata kohale enne 13. juulit 2018 ning seda nende kolmandate poolte teenusepakkujate viivituse tõttu, kellega laevatehas oli sõlminud alltöövõtulepingu, osutades ka, et „kohaletoimetamine võib veelgi rohkem hilineda eelkõige viivituse tõttu välisalade sisustamisel“.

22. Tõdenud 20. aprillil 2018, et ta ei saa asendada seda laeva ei ühegi oma laevastiku laevaga ega asenduslaeva rentimisega laevaagendi kaudu, tühistas Irish Ferries ülesõidud kuni uue kohaletoimetamiskuupäevani, millele lisati igaks juhuks laeva ettevalmistamise aeg. Irish Ferries tühistas seega ülesõidud, mis olid kavandatud ajavahemikuks 2018. aasta 12. juulist kuni 29. juulini (edaspidi „esimene tühistamine“).

23. Esimese tühistamise raames astus Irish Ferries mitmesuguseid samme. Ta teatas eelkõige kõikidele asjaomastele reisijatele ülesõitude tühistamisest ette 12 nädalat, pakkudes neile kas kogu summa kohest hüvitamist ilma tingimusteta või muude ülesõitude broneeringut nende valikul (edaspidi „alternatiivsed ülesõidud“). Et teist samasugust teenust asjaomastel marsruutidel ei olnud, pakkus Irish Ferries asjaomastele reisijatele tervet hulka alternatiivseid ülesõite erinevatest lähtesadamatest otse erinevatesse sihtsadamatesse Iirimaa ja Prantsusmaa vahel (näiteks esialgu planeeritud ülesõidule eelneval või järgmisel päeval – või ükskõik missugusel muul kuupäeval – olenevalt jõudlusest) või teise riigi kaudu, st läbi Suurbritannia (edaspidi „maismaaühendus“). NTA vaidlustas selle, et Irish Ferries pakkus kõikidele asjaomastele reisijatele vedu muudetud marsruuti pidi, maismaaühenduse kaudu, eelotsusetaotluse esitanud kohtus.

24. Reisijatele, kes saadeti Rosslare'i või Rosslare'ist teele muudetud marsruuti pidi (Dublini asemel) ja/või Roscoffi või Roscoffist teele muudetud marsruuti pidi (Cherbourg'i asemel), ei pakkunud Irish Ferries, et ta hüvitab võimalikud lisakulud, mida reisijad pidid lähte- või sihtsadama muutuse tõttu kandma (edaspidi „lisakulud“). Irish Ferries leidis nimelt, et kõikidele reisijatele ei too see kaasa lisakulusid, sest mõned neist asusid Rosslare'ile lähemal ja veetsid oma puhkuse lähemal Roscoffile kui Cherbourg'ile.

25. NTA teatas 9. mail 2018 Irish Ferriesele, et analüüsib esimese tühistamise asjaolusid, et teha kindlaks määruse nr 1177/2010 rakendamise kord niisugusel juhul, ning palus tal endale edastada põhjused, miks Irish Ferries arvab, et see tühistamine on tingitud erakorralistest asjaoludest, mis ei olnud tema kontrolli all. Irish Ferries esitas NTA-le üksikasjalikud argumendid selle tühistamise kohta.

26. NTA palus 1. juunil 2018 Irish Ferriesel edastada endale teave selle kohta, kas on järginud määruse nr 1177/2010 artiklit 18. Irish Ferries vastas 8. juunil 2018 ning järgnes kirjavahetus.

27. Laevatehas teatas 11. juunil 2018 Irish Ferriesele, et laeva kohaletoimetamine hilineb ja toimub mingil kuupäeval septembris ning seda tema alltöövõtjate viivituse tõttu elektrikaabelduse ning laevakere ja tekimaja elektrisüsteemi paigaldamise töödes, samuti viivituse tõttu avalikele aladele mõeldud sisustuselementide tarnes. Et ta ei saanud laeva kasutada, otsustas Irish Ferries tühistada kõik ülesõidud, mis olid kavandatud ajale pärast 30. juulit 2018 (edaspidi „teine tühistamine“). Laev toimetati igal juhul kohale 12. detsembril 2018, s.o umbes 200-päevase hilinemisega.

28. Teise tühistamise raames astus Irish Ferries mitu sammu suhetes asjaomaste reisijatega, st konkreetselt teatas neile esiteks teisest tühistamisest niipea, kui talle kinnitati, et asenduslaeva rentida ei ole võimalik, ning seda 7–12-nädalase etteteatamisega ning teiseks pakkus neile järgmisi valikuid: esialgsete ülesõitude tühistamine ja piletihinna kohene hüvitamine täies ulatuses; alternatiivsed ülesõidud Prantsusmaale ilma võimalike lisakulude hüvitamiseta ning lõpuks vedu muudetud marsruuti pidi ja maismaaühenduse kaudu, mille nad valivad pakutud

maismaaühenduste hulgast välja ise, väljumisega ükskõik missugusest Iirimaa sadamast niisugustesse Prantsusmaa sadamatesse nagu Cherbourg, Roscoff, Calais ja Caen. Viimasel juhul oli nähtud ette hüvitada reisijatele Suurbritannia läbimiseks kuluva lisakütuse kulud.

29. Nende sammude tagajärg oli see, et 20 000 reisijast, keda need tühistamised puudutasid, valis 82% alternatiivsed ülesõidud Irish Ferriese või teiste vedajatega, 3% eelistas reisida maismaaühenduse kaudu ning ülejäänud 15% valis piletihinna täieliku hüvitamise.

30. Reisijate puhul, kes valisid alternatiivsed ülesõidud, ei jäetud võimalikke lisakulusid reisijate kanda, vaid Irish Ferries kandis need ise. Ka hüvitas Irish Ferries võimalikud piletihindade vahed.

31. Reisijatele, kes valisid maismaaühenduse, hüvitas Irish Ferries Suurbritannia läbimiseks vajaliku kütuse kulu.

32. Irish Ferries ei maksnud siiski hüvitist hilinemisega lõppsihtkohta saabumise eest reisijatele, kes olid seda määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel taotlenud, leides, et kuna ta oli pakkunud muudetud marsruuti pidi saatmist ja piletihinna hüvitamist vastavalt selle määruse artiklile 18, ei kohaldata määruse artikleid 18 ja 19 samal ajal.

33. NTA saatis 1. augustil 2018 Irish Ferriesele eelteatise selle kohta, et tühistatud ülesõitude suhtes kohaldatakse 2012. aasta õigusakti – teatis, millele Irish Ferries vastas 15. augustil 2018.

34. NTA tegi 19. oktoobril 2018 otsuse, milles ta leidis esiteks, et määrus nr 1177/2010 on Dublini ja Cherbourg'i vaheliste 2018. aasta suviste ülesõitude tühistamiste suhtes kohaldatav; teiseks, et Irish Ferries on rikkunud selle määruse artikliga 18 kehtestatud nõudeid, ning kolmandaks, et see mereveoettevõtja ei ole järginud selle määruse artiklit 19. Vastavalt 2012. aasta õigusakti artikli 4 lõikele 1 sai see otsus konkreetse vormi kahe teatise väljaandmises. Irish Ferries esitas selle otsuse kohta oma seisukohad.

35. NTA kinnitas oma 25. jaanuari 2019. aasta otsusega 2012. aasta õigusakti artikli 4 lõike 1 alusel välja antud teatisi, mis puudutasid määruse nr 1177/2010 artikleid 18 ja 19 (edaspidi „vaidlusalune otsus").

36. Ta leidis esiteks, et Irish Ferries on rikkunud määruse nr 1177/2010 artiklit 18 reisijate osas, keda tühistatud ülesõidud puudutasid, kui need reisijad olid pidanud reisima Rosslare'i või väljumisega Rosslare'ist (Dublini asemel) ja/või Roscoffi või väljumisega Roscoffist (Cherbourg'i asemel). NTA palus Irish Ferriesel hüvitada võimalikud lisakulud, mida kandsid reisijad, keda tühistatud ülesõidud puudutasid ja kes olid valinud veo muudetud marsruuti pidi Rosslare'i või väljumisega Rosslare'ist (Dublini asemel) ja/või Roscoffi või väljumisega Roscoffist (Cherbourg'i asemel).

37. Teiseks asus ta seisukohale, et Irish Ferries on rikkunud määruse nr 1177/2010 artiklit 19, ning kohustas viimast maksma hüvitist reisijatele, kes saabusid veolepingus kindlaks määratud lõppsihtkohta hilinemisega.

38. Irish Ferries vaidlustas vaidlusaluse otsuse ja määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 alusel välja antud teatised High Courtis (kõrge kohus, Iirimaa), väites esiteks, et see määrus ei ole kohaldatav, kui tühistamine leiab aset mitu nädalat enne kavandatud ülesõitude kuupäeva. Teiseks vaidlustas Irish Ferries selle, kuidas NTA selle määruse artikleid 18–20 tõlgendas ja kohaldas. Konkreetsemalt väitis ta, et viivitus laeva kohaletoimetamisel kujutab endast

„erakorralist asjaolu“, mis vabastab ta selle määruse artiklis 19 ette nähtud hüvitise maksmisest. Kolmandaks heitis Irish Ferries NTA-le ette, et viimane on rikkunud sama määruse artiklit 25, sest kuritarvitas võimu. NTA kasutas oma pädevust nimelt veoteenuste osas, mille puhul on lähtekoht Prantsusmaal ja sihtkoht Iirimaal, kuigi need teenused kuuluvad Prantsusmaa ametiasutuse ainupädevusse. Neljandaks heidab Irish Ferries NTA-le ette, et viimane on rikkunud määruse nr 1177/2010 artiklit 24 sellega, et ei piiranud oma otsuse toimet reisijatega, kes olid esitanud kaebuse selle määruse artiklis 24 ette nähtud vormis ja tähtaegade jooksul. Viiendaks ja viimaseks vaidlustas Irish Ferries selle määruse kehtivuse proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise põhimõtetest ning Euroopa Liidu põhiõiguste harta (edaspidi „harta“) artiklitest 16, 17 ja 20 lähtudes.

39. Selles olukorras otsustas High Court (kõrge kohus) 22. juuli 2019. aasta otsusega, mis saabus Euroopa Kohtusse 26. juulil 2019, menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„A. Määruse [nr 1177/2010] kohaldatavus

1. Kas määrust [nr 1177/2010] (eelkõige artikleid 18 ja/või 19) kohaldatakse olukorras, kus reisijad on reisi enne broneerinud ja sõlminud veolepingu ning reisijateveoteenused tühistatakse vähemalt seitsmenädalase etteteatamisega enne kavandatud väljumist parvlaevaettevõtjale uue laeva kohaletoimetamise hilinemise tõttu? Kas sellega seoses on määruse kohaldamisel oluline mõni (või kõik) järgmistest asjaoludest:

   a) kohaletoimetamine lükati lõppkokkuvõttes 200 päeva edasi;

   b) parvlaevaettevõtja pidi tühistama kõik reisihooaja ülesõidud;

   c) sobivat alternatiivset laeva ei õnnestunud hankida;

   d) parvlaevaettevõtja suunas üle 20 000 reisija ümber erinevatele ülesõitudele või hüvitas nende ülesõidu piletihinna;

   e) ülesõidud pidid toimuma parvlaevaettevõtja poolt avataval uuel laevaliinil, kus puudus sarnane alternatiivne teenus?

   B. [Määruse nr 1177/2010] artikli 18 tõlgendamine

   Sellele küsimusele tuleb vastata üksnes siis, kui [määruse nr 1177/2010] artiklit 18 saab kohaldada.

2. Kui reisija marsruuti muudetakse vastavalt artiklile 18, kas siis tekib uus veoleping, mistõttu tuleb artikli 19 kohane hüvitise saamise õigus määrata kindlaks selle uue lepingu, mitte esialgse veolepingu alusel?

3. a. Kui artikkel 18 on kohaldatav, siis kas reisi tühistamise ja kõnealusel laevaliinil alternatiivse teenuse puudumise korral (st kõnealuse kahe sadama vahel puudub otseühendus) on alternatiivse ülesõidu pakkumine mõnel teisel olemasoleval laevaliinil või olemasolevatel laevaliinidel, mille saab reisija ise valida, sh maismaaühenduse (*landbridge*) kaudu (nt reisimine parvlaevaga Iirimaalt Ühendkuningriiki ja seejärel maismaateed pidi sõitmine – kütusekulu hüvitab parvlaevaettevõtja – Ühendkuningriigi sadamasse, millest lähtub edasi reis Prantsusmaale, kusjuures kõik

ülesõidud valib reisija) „marsruudi muutmine lõppsihtkohta jõudmiseks“ artikli 18 tähenduses? Kui see ei ole nii, siis milliste kriteeriumide alusel tuleb otsustada, kas marsruudi muutmine toimub „võrreldavatel tingimustel“?

b. Kui tühistatud marsruudil puudub alternatiivne laevasõit, mistõttu ei saa asjaomast reisijat suunata otseliinile algsest lähtesadamast lõppsihtkohta, nagu on sätestatud veolepingus, kas vedaja peab tasuma lisakulud, mis tekivad reisijal, kelle marsruut on ümber suunatud, reisimisel uude lähtesadamasse ja sealt ära ja/või reisimisel uue lõppsihtkoha sadamasse ja sealt ära?

C. [Määruse nr 1177/2010] artikli 19 tõlgendamine

4. a. Kas [määruse nr 1177/2010] artiklit 19 saab kohaldada, kui reis on tegelikkuses juba tühistatud vähemalt seitse nädalat enne kavandatud väljumist? Kui artiklit 19 kohaldatakse, kas seda tehakse siis, kui on kohaldatud [määruse nr 1177/2010] artiklit 18 ja reisija marsruuti on muudetud lisakuludeta ja/või reisijale on makstud hüvitist ja/või ta on valinud hilisema laevasõidu?

b. Kui [määruse nr 1177/2010] artiklit 19 kohaldatakse, siis mida tähendab „lõppsihtkoht“ [selle artikli] tähenduses?

5. Kui artiklit 19 saab kohaldada, siis:

a) kuidas mõõdetakse sellistes tingimustes hilinemist;

b) kuidas arvutatakse makstava hüvitise suuruse määramisel piletihind artikli 19 tähenduses ja eelkõige, kas see hõlmab lisateenustega seotud kulusid (nt kajutid, lemmikloomade hoiukohad ja esimese klassi ootesaalid)?

D. [Määruse nr 1177/2010] artikli 20 lõike 4 tõlgendamine

6. Kui määrust [nr 1177/2010] kohaldatakse, kas siis on esimeses küsimuses kirjeldatud asjaolud ja kaalutlused „erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed“ määruse [nr 1177/2010] artikli 20 lõike 4 tähenduses?

E. [Määruse nr 1177/2010] artikli 24 tõlgendamine

7. Kas [määruse nr 1177/2010] artikli 24 kohaselt kehtib [selle] määruse artiklis 19 sätestatud hüvitist taotlevale reisijale kohustus esitada kaebus kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mil teenust osutati või seda oleks pidanud osutatama?

F. [Määruse nr 1177/2010] artikli 25 tõlgendamine

8. Kas määruse [nr 1177/2010] täitmise eest vastutava riikliku täitevasutuse jurisdiktsioon piirdub laevasõitudega, mis hõlmavad [selle] määruse artiklis 25 nimetatud sadamaid, või võib see laieneda ka tagasisõidule teise liikmesriigi sadamast sellesse liikmesriiki, kus asub riiklik täitevasutus?

G. Otsuse ja teatiste kehtivus

9. a. Milliseid liidu õiguse põhimõtteid ja norme peaks eelotsusetaotluse esitanud kohus määruse [nr 1177/2010] riikliku täitevasutuse otsuse ja/või teatiste kehtivuse hindamisel kohaldama harta artiklite 16, 17, 20 ja/või 47 ja/või proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise põhimõtete alusel?

b. Kas ebamõistlikkuse kriteerium, mida liikmesriigi kohus peab kohaldama, on ilmse vea kriteerium?

H. Määruse nr 1177/2010 kehtivus

See küsimus tekib üksnes sõltuvalt vastustest eelmistele küsimustele.

10. Kas määrus 1177/2010 on liidu õiguses kehtiv, võttes eelkõige arvesse:

a) harta artikleid 16, 17 ja 20;

b) asjaolu, et lennuettevõtjad ei ole kohustatud maksma hüvitist, kui nad teavitavad lennureisijat tühistamisest vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega (määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti c alapunkt i);

c) proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise põhimõtteid?“

40. Kirjalikke seisukohti esitasid põhikohtuasja pooled, Iirimaa, Euroopa Parlament, Euroopa Liidu Nõukogu ja Euroopa Komisjon. Samad asjast huvitatud isikud olid esindatud kohtuistungil, mis toimus 9. septembril 2020.

IV. Õiguslik analüüs

41. Eelotsusetaotluse esitanud kohtu kümme küsimust käsitlevad määruse nr 1177/2010 erinevaid aspekte. Oma esimese küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus kõigepealt välja selgitada, kas see määrus on põhikohtuasjas kohaldatav. Seejärel palub ta oma teise kuni üheksanda küsimusega tõlgendada teatavaid selle määruse konkreetseid sätteid. Lõpuks palub see kohus oma kümnenda küsimusega Euroopa Kohtul võtta seisukoht selle määruse kehtivuse küsimuses.

42. Liidu õigusakti kehtivuse analüüsimisel tuleb kõigepealt välistada võimalus, et sellel analüüsil ei ole mingit seost põhikohtuasja tegelike faktiliste asjaolude või esemega.[6] Esimese küsimuse analüüs peab seega eelnema kümnenda küsimuse analüüsile.

43. Seejärel tuleb märkida, et kui liidu õigusakti sätete kehtivus satub teatavate üldpõhimõtete väidetava rikkumise tõttu kahtluse alla, on vaja ennekõike kindlaks teha nende sätete mõte. Ühe üldise tõlgendamispõhimõtte kohaselt tuleb liidu õigusakti tõlgendada võimaluste piires viisil, mis ei sea kahtluse alla selle kehtivust ning on kooskõlas kogu esmase õigusega.[7] Akti sätete kehtivuse analüüsimine ilma, et enne oleks kindlaks tehtud nende mõte, tähendaks selle põhimõtte eiramist. Et teine kuni üheksas küsimus puudutavad teatavate määruse nr 1177/2010 sätete tõlgendamist – kusjuures nende sätete kehtivust puudutab kümnes küsimus –, tuleb seega kõigepealt vastata nendele esimestele küsimustele.

6 Vt selle kohta 16. juuni 1981. aasta kohtuotsus Salonia (126/80, EU:C:1981:136, punkt 6).

7 Vt selle kohta 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 44).

44. Seepärast on minu analüüsis järgitud eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimuste järjekorda. Kõigepealt käsitlen määruse nr 1177/2010 kohaldamisala (esimene küsimus), seejärel selle konkreetseid sätteid (teine kuni üheksas küsimus) ning lõpuks selle määruse kehtivust (kümnes küsimus).

A. Määruse nr 1177/2010 kohaldatavus

45. Oma esimese küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus üldiselt, kas määrus nr 1177/2010 ning täpsemalt selle artiklid 18 ja 19 on kohaldatavad juhul, kui mereveoteenus tühistatakse vähemalt seitsmenädalase etteteatamisega enne esialgu kavandatud väljumiskuupäeva sel põhjusel, et laev, mis pidi selle veoteenuse tagama, toimetati kohale hilinemisega ning seda ei saanud asendada.

46. Eelotsusetaotluse esitanud kohtul on küll ka küsimus, kas määrus nr 1177/2010 on kohaldatav, võttes arvesse tervet rida esimese küsimuse punktides a–e nimetatud asjaolusid. Irish Ferries, kelle argumendid näivad olevat viinud esimese küsimuseni, mainib neid asjaolusid siiski ainult selleks, et põhjendada oma argumente, mis käsitlevad põhimõtet *impossibilium nulla obligatio est*. Käsitletaval juhul olen arvamusel, et nimetatud asjaolud ei saa minu määruse nr 1177/2010 kohaldatavust käsitlevat analüüsi muuta ning seepärast ei ole neid vaja eraldi analüüsida. Küll aga võib samu asjaolusid arvesse võtta, kui analüüsitakse kuuendat küsimust ja „mõistlikke meetmeid“ selle määruse artikli 20 lõike 4 tähenduses.

47. Lisaks kasutab eelotsusetaotluse esitanud kohus oma esimeses küsimuses kahte eraldi mõistet, milleks on reisijatepoolne „enne broneerimine“ ja nende sõlmitud „veolepingud“. Selle küsimuse sõnastus võib seega *a priori* viia mõttele, et see kohus teeb vahet nende kahe mõiste vahel. Esimene küsimus puudutab siiski reisijaid, kes tegid korraga broneeringu ja sõlmisid veolepingu. Euroopa Kohtul ei paluta seega seisukohta võtta eraldi esiteks broneeringu teinud reisijate ja teiseks veolepingu sõlminud reisijate olukorra suhtes.

48. Ammendavuse huvides tuleb märkida, et erinevalt määrusest nr 261/2004 ei kasutata määruses nr 1177/2010 selle kohaldamisala kindlaksmääramisel mõistet „broneerimine“.[8]

49. Kuigi seda mõistet on kasutatud ainult määruse nr 1177/2010 II peatükis „Puudega ja piiratud liikumisvõimega isikute õigused“, võivad selle peatüki sätted viia mõttele, et broneerimine eelneb veolepingu sõlmimisele. Selle määruse artiklites 7 ja 8 on tehtud vahet broneeringu vastuvõtmise ja pileti väljastamise vahel.

50. Samamoodi ilmneb määruse nr 1177/2010 artikli 3 punktides m ja n toodud määratlustest, et „veolepingu“ olemasolu tõendab eelkõige „pilet“. Seevastu ei ole selles määruses loodud samasugust seost „veolepingu“ ja „broneeringu“ vahel.[9] Lisaks on selle määruse artikli 3 punktis m märgitud, et veoleping sõlmitakse „vedaja ja reisija vahel ühe või mitme veoteenuse või ristluse osutamiseks“. Ei saa seega välistada, et liidu seadusandja ei soovinud siduda „reisija“ staatust mitte *asjaoluga, et tehakse broneering*, vaid veolepingu *sõlmimisega*. Nagu ma aga

[8] Määruse nr 261/2004 artikli 3 lõikes 2 on nimelt sisuliselt ette nähtud, et seda määrust kohaldatakse reisijate suhtes väljumisega lennujaamast, tingimusel et nendel reisijatel on kinnitatud broneering ja nad ilmuvad registreerimisele.

[9] Määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis g on loodud siiski seos „broneeringu“ ja „pileti“ vahel selle määruse artikli 2 punkti f tähenduses. Esimese õigusnormi kohaselt on „broneering“ tõsiasi, et reisijal on pilet või muu tõend, mis tõendab, et lennuettevõtja või reisikorraldaja on broneeringut tunnustanud ja selle registreerinud.

märkisin,[10] ei ole õiged järeldused, mille teeb eelotsusetaotluse esitanud kohus esimese küsimuse raames võimalikest erinevustest „enne broneerimise“ ja „veolepingute“ vahel. Selle küsimuse sõnastusest ilmneb, et iga broneeringu teinud reisija sõlmis ka veolepingu.

1. Esimese eelotsuse küsimuse tutvustus

51. Esimese küsimuseni viisid Irish Ferriese argumendid, et määrust nr 1177/2010 kohaldatakse ainult kahe reisijate kategooria suhtes, kelleks on esiteks reisijad, kelle kohe-kohe ees seisev ülesõit lükatakse edasi või tühistatakse ja kes on füüsiliselt sadamas, ning teiseks reisijad, kes on ristluse etapis. See määrus ei hõlma tema sõnul aga reisijaid, kellele vedaja teatas ülesõidu tühistamisest vähemalt seitse nädalat enne väljumiskuupäeva[11].

52. Põhjendamaks väidet, et see kolmas reisijate kategooria ei kuulu määruse nr 1177/2010 kohaldamisalasse, viitab Irish Ferries eeskätt selle määruse sätete sõnastusele ja selle ülesehitusele.

53. Konkreetselt järeldab Irish Ferries termini „reisi katkemine“ kasutamisest määruse nr 1177/2010 III peatüki pealkirjas, et see määrus ei puuduta veoteenust, mille osutamisega ei ole veel algust tehtud.

54. Lisaks kohustavad määruse nr 1177/2010 artikli 17 lõiked 1 ja 2 tema sõnul vedajaid esitama veoteenuse tühistamise või hilinemise korral teabe ja osutama reisijatele teatavaid teenuseid („suupisteid, einet või karastusjooke“ ja „majutust pardal või maal“). Irish Ferriese arvates on sellel sättel mõtet üksnes siis, kui seda kohaldatakse reisijate suhtes, kes on juba sadamas või sadamaterminalis.

55. Samamoodi märgib Irish Ferries, et tühistatud või hilinenud väljumise korral kohustavad määruse nr 1177/2010 artikli 18 lõiked 1 ja 3 esiteks pakkuma „viivitamata“ reisijale marsruudi muutmist või hüvitamist ning teiseks on nendes ette nähtud, et hüvitis vastab tariifile „ärajäänud reisi osa või osade puhul“. Ka on selle määruse artiklis 19 silmas peetud reisijaid, kelle „reis[saabus] lõppsihtkohta hilinenult“, ning see ei puuduta tema sõnul seega reisijaid, kes on läbisõidul või sadamas. Lisaks tähendab nendes kahes õigusnormis nimetatud hilinenult väljumise ja sihtkohta saabumise ulatus Irish Ferriese sõnul, et tegemist on õigusnormiga, mida kohaldatakse reisijate suhtes, kes on läbisõidul või sadama läheduses.

56. Teiseks väidab Irish Ferries, et lennu- ja rongireisijad ei saa hüvitist, kui neile teatatakse veoteenuse tühistamisest vähemalt kaks nädalat ette (määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkt c) või piisavalt vara (komisjoni tõlgendamissuunised[12]). Kuigi määruse nr 1177/2010 eesmärk on tagada – nagu on märgitud selle põhjenduses 1 – meritsi reisijate kõrgetasemeline kaitse, mis on samaväärne teiste transpordiliikidega, ei saa seda määrust kohaldada, kui tühistamisteated saadeti reisijatele vähemalt seitsmenädalase etteteatamisega.

57. Kolmandaks väidab Irish Ferries, et esimese küsimuse punktides a–e nimetatud asjaolud annavad tunnistust sellest, kui suured olid kohaletoimetamisega hilinemise tõttu ette tulnud raskused. Seejuures väidab ta esiteks – viidates põhimõttele *impossibilium nulla obligatio est*,

[10] Vt käesoleva ettepaneku punkt 47.

[11] Eelotsuse küsimustes nimetatud minimaalselt seitsmenädalast etteteatamisaega hakatakse arvestama alates kuupäevast, mil Irish Ferries teatas veoteenuste tühistamisest oma reisijatele. Vt käesoleva ettepaneku punkt 28.

[12] Komisjoni teatis „Euroopa Parlamendi ja nõukogu [määruse nr 1371/2007] tõlgendamise suunised“ (ELT 2015, C 220, lk 1) https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015XC0704(01).

mida Euroopa Kohus on tunnustanud,[13] –, et liidu õigusnormiga ei saa kehtestada kohustust, mida on võimatu täita. Teiseks väidab ta sisuliselt, et kohatud raskused on niisugused, et reisijatega sõlmitud lepinguid oleks pidanud lugema tühistatuks seetõttu, et neid oli võimatu täita.

58. Et esimene küsimus peegeldab Irish Ferriese argumente, analüüsin seda küsimust, lähtudes kolme laadi argumentidest, mis on eespool esitatud.

2. Määruse nr 1177/2010 sõnastus ja ülesehitus

59. Kohe alguses tuleb märkida, et määruse nr 1177/2010 artikli 2 „Kohaldamisala“ lõikes 1 on kindlaks määratud reisijate kategooriad, kelle suhtes seda määrust kohaldatakse, ning et selle määruse artikli 2 lõikes 2 on määratletud kategooriad, kelle suhtes seda ei kohaldata. Miski ei võimalda asuda seisukohale, et asjaolu, et tühistamisest teatatakse ette, jätab reisija väljapoole selle määruse kohaldamisala. Selles õigusnormis lihtsalt ei ole niisugust tingimust.

60. Mõistagi kohaldatakse määrust nr 1177/2010 selle artikli 2 lõike 1 kohaselt reisijate suhtes, kes kasutavad veoteenuseid või reisivad ristluslaevadel. Sellest ei saa siiski järeldada, et seda määrust ei kohaldata reisijate suhtes, kelle reis ei ole pooleli.

61. Määrus nr 1177/2010 sisaldab nimelt sätteid, mille puhul ei ole selles, et neid kohaldatakse tegelikule reisile eelneva etapi suhtes, mingit kahtlust. Seda kinnitab asjaolu, et selle määruse artikli 4 lõikes 2 on sisuliselt ette nähtud, et vedajate või piletimüüjate kohaldatavaid lepingutingimusi ja tariife pakutakse avalikkusele ilma diskrimineerimiseta. Ka selle määruse artikli 7 lõige 1 keelab keelduda puuet või piiratud liikumisvõimet kui sellist põhjenduseks tuues broneeringu vastuvõtmisest, pileti väljastamisest või muul viisil andmisest või puudega või piiratud liikumisvõimega isiku pardale lubamisest.

62. Lisaks ei olnud ettepanekus võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004,[14] (edaspidi „määruse ettepanek“) artiklis 2 nimetatud reisijaid, kelle suhtes seda määrust kohaldataks. Selles artiklis oli märgitud, et seda määrust „kohaldatakse […] reisijate meritsi ja siseveeteedel vedamise teenuste[…] suhtes“. Parlamendi esimesel lugemisel esitatud arvamuse[15] ja nõukogu teisel lugemisel esitatud seisukoha tulemusena[16] sai see säte sisuliselt oma lõpliku sõnastuse. Miski ei võimalda aga asuda seisukohale, et nendel institutsioonidel oli kavatsus määruse nr 1177/2010 kohaldamisala piirata nii, nagu Irish Ferries sooviks seda teha. Arvestades eemärki tagada reisijate kõrgetasemeline kaitse, mis on samaväärne teiste transpordiliikidega, – eesmärk, millest oli kantud määruse ettepanek ettevalmistavate materjalide alguses ja mis on toodud ära selle põhjenduses 1, – oleks niisugusele kavatsusele pidanud pöörama erilist tähelepanu. Määruse nr 1177/2010 kohaldamisala piiramine viiks reisijate kaitse taseme vähenemiseni.

[13] Irish Ferries tugineb seejuures 3. märtsi 2016. aasta kohtuotsusele Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punkt 42) ning 6. novembri 2018. aasta kohtuotsusele Scuola Elementare Maria Montessori *vs.* komisjon, komisjon *vs.* Scuola Elementare Maria Montessori ja komisjon *vs.* Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punkt 79).

[14] KOM(2008) 816 (lõplik).

[15] Parlamendi arvamuse (P6_TC1-COD(2008)0246) järgi kohaldatakse seda määrust „ärilisel eesmärgil toimuva reisijate reisilaevaga meritsi ja siseveeteedel vedamise[…] suhtes“. Vt ka muudatusettepanek nr 9 raportis selle määruse ettepaneku kohta [2008/0246(COD)].

[16] Nõukogu seisukoha (EL) nr 5/2010 (ELT 2010, C 122 E, lk 19) kohaselt kohaldatakse seda määrust reisijate suhtes, kes kasutavad veoteenuseid või reisivad ristluslaevadel.

63. Mis puudutab seejärel täpsemalt küsimust, kas määruse nr 1177/2010 III peatükk ning eelkõige selle artiklid 18 ja 19 on kohaldatavad, siis arvan, et vastupidi Irish Ferriese väitele ei saa terminit „reisi katkemine“ selle peatüki pealkirjas tõlgendada nii, et enne reisi katkemist peab üks osa sellest juba olema toimunud, et olukord võiks kuuluda selle peatüki kohaldamisalasse. Irish Ferriese tõlgenduse kohaselt määraks mõiste „reis“ määratlus nimelt sisuliselt ära selle peatüki sätete kohaldamisala. Et seda mõistet ei ole aga selles määruses määratletud, tuleks selle mõiste tähendus kindlaks määrata nii täpselt kui võimalik.

64. Lisaks on määruse nr 1177/2010 artiklis 20 „Erandid“ nimetatud olukorrad, kus selle määruse artikleid 18 ja 19 ei kohaldata. Ei asjaolu, et tühistamisest saadi enne teada, ega asjaolu, et reis katkeb, kui see on juba toimumas, ei ole nende olukordade hulgas. Lisaks on õigusteoorias märgitud, et olukordi, kus vedaja on nende sätete kohaselt vastutav ilma, et reis oleks katkenud, tuleb ette sagedamini ja need on praktikas olulisemad.[17]

65. Teenused, mida pakutakse reisijatele määruse nr 1177/2010 artikli 17 lõigete 1 ja 2 kohaselt tasuta, näivad tõesti olevat reisijale tähtsad, eelkõige reisi jooksul. Kohustust kohaldada seda sätet niisugustes olukordades, nagu on kirjeldatud esimeses küsimuses, „pehmendavad“ siiski selles toodud täpsustused, mille kohaselt tuleb neid teenuseid osutada, mis puudutab „suupisteid, einet või karastusjooke“, siis „mõistlikult vastavas koguses, kui need on kättesaadavad või neid on võimalik mõistlikul viisil muretseda“, ning mis puudutab majutust pardal või maal, siis kui see osutub vajalikuks või seda tuleb pakkuda.

66. Lõpuks piisab, kui märkida, et määruse nr 1177/2010 artiklites 18 ja 19 ei ole mainitud kohustust, et reisijale tuleb tühistamisest enne teatada, kui nende mittekohaldamise tingimust. Lisaks ei võetud ettevalmistustöö käigus määrusesse nr 1177/2010 üle muudatusettepanekut nr 59, mille parlament oma arvamuses esimesel lugemisel välja pakkus ning mille kohaselt ei pea mereveoettevõtja maksma mingit hüvitist, kui ta teatas reisijale ülesõidu tühistamisest hiljemalt kolm päeva enne kavandatud väljumist. See asjaolu kinnitab kaalutlust, et seadusandja ei soovinud selle määruse või selle artiklite 18 ja 19 kohaldamisala piirata nii, nagu soovib seda teha Irish Ferries.

3. Paralleelist, mida võib tõmmata määruste nr 261/2004, 1371/2007, 1177/2010 ja 181/2011 vahele

67. Määruse nr 1177/2010 põhjenduse 1 kohaselt on selle määruse eesmärk tagada *reisijate kõrgetasemeline kaitse, mis on samaväärne* teiste transpordiliikidega. *De lege ferenda* püütakse mõne õigusakti ettepanekuga luua liidus ühesugust tarbijakaitse taset.[18] Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole *erinevate transpordiliikide sektoris tegutsevate ettevõtjate olukord sarnane*, kuna toimimisviisi, kättesaadavuse tingimusi ja teenindusvõrkude jaotust arvesse võttes ei ole erinevad transpordivahendid kasutustingimuste osas üksteise vastu vahetatavad.[19]

[17] Vt selle kohta Stec, M., „Ochrona pasażera w transporcie morskim i w żegludze śródlądowej w świetle rozporządzenia (UE) nr 1177/2010“, Kostański, P., Podrecki, P. ja Targosz, T., (dir.), *Experientia docet. Księga jubileuszowa ofiarowana Pani Profesor Elżbiecie Traple*, Wolters Kluwer, Varssavi, 2017, lk 1408.

[18] Vt Erceg, B. ja Vasilj, A., „Current affairs in passengers rights protection in the European Union“, *EU and Comparative Law Issues and Challenges*, 2018, vol. 2, lk 222 ja 223.

[19] Vt 10. jaanuari 2006. aasta kohtuotsus IATA ja ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 96), 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 56) ning 26. septembri 2013. aasta kohtuotsus ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punkt 47).

68. Seda kinnitab asjaolu, et liidu õiguse tasandil on rongireisijate õigused kehtestatud määrusega nr 1371/2007. Selles määruses on eelkõige ette nähtud, et kaotamata õigust vedamisele, võib reisija hilinemise korral taotleda raudtee-ettevõtjalt hüvitist nende hilinemiste eest piletil märgitud lähte- ja sihtkoha vahel, mille puhul piletit pole hüvitatud vastavalt artiklile 16.[20] Samas määruses ei ole nähtud ette, et raudtee-ettevõtjad on määruse nr 1371/2007 artikli 17 lõikes 1 nimetatud hüvitamise kohustusest vabastatud, kui hilinemine on põhjustatud vääramatu jõu juhtumist. Nendel asjaoludel võib tekkida küsimus, kas vedaja vastutusest vabastamise tingimusi, mis on nähtud ette määrustes nr 261/2004, 1177/2010 ja 181/2011, mis käsitlevad vastavalt reisijatevedu lennuki, laeva ning bussiga, võib kohaldada analoogia alusel raudteeveo suhtes.

69. Kohtuotsuses ÖBB-Personenverkehr[21] vastas Euroopa Kohus sellele küsimusele eitavalt. Viidates kohtupraktikale, millele mina viitasin käesoleva ettepaneku punktis 67, nõustus Euroopa Kohus, et liidu seadusandja võis kehtestada eeskirjad, mis näevad ette tarbijate kaitse taseme, mis on asjaomaste transpordisektorite lõikes erinev.[22]

70. Võttes arvesse neid selgitusi kohtupraktikas, ei saa paralleeli tõmbamisega erinevaid transpordiliike käsitlevate õigusnormide vahele luua kohtupraktika teel lahendusi, mis viivad ükskõik missuguse transpordiliigi osas vedajate kohustuste ühtlustamiseni reisijateveoteenuste tühistamise või hilinemise korral. Seega tuleb austada liidu seadusandja tahet mitte tõmmata nende õigusnormide vahele niisugust paralleeli.

4. Põhimõte impossibilium nulla obligatio est

71. See põhimõte tähendab, et selle õigusega ei kehtestata isikutele kohustusi, mille täitmine on objektiivselt absoluutselt võimatu,[23] ning et liidu õigusnorme tõlgendatakse nii, et see võimaldab vältida niisuguste kohustuste kehtestamist.[24]

72. Objektiivset ja absoluutset võimatust ei saa siiski samastada raskuste esinemisega liidu õigusest tulenevate kohustuste täitmisel. Veelgi enam, tarbijate, sealhulgas meritsi reisijate kaitsmise eesmärgi olulisus võib õigustada teatavate ettevõtjate isegi suuri negatiivseid majanduslikke tagajärgi.[25] Lisaks tuleb märkida, et samal ajal kui määruse nr 1177/2010 artiklitega 18 ja 19 on kehtestatud vedajale kohustused, võimaldavad selle määruse artikli 20 lõiked 3 ja 4 vedaja nendest kohustustest teatavatel asjaoludel vabastada ning tagavad, et ta ei ole olukorras, mida võiks nimetada absoluutseks võimatuseks.

73. Samadel põhjustel peab eelotsusetaotluse esitanud kohus selle kindlakstegemisel, kas riigisisese õiguse põhjal tuleb reisijatega sõlmitud lepinguid pidada nende täitmise võimatuse tõttu tühistatuks, arvesse võtma asjaolu, et olenemata nende lepingute suhtes kohaldatavast õigusest puudutavad need kohustusi, mis tulenevad määrusest nr 1177/2010, mis – nagu ma selgitasin – ei aseta vedajat olukorda, kus tal oleks võimatu täita oma lepingulisi kohustusi.

[20] Vt määruse nr 1371/2007 artikli 17 lõige 1.

[21] 26. septembri 2013. aasta kohtuotsus (C-509/11, EU:C:2013:613, punkt 48).

[22] Vt 26. septembri 2013. aasta kohtuotsus ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punkt 47).

[23] Vt analoogia alusel kohtupraktika, mis käsitleb selle põhimõtte kohaldamist komisjoni otsuste suhtes, 6. novembri 2018. aasta kohtuotsus Scuola Elementare Maria Montessori *vs.* komisjon, komisjon *vs.* Scuola Elementare Maria Montessori ja komisjon vs. Ferracci (C-622/16 P–C-624/16 P, EU:C:2018:873, punkt 82 ja seal viidatud kohtupraktika).

[24] Vt selle kohta 3. märtsi 2016. aasta kohtuotsus Daimler (C-179/15, EU:C:2016:134, punkt 42).

[25] Vt analoogia alusel 23. oktoobri 2012. aasta kohtuotsus Nelson jt (C-581/10 ja C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 81).

74. Et võtta kokku esimest eelotsuse küsimust käsitlev analüüs, teen ettepaneku vastata nii, et määrust nr 1177/2010 ning konkreetselt selle artikleid 18 ja 19 kohaldatakse olukorras, kus mereveoteenus tühistatakse etteteatamisega enne esialgu kavandatud väljumist sel põhjusel, et laev, mis pidi selle veoteenuse tagama, toimetati kohale hilinemisega ja seda ei saanud asendada.

B. Mõiste „lõppsihtkoht“ määruse nr 1177/2010 artiklites 18 ja 19

75. Kolmanda küsimuse punktiga a palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul täpsustada, kas reisijate marsruudi muutmine kas alternatiivsete ülesõitu(de)ga teistsugust teed pidi võrreldes esialgse ülesõiduga või maismaaühenduse kaudu (mis võib olla maantee- või raudteeühendus) kujutab endast „marsruudi muutmist lõppsihtkohta jõudmiseks“ „võrreldavatel tingimustel“ määruse nr 1177/2010 artikli 18 tähenduses.

76. Kolmanda küsimuse punktiga b soovib see kohus teada, kas juhul, kui esialgsele ülesõidule ei ole pakkuda ühtegi alternatiivset otseülesõitu, peavad reisijad, kes viidi lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi määruse nr 1177/2010 artikli 18 tähenduses, saama hüvitist võimalike täiendavate rahaliste kulutuste eest, mida nad kannavad esiteks alternatiivsetesse pardalemineku sadamatesse ja pardalt mahatuleku sadamatesse minnes ja teiseks nendest sadamatest lahkudes.

77. Neljanda küsimuse punkt b puudutab ka mõiste „lõppsihtkoht“ tõlgendamist, lähtudes määruse nr 1177/2010 artiklis 19 ette nähtud õigusest hüvitisele.

78. Nendele küsimustele vastamiseks on vaja tõlgendada seda mõistet „lõppsihtkoht“, mida on selles määruses kasutatud.[26] Teen seega ettepaneku käsitleda neid küsimusi koos.

1. Mõiste „lõppsihtkoht“

79. Mõistega „lõppsihtkoht“ määruse nr 1177/2010 artiklites 18 ja 19 mõeldakse lõppsihtkohta, *mis on kindlaks määratud veolepingus*. Selle määruse süsteemis vastab nimetatud mõiste seega alati sihtkohale, mille pooled on kokku leppinud. Et „pilet“ selle määruse artikli 3 punkti n tähenduses kujutab endast sisuliselt tõendit veolepingu olemasolu kohta, peab lõppsihtkoht kui selle põhiline element põhimõtteliselt olema märgitud ka piletile.

80. Lisaks kasutatakse mõistet „lõppsihtkoht“ määruse nr 1177/2010 süsteemis selleks, et määrata kindlaks koht, kuhu reisija tuleb viia (ning koos sihtkohta saabumise kellajaga, mis hetkeks) veo tulemusena reisijateveoteenuste abil, et saaks asuda seisukohale, et seda teenust osutati tõesti ja nõuetekohaselt. Esiteks omandab reisija veolepingu sõlmimise läbi õiguse sellele, et ta viiakse lõppsihtkohta,[27] ning selle määruse artiklis 18 nimetatud tühistatud või hilinenud väljumise korral on reisijal õigus sellele, et ta viiakse sinna sihtkohta muudetud marsruuti pidi. Teiseks juhul, kui reisija jõuab lõppsihtkohta hilinenult, on vedaja põhimõtteliselt kohustatud maksma talle selle määruse artikli 19 kohaselt hüvitist.

81. Mõiste „lõppsihtkoht“ etendab seega olulist rolli seoses vedaja vastutusega reisijateveoteenuse osutamise eest. Sellepärast peab tegemist olema täpselt ära näidatud sihtkohaga, mis „on“ vedaja „kontrolli all“, viimane peab suutma määrata kindlaks reisi kestuse ja sihtkohta saabumise

[26] Vt minu analüüs, mis käsitleb teist küsimust ja neljanda küsimuse punkti a.

[27] Määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõikes 1 on nähtud ette, et reisijad võivad taotleda hüvitist reisi lõppsihtkohta hilinenult saabumise eest *kaotamata seejuures õigust vedamisele*.

kellaaja. Võttes aga arvesse asjaolu, et tingimused, mis peavad olema täidetud vedaja vastutuse kohaldamiseks määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kohaselt, on põhimõtteliselt kindlaks määratud seoses kõikide reisijatega kõnesoleva reisijateveoteenuse kontekstis, on lisaks vähe tõenäoline, et lõppsihtkoha saaks veolepingutes kindlaks määrata individuaalselt. Tuleb seega asuda seisukohale, et mõiste „lõppsihtkoht" vastab põhimõtteliselt pardalt mahatuleku sadamale, mis on ära näidatud esialgse ülesõidu veolepingus.

82. Seda kaalutlust ei sea kahtluse alla Irish Ferriese argument, et määruses nr 1177/2010 on kasutatud mõistet „pardalt mahatuleku sadam" ning seega ei saa mõistel „lõppsihtkoht" olla sama tähendus, mis sellel esimesel mõistel. Mõistet „pardalt mahatuleku sadam" on kasutatud ainult selle määruse artiklis 2 seoses määruse kohaldamisala kindlaksmääramisega. Asjaolu, et selles sättes ei ole kasutatud mõistet „lõppsihtkoht", tuleneb terminoloogilisest kokkuleppest selles: määruse nr 1177/2010 artikli 2 järgi kohaldatakse seda määrust reisijateveoteenuste suhtes, kui *pardalemineku sadam asub liikmesriigi territooriumil* – ja seda lõiku peegeldavana teenuste osas kolmandast riigist – *kui pardalt mahatuleku sadam asub liikmesriigi territooriumil*.

2. Muudetud marsruut lõppsihtkohta jõudmiseks

83. Kuigi määruse nr 1177/2010 artiklis 18 on nähtud ette, et reisi tühistamise või hilinenud väljumise korral pakutakse reisijale eelkõige võrreldavatel tingimustel ilma igasuguse lisatasuta marsruudi muutmist lõppsihtkohta jõudmiseks esimesel võimalusel vastavalt veolepingus sätestatule, on võimalik, et mereveo korral ei jõua reisija esialgse ülesõidu veolepingus näidatud pardalt mahatuleku kohta.

84. Arvestades, et olemasolevaid reisijateveoteenuseid ja sadamaid, mis võivad reisilaevu vastu võtta, on piiratud arvul, ei saa nõuda, et reisijatele pakutakse alati vedu samal marsruudil, mis esialgu kokku lepiti. Nagu märgib Irish Ferries, on võimalik, et ei ole ühtegi alternatiivset teenust, et vedada neid reisijaid sama marsruuti pidi või samal päeval. Niisuguse nõude kehtestamisega lükataks edasi see „esimene võimalus", mil vedu muudetud marsruuti pidi peab aset leidma. Samalaadsetel põhjustel võib vedaja määruse nr 261/2004 raames pakkuda alternatiivset lendu muusse lennujaama, kui esialgu kavandatud,[28] hoolimata sellest, et mõiste „lõppsihtkoht" on selles määruses määratletud kitsalt. See on veelgi õigem reisijate mereveo või siseveeteedel vedamise teenuste puhul, mida praktikas sageli ei kasutata, et minna pardalt mahatuleku sadamasse ja viibida seal.

85. Marsruudi muutmise korral peab vedaja siiski tagama transpordi lõppsihtkohta niisugusena, nagu see on määratud kindlaks esialgse ülesõidu veolepingus, või kandma reisikulud.[29] Määruse nr 1177/2010 artikli 18 lõikes 1 on nimelt sätestatud, et reisijal on õigus sellele, et ta viiakse lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi, ning nagu ma märkisin käesoleva ettepaneku punktis 81, vastab mõiste „lõppsihtkoht" põhimõtteliselt esialgse ülesõidu veolepingus märgitud pardalt mahatuleku sadamale.

[28] Määruse nr 261/2004 artikli 8 lõikes 3 on sätestatud, et „[k]ui linnas või piirkonnas on mitu lennujaama ja lennuettevõtja pakub reisijale lendu mõnda teise lennujaama kui ettetellitud lennu puhul, kannab lennuettevõtja reisija sõidukulud kõnealusest teisest lennujaamast ettetellitud lennu lennujaama või kokkuleppel reisijaga mõnda muusse lähedalasuvasse sihtkohta".

[29] Vt käesoleva ettepaneku punktid 91–94.

86. Kui alternatiivse reisijateveoteenuse raames ei ole vedajal kohustust viia reisija mereteed pidi esialgse ülesõidu veolepingus märgitud pardalt mahatuleku sadamasse, siis marsruut, millel sõidab alternatiivne transpordivahend, ei pea ammugi olema kindlasti samasugune, nagu on näidatud esialgse ülesõidu veolepingus.

87. Muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine peab siiski alati toimuma „võrreldavatel tingimustel“ määruse nr 1177/2010 artikli 18 tähenduses. Seda arvestades tekib eelotsusetaotluse esitanud kohtul seega küsimus, kas alternatiivne ülesõidu teistsugust marsruuti pidi võib tähendada teiste transpordiliikide kasutamist, näiteks maantee- või raudteetransporti maismaaühenduse kaudu.

88. Määruses nr 1177/2010 ei ole määratletud mõistet „võrreldavatel tingimustel“ ning on ainult põhjenduses 13 märgitud, et reisijal peab olema võimalus muuta reisi marsruuti „rahuldavatel tingimustel“. Reisijateveoteenuse tingimused määratakse kindlaks veolepingus ja seega tuleb küsimust, kas alternatiivse teenuse tingimused on „võrreldavad“, hinnata sellest lepingust lähtudes. Termin „võrreldavad tingimused“ puudutab seega lepingu põhielemente, milleks on reisi kogukestus, sihtkohta saabumise kellaaeg, täiendavate ümberistumiste arv ja pileti klass. Arvestades eesmärki tagada tarbijate kõrgetasemeline kaitse, ei tohi reisijat muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viia mõistagi nii, et see on talle kahjulik, ning seepärast tuleb selle kindlakstegemisel, kas need tingimused on võrreldes veolepingu tingimustega „rahuldavad“, lähtuda selle reisija vaatevinklist. Viide lepingutingimustele võimaldab siiski tagada, et ei eirata vedaja huve.

89. Kuigi liidu õiguses ei ole õiguslikku raamistikku *de lege lata*, mis puudutaks otseselt reisijate õiguste kaitset mitme transpordivahendi kontekstis,[30] ei tähenda see, et vedu mitme erineva transpordivahendiga ei kujutaks liidu õiguses loodud reisijate kaitse süsteemis endast aktsepteeritavat lahendust. Tegemist on isegi lahendusega, mida reisijad sageli kasutavad. On ka võimalik, et teatavatel juhtudel on see lahendus ainus alternatiivne teenus, mis on esimesel võimalusel kättesaadav.

90. Muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine alternatiivse(te) ülesõitu(de)ga, mille marsruut erineb esialgse ülesõidu marsruudist, või maismaaühenduse (maantee- või raudteeühenduse) kaudu võib seega kujutada endast „marsruudi muutmist lõppsihtkohta jõudmiseks“ „võrreldavatel tingimustel“ määruse nr 1177/2010 artikli 18 tähenduses, kui selle ülesõidu muud tingimused[31] on võrreldavad esialgse ülesõidu puhul veolepingus kindlaks määratud tingimustega.

3. Lisakulud, mida kannab muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viidud reisija

91. Nüüd tuleb kontrollida, kas vedaja peab hüvitama muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viidud reisijale esiteks lisakulud, mida viimane kannab alternatiivsetesse pardalemineku sadamatesse ja pardalt mahatuleku sadamatesse minnes, ning teiseks lisakulud, mida ta kannab nendest sadamatest lahkudes.

92. Määruse nr 1177/2010 artikli 18 lõike 1 punktis a on nähtud ette, et kui veoteenus tühistatakse, pakutakse reisijatele valikuna kas piletihinna hüvitamist või muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimist „ilma igasuguse lisatasuta“.

30 Vt Erceg, B. ja Vasilj, A., *op. cit.*, lk 230.

31 Vt selle kohta käesoleva ettepaneku punkt 88.

93. Nagu ma märkisin juba käesoleva ettepaneku punktis 88, ei tohi reisijat muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viia nii, et see on reisijale kahjulik. Marsruudi muutmine ei tähenda ka, et reisija asetatakse väga palju soodsamasse olukorda, kui oli nähtud ette veolepingus, mille ta allkirjastas.

94. Seejuures ei tohi unustada, et mis puudutab katkematuid reisijateveoteenuseid, siis reisija peab alati minema vajalikesse sadamatesse ja kulusid, mis ta nende asjaolude tõttu kannab, talle ei hüvitata. Eelmises punktis esitatud kaalutlusi arvestades tuleb väljendit „ilma igasuguse lisatasuta“ määruse nr 1177/2010 artiklis 18 tõlgendada nii, et reisijale hüvitatakse marsruudi muutmise tõttu kantavad kulud, mis ületavad kulusid, mille reisija oleks pidanud kandma katkematu reisijateveoteenuse korral.

95. Tehes kokkuvõtte kolmanda küsimuse punktide a ja b ning neljanda küsimuse punkti b analüüsist, olen arvamusel, et:

– mõiste „lõppsihtkoht“ määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 tähenduses vastab põhimõtteliselt pardalt mahatuleku sadamale, mis on täpsustatud esialgse ülesõidu veolepingus;

– muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine alternatiivse(te) ülesõitu(de)ga, mille marsruut erineb esialgse ülesõidu marsruudist, või maismaaühenduse (maantee- või raudteeühenduse) kaudu võib seega kujutada endast „marsruudi muutmist lõppsihtkohta jõudmiseks“ „võrreldavatel tingimustel“ määruse artikli 18 tähenduses, kui selle ülesõidu muud tingimused on võrreldavad esialgse ülesõidu puhul veolepingus kindlaks määratud tingimustega;

– selle määruse artikli 18 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et reisijad tuleb muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viia ilma igasuguse lisatasuta ning seega peab vedaja hüvitama kulud, mida reisijad kannavad pardalemineku sadamatesse ja pardalt mahatuleku sadamatesse minnes, ning kulud, mida nad kannavad nendest sadamatest lahkudes, kui need kulud on tingitud marsruudi muutmisest ja ületavad kulusid, mille reisijad oleks pidanud kandma katkematu reisijateveoteenuse korral.

C. Hüvitamine määruse nr 1177/2010 artikli 19 kohaselt olenevalt valikutest, mis reisijal selle määruse artikli 18 alusel on

96. Oma teise küsimuse, neljanda küsimuse punkti a ja viienda küsimuse punktiga a soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt välja selgitada, kas juhul, kui reisijateveoteenus tühistati vähemalt seitse nädalat enne kavandatud väljasõitu ja reisijale maksti hüvitist või ta viidi lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi või ta valis ülesõidu hilisemal kuupäeval, võib see reisija nõuda, et talle makstaks määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel hüvitist ülesõidu lõppsihtkohta hilinenult saabumise eest võrreldes esialgse ülesõidu sihtkohta saabumise kellaajaga.

1. Küsimuste tutvustus

97. Neljanda küsimuse punkti a on eelotsusetaotluse esitanud kohus pannud kaks alaküsimust. Esimene alaküsimus on küsimus, kas määruse nr 1177/2010 artikkel 19 on kohaldatav, kui reisijateveoteenus tühistati vähemalt seitse nädalat enne kavandatud väljumist. Teine alaküsimus – mis kerkib ainult siis, kui esimesele alaküsimusele tuleb vastata jaatavalt – on küsimus, kas

reisija, kellele maksti niisuguse tühistamise tulemusena hüvitist või kes viidi lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi või kes valis ülesõidu hilisemal kuupäeval vastavalt määruse nr 1177/2010 artiklile 18, võib nõuda hüvitist selle määruse artikli 19 alusel.

98. Viienda küsimuse punktiga a soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, kuidas hinnata hilinemise pikkust määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõike 1 tähenduses asjaoludel, mis vastavad neljanda küsimuse punktis a nimetatud asjaoludele, st asjaoludele, kus reis tühistati vähemalt seitse nädalat enne kavandatud väljasõitu ja reisijale maksti hüvitist või ta viidi lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi või ta valis ülesõidu hilisemal kuupäeval.

99. Teine küsimus puudutab ka sisuliselt seda, kas reisija valik, et ta viidaks lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi vastavalt määruse nr 1177/2010 artiklile 18, viib uue veolepingu sõlmimiseni ning seega ei tule selle määruse artiklis 19 ette nähtud õigust hüvitisele hinnata mitte lähtudes esialgse ülesõidu puhul kindlaks määratud sihtkohta saabumise kellaajast, vaid selles „uues“ veolepingus kindlaks määratud sihtkohta saabumise kellaajast.

100. Et need küsimused puudutavad määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kumulatiivset kohaldamist samasugustel asjaoludel, teen ettepaneku analüüsida neid koos.

2. Määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kumulatiivne kohaldamine

101. Esiteks tuleb märkida, et nagu ilmneb minu esimese küsimuse analüüsist, ei välista asjaolu, et reisijateveoteenus tühistati etteteatamisega enne kavandatud väljumist, määruse nr 1177/2010 artikli 19 kohaldamist. [32]

102. Teiseks tuleb märkida, et teisele küsimusele ja neljanda küsimuse punktile a vastamiseks on vaja teha kindlaks, kas selle määruse artikleid 18 ja 19 võib kohaldada kumulatiivselt ning seega võib reisija, kes otsib abi sellest esimesest artiklist, ikka nõuda hüvitist ka selle teise artikli alusel.

103. Et asetada see küsimus laiemasse konteksti, tuleb märkida, et määruse nr 1177/2010 artiklid 16–18 ühelt poolt ja selle määruse artikkel 19 teiselt poolt puudutavad vastavalt hilinenud väljumise juhtumeid ja hilinemisega lõppsihtkohta saabumise juhtumeid. Õigusteoorias on märgitud, et liidu seadusandja on teinud niisugust vahet sel põhjusel, et mereveos saab hilinenud väljumise – erinevalt teistest transpordiliikidest – reisi jooksul tasa teha ning seega võib reisija lõppsihtkohta jõuda veolepingus kindlaks määratud kellaajal ilma hilinemiseta. [33]

104. See täpsustatud, võib tekkida küsimus, kas juhul, kui reisijateveoteenus tühistati, on ikka tegemist hilinemisega sihtkohta saabumise juhtumiga ja kas see annab reisijale õiguse saada hüvitist määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel.

105. Määruse nr 1177/2010 põhjendus 14 kaldub näitama, et sellele küsimusele tuleb vastata jaatavalt. Viidatud põhjenduses on märgitud, et „[r]eisijateveoteenuse *tühistamise* või hilinemise korral peaksid vedajad tagama reisijatele hüvitise, võttes aluseks teatava protsendimäära piletihinnast“. [34] Samamoodi oli määruse esialgses ettepanekus ühes selle sätetest täpsustatud, et reisija, kes jõuab sihtkohta hilinenult väljumise *tühistamise* või hilinemise tõttu, võib nõuda selle

[32] Vt käesoleva ettepaneku punktid 63–66.

[33] Vt selle kohta Stec, M., *op. cit.*, lk 1409.

[34] Kohtujuristi kursiiv.

eest hüvitist. Parlamendi esimesel lugemisel esitatud arvamuse tulemusena[35] otsustati aga vastavalt sellele arvamusele jätta täpsustamata hilinemisega sihtkohta saabumise võimalikke põhjuseid, mis on siiski toodud määruse nr 1177/2010 põhjenduses 14.

106. Lisaks tuleb märkida, et määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõigete 2 ja 4 järgi ei kohaldata selle artiklit 19 vastavalt „juhul, kui reisijat on enne pileti ostmist reisi *tühistamisest* või hilinemisest teavitatud või kui väljumine tühistatakse või hilineb reisija süül", või juhul, „kui vedaja tõestab, et *tühistamise* või hilinemise põhjuseks on laeva ohutut käitamist takistavad ilmastikutingimused".[36] Määruse nr 1177/2010 süsteemis ei vii reisijateveoteenuse tühistamine iseenesest selleni, et kaotatakse õigus vedamisele, vaid võimaldab valida tühistamise ja muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimise vahel. Kui hüvitamise korral jääb reisijale tema õigus vedamisele alles, võib ta alati tugineda selle määruse artiklile 19.

107. Kolmandaks tekib küsimus, kas asjaolu, et otsiti abi määruse nr 1177/2010 artiklist 18 (ja saadi hüvitist, viidi lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi või valiti hilisem ülesõit) mõjutab selle määruse artikli 19 kohaldatavust.

108. Selles kontekstis on määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõikes 1 sätestatud, et reisijad võivad taotleda hüvitist reisi lõppsihtkohta hilinenult saabumise eest, *kaotamata seejuures õigust vedamisele*. Reisijal on õigus vedamisele, mille eest ta maksis. Kuigi reisijateveoteenuse tühistamine ei too kaasa selle õiguse kaotamist,[37] on see teisiti juhul, kui reisija taotles tühistamise järel selle määruse artikli 18 lõike 1 punkti b alusel piletihinna hüvitamist täies ulatuses ja saavutas selle. Niisuguses olukorras kaotab reisija õiguse vedamisele, mis on põhjus, miks on selle määruse artikli 18 lõike 1 punktis b ette nähtud, et piletihinna hüvitamisega kaasneb „vajaduse korral tasuta tagasireisiteenus esimesse väljumiskohta esimesel võimalusel vastavalt veolepingus sätestatule".

109. Seevastu juhul, kui reisija ei valinud mitte hüvitamist, vaid muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimise või ülesõidu hilisemal kuupäeval, on tal alati õigus vedamisele, mille eest ta tasus, ja seega õigus nõuda hüvitist määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel.

110. Nüüd on vaja veel välja selgitada, kas juhul, kui reisija viidi muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta või valis ülesõidu hilisemal kuupäeval, tuleb määruse nr 1177/2010 artiklis 19 ette nähtud hüvitis kindlaks määrata, võttes aluseks esialgse ülesõidu puhul kindlaks määratud sihtkohta saabumise kellaaja.

3. Hilinemise pikkuse arvutamine

111. Määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõike 1 järgi tuleb hüvitist maksta juhul, kui hilinemise pikkus ületab teatavaid selles artiklis kindlaks määratud piire olenevalt reisi kestusest. See säte puudutab reisijate õigust hüvitisele, *kui nad saabuvad veolepingus kindlaks määratud lõppsihtkohta hilinemisega*. Seega tuleb seda, kas hilinemise pikkus ületab neid piire, hinnata nii, et aluseks võetakse lepingus – milles on kindlaks määratud lõppsihtkoht – ette nähtud sihtkohta saabumise kellaaeg ja reisi kestus.

[35] Vt muudatusettepanek nr 57 määruse ettepaneku kohta (KOM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[36] Kohtujuristi kursiiv.

[37] Vt käesoleva ettepaneku punkt 106.

112. Samamoodi on nende reisijate õigustega, kes viidi lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi, või reisijatega, kes valisid ülesõidu hilisemal kuupäeval.

113. Muudetud marsruuti pidi sihtkohta viimise raames on nii, et kui väljumine hilineb või tühistatakse, on määruse nr 1177/2010 artikli 18 lõike 1 punktis a viidatud ka *lõppsihtkohale, mis on kindlaks määratud veolepingus*, täpsustades, et muudetud marsruuti pidi tuleb reisija sihtkohta viia *võrreldavatel tingimustel*. Seejuures on selge, et „lõppsihtkoht“ on see, mis määratakse kindlaks, kui sõlmitakse leping, milles lepitakse kokku veotingimused, ning et muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine toimub esialgu kokku lepitud tingimustega võrreldavatel tingimustel.

114. Arvestades, et määruse nr 1177/2010 artikleid 18 ja 19 võib kohaldada kumulatiivselt ja nendes on kasutatud sama sõna „lõppsihtkoht“, tuleb asuda seisukohale, et sellel sõnal on nendes kahes artiklis sama tähendus. See, kas reisijal on selle määruse artikli 19 alusel õigus hüvitisele, tuleb seega kindlaks teha, lähtudes tingimustest, milles pooled leppisid kokku esialgse ülesõidu veolepingus.

115. Järelikult vastab hilinemine erinevusele lepingus ette nähtud sihtkohta saabumise kellaaja ja tegeliku sihtkohta saabumise kellaaja vahel.

116. Kui alternatiivse reisijateveoteenuse tulemusena ei viidud reisijat esialgu kokku lepitud lõppsihtkohta, tuleb – nagu soovitab NTA ja kui reisija seda nõuab –hilinemine põhimõtteliselt arvutada nii, et aluseks võetakse kellaaeg, mil reisija oleks jõudnud veolepingus kindlaks määratud lõppsihtkohta, eeldusel, et muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine jätkus nii, et ta viidi pardalt mahatuleku sadamast sellesse sihtkohta.

117. Nagu aga ilmneb käesoleva ettepaneku punktist 108, siis juhul, kui reisijale maksti täies ulatuses hüvitist vastavalt määruse nr 1177/2010 artikli 18 lõike 1 punktile b, ei kerkigi küsimust, kas talle tuleks maksta hüvitist ka selle määruse artikli 19 kohaselt.

118. Vastupidi sellele, mida näib väitvat Irish Ferries, ei saa asjaolu, et muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine või hilisemal kuupäeval toimuva ülesõidu valimine on reisija valiku tulemus, eelnevaid kaalutlusi kahtluse alla seada. Esialgse veolepingu sõlmimisel valis see reisija juba lõppsihtkoha, sinna saabumise kellaaja ja reisi kestuse. Asjaolu, et reisijateveoteenust ei osutatud vastavalt nendele tingimustele, tuleneb faktilistest asjaoludest, mis on tingitud vedajast. Seisukoht, et nende asjaolude tõttu hiljem reisijale peale sunnitud valik võtab temalt õiguse hüvitisele, viib selleni, et vedajale antakse õigus vabastada end kohustustest, mis tal on määruse nr 1177/2010 artikli 19 kohaselt, selle abil, et ta viib reisija lõppsihtkohta muudetud marsruuti pidi.[38] Vastupidi täies ulatuses hüvitamise olukorrale ei võimalda miski selle määruse tekstis valida marsruudi muutmise korral niisugust lahendust.[39] Lisaks on olukorrad, milles see artikkel ei ole kohaldatav, nimetatud selle määruse artiklis 20 ning asjaolu, et reisijale pakutakse niisugust muudetud marsruuti, selles mainitud ei ole.

[38] Pealegi võib reisija, kes valis lõppsihtkohta viimise muudetud marsruuti pidi, ka alternatiivsel ülesõidul sihtkohta jõuda hilinemisega. Niisugusel juhul tuleks teha kindlaks, kas määruse nr 1177/2010 artikkel 19 on kohaldatav ka selle hilinemise suhtes. Vt analoogia alusel 12. märtsi 2020. aasta kohtuotsus Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), mille raames otsustas Euroopa Kohus, et lennureisija, kes on saanud tühistatud lennu eest hüvitist ja kes on nõustunud talle pakutud asenduslennuga, saab nõuda hüvitist muudetud marsruudil toimuva asenduslennu hilinemise eest. Määruse nr 261/2004 artikli 7 lõige 2 ei jäta tõesti mingit kahtlust, kas hüvitist tuleb maksta ka juhul, kui reisijale pakutakse, et ta viiakse lõppsihtkohta muudetud marsruudil teisel lennul. Minu analüüsist ilmneb, et nii on see ka määruse nr 1177/2010 raames. Kuigi Irish Ferries viitab niisugusele olukorrale, ei puuduta eelotsuse küsimused seda.

[39] Vt käesoleva ettepaneku punkt 108.

119. Teen seega ettepaneku vastata teisele küsimusele, neljanda küsimuse punktile a ja viienda küsimuse punktile a, et määruse nr 1177/2010 artiklit 19 tuleb tõlgendada nii, et kui reisijateveoteenus tühistati etteteatamisega enne kavandatud väljumist ja reisija valib lõppsihtkohta viimise muudetud marsruuti pidi või ülesõidu hilisemal kuupäeval, võib see reisija nõuda, et talle makstaks määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel hüvitist arvestades hilinemist, millega ta saabub esialgse ülesõidu veolepingus kindlaks määratud lõppsihtkohta. Kui reisija nõuab niisugust hüvitist, vastab hilinemine erinevusele lepingus ette nähtud sihtkohta saabumise kellaaja ja kellaaja vahel, mil reisija jõudis tegelikult lõppsihtkohta, mis on kindlaks määratud veolepingus, eeldusel et muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine jätkus nii, et ta viidi alternatiivsest pardalt mahatuleku sadamast sellesse sihtkohta. Seevastu reisija, kes valis piletihinna tagastamise täies ulatuses ja saavutas selle, ei saa niisugust hüvitist nõuda.

D. Mõiste „piletihind“ määruse nr 1177/2010 artikli 19 tähenduses

120. Viienda küsimuse punktiga b soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus kindlaks teha, millest koosneb „piletihind“ määruse nr 1177/2010 artikli 19 tähenduses. Sellega seoses tekib tal küsimus, kas piletihind hõlmab reisija valitud lisateenustega, näiteks kajuti või lemmikloomade hoiukoha või ka esimese klassi ootesaali broneerimine, seotud kulusid.

121. Kuigi määruse nr 1177/2010 artiklites 18 ja 19 on kasutatud mõistet „piletihind“, ei ole selles määruses siiski selle mõiste määratlust.

122. Määruse nr 1177/2010 ettevalmistustöö käigus tegi parlament ettepaneku lisada mõiste „piletihind“ määratlus, kusjuures piletihind „on võimaliku hüvitamise aluseks“. Selle ettepaneku kohaselt on tegemist „transpordi ja pardal majutamise eest makstud hin[naga]. See ei sisalda kulutusi toitlustusele, muudele tegevustele ega pardal tehtud ostudele“.[40] Nõukogu ei võtnud seda ettepanekut üle. Küll aga määras nõukogu kindlaks üksikasjaliku arvutusviisi summade puhul, mis reisijale vastavalt selle määruse artiklitele 18 ja 19 maksta tuleb.

123. Määruse nr 1177/2010 artiklist 19 ilmneb, et piletihind on hilinemisega lõppsihtkohta saabumise korral hüvitise maksmise aluseks. See hüvitis vastab teatavale protsendile (minimaalselt 25–50%) piletihinnast ja arvutatakse selle määruse artikli 19 lõike 3 kohaselt nii, et arvesse võetakse hind, mille *reisija* hilinenud *reisijateveoteenuse eest tegelikult tasus*.

124. Järeldan sellest, et piletihind määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõike 3 tähenduses vastab kogu summale, mida reisija reisijateveoteenuse eest tasus. Viimati viidatud sättes nimetatud hüvitis arvutatakse selle hinna põhjal ning eesmärk on korvata summa, mida tasuti reisijateveoteenuse eest, mida ei osutatud vastavalt veolepingule.[41] Lepingut arvesse võttes ei tähenda veoteenuse mittenõuetekohasus aga ainult seda, et reisijat ei viidud lõppsihtkoha, vaid ka seda, et ei järgitud veotingimusi, mille eest reisija maksis. Need tingimused puudutavad eelkõige kajuti, lemmikloomade hoiukoha või esimese klassi ootesaali valikut. Seevastu ei tohi piletihinna sisse arvata summasid, mis tasuti muude teenuste eest kui reisijateveoteenused, näiteks reisiagendi vahendustasud.

[40] Vt muudatusettepanek nr 22 aruandes määruse ettepaneku kohta (KOM(2008) 817, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)).

[41] Vt analoogia alusel määruse nr 1371/2007 artiklis 17 ette nähtud hüvitise kohta, mis on sõnastatud samamoodi nagu määruse nr 1177/2010 artikkel 19, 26. septembri 2013. aasta kohtuotsus ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:613, punkt 38), milles Euroopa Kohus märkis, et hüvitise „– niivõrd, kui see arvutatakse transpordipileti hinna alusel – eesmärk on kompenseerida [pileti hind, mida reisija tasus] teenuse eest, mida lõpuks veolepingule vastavalt ei osutatud“.

125. Nagu märgib komisjon, ei ole määruses nr 1177/2010 – erinevalt määrusest nr 261/2004 – ette nähtud kindlasummatist hüvitist, mis oleks iga reisija puhul standardne, sest selle summa sõltub reisija ostetud pileti hinnast. Seda arvestades ei järgitaks siis, kui arvesse ei võetaks pileti liiki ja niisuguseid asjaolusid nagu klass (esimene või teine) või majutus pardal, liidu seadusandja otsust jätta selline kindlasummaline hüvitis kehtestamata.

126. Lisaks võimaldab määruse nr 1177/2010 artikli 19 tõlgendus, mille ma soovitan valida, reisijal kergesti välja selgitada selle hüvitise summa, millele tal on tühistamise korral õigus. Niisugusest loogikast lähtudes võib mõistest „piletihind" selle õigusnormi tähenduses välja jätta piletihinna osa, mis vastab reisijateveoteenusest sõltumatute teenuste eest tasutud summadele, tingimusel et piletihinna see osa on selgelt tuvastatav ja „lahutatav" summast, mis tasuti reisijateveoteenuse eest.

127. Eelnevate kaalutluste põhjal olen arvamusel, et viienda küsimuse punktile b on tarvis vastata, et määruse nr 1177/2010 artiklit 19 tuleb tõlgendada nii, et piletihind hõlmab reisija valitud lisateenustega seotud kulusid, näiteks kajuti või lemmikloomade hoiukoha või esimese klassi ootesaali broneerimine.

E. Määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõike 4 tõlgendamine

1. Sissejuhatavad märkused kuuenda eelotsuse küsimuse kohta

128. Oma kuuenda küsimusega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult, kas 200-päevast hilinemist reisilaeva kohaletoimetamisel, mis tõi kaasa kõikide nende ülesõitude tühistamise, mis olid uuel mereliinil planeeritud, võib pidada erakorraliseks asjaoluks määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõike 4 tähenduses ning kas niisugune hilinemine vabastab vedaja tema kohustusest maksta reisijatele hüvitist.

129. Määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõikest 4 tuleneb, et vedaja ei ole kohustatud maksma reisijatele selle määruse artikli 19 kohaselt hüvitist, kui ta tõendab, et tühistamise või hilinemise põhjuseks on reisijateveoteenuse osutamist takistavad erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.

130. Eelotsusetaotluse esitanud kohus piirdub selles küsimuses nende asjaolude kirjeldamisega, mida ta soovib, et analüüsitaks määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõikest 4 lähtudes, ja milleks on „esimeses küsimuses kirjeldatud asjaolud ja kaalutlused". Esimese ja kuuenda küsimuse lugemisel koos ilmneb, et selle kohtu meelest põhjustas kõnesoleva reisijateveoteenuse osutamise takistuse sisuliselt laeva kohaletoimetamine hilinemisega.

131. Lisaks tuleb märkida, et ehkki esimeses küsimuses on mainitud muidki kindlaid asjaolusid, eelkõige asjaolu, et ei suudetud leida ühtegi sobivat asenduslaeva, et ei olnud ühtegi sarnast alternatiivset teenust ning et kohaletoimetamine hilinemisega puudutas enam kui 20 000 reisijat, ei saa neid pidada „erakorralisteks asjaoludeks", vaid minu arvates pigem „mõistlikeks meetmeteks" määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõike 4 tähenduses.

2. „Erakorraliste asjaolude“ kindlaksmääramise kriteeriumid

132. Nii nagu määruse nr 261/2004 samalaadsetes sätetes on ka määruse nr 1177/2010 artiklis 19 sätestatud põhimõte, et reisijatel on õigus hüvitisele, samas kui selle määruse artikli 20 lõikes 4 on määratud kindlaks olukorrad, kus mereveoettevõtja ei ole kohustatud seda hüvitist maksma. Viimast õigusnormi tuleb seega käsitada selle määruse artiklis 19 sätestatud põhimõtte erandina ning seda ei tohi tõlgendada laiendavalt.[42]

133. Lisaks on määruse nr 1177/2010 põhjenduses 17 ära toodud loetelu sündmustest, mis võivad käia mõiste „erakorralised asjaolud“ alla.[43] See loetelu ei ole ammendav („muu hulgas“). Igal juhul ei ole need loomulikult sündmused, mis toimuvad häirimata mereveo korral, ning vedaja ei saa neid kontrollida.

134. Samamoodi on määruse nr 1177/2010 põhjenduses 19 viidatud kohtupraktikale, mille kohaselt võivad mõiste „erakorralised asjaolud“ alla kuuluda ainult sündmused, mis esiteks ei ole omased asjaomase vedaja tavapärasele tegevusele ja teiseks väljuvad tema kontrolli alt. Need kaks kriteeriumi määras Euroopa Kohus kindlaks oma kohtupraktikas, mis käsitleb määrust nr 261/2004. Määruse nr 1177/2010 põhjendus 19 väljendab seega liidu seadusandja tahet samastada määruses nr 1177/2010 kasutatud mõiste „erakorralised asjaolud“ tõlgendus tõlgendusega, mille Euroopa Kohus on töötanud välja oma määrust nr 261/2004 käsitlevas kohtupraktikas.[44]

135. Lõpuks tuleneb sellest kohtupraktikast, et need kaks kriteeriumi on kumulatiivsed[45] ning nende esinemine tehakse kindlaks, võttes arvesse selle sündmuse laadi ja päritolu, mis reisijateveoteenuse osutamist takistas.[46] Sellest kohtupraktikast võib järeldada, et need kaks kriteeriumi on ainsad, mille põhjal tuvastatakse erakorralised asjaolud. Ei sündmuse sagedus[47] ega ootamatus[48] ei tähenda, et see kujutaks endast erakorralist asjaolu.

136. Võttes arvesse minu äsjaseid selgitusi, tuleb märkida, et vastupidi Irish Ferriese ja Iirimaa väitele ei võimalda see, et kohaletoimetamisega hilinemine oli erakorraline ja tavatu või ettenägematu, kvalifitseerida seda hilinemist „erakorraliseks asjaoluks“.[49]

[42] Vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20).

[43] Selle põhjenduse kohaselt „[peaksid e]rakorraliste asjaolude hulka […] muu hulgas kuuluma loodusõnnetused nagu tulekahjud ja maavärinad, terrorirünnakud, sõjad ja relvastatud militaar- või tsiviilkonfliktid, mässud, sõjaline või ebaseaduslik konfiskeerimine, tööjõuga seotud konfliktid, haige, vigastatud või surnud inimese maaletoimetamine, merel või siseveekogul toimuvad otsimis- ja päästeoperatsioonid, keskkonna kaitsmiseks vajalikud meetmed, liiklust korraldavate ametiasutuste või sadamavaldajate tehtud otsused ja pädevate asutuste otsused avaliku korra ja turvalisuse kohta ning kiireloomuliste transpordivajaduste hõlmamiseks“.

[44] Mõistet „erakorralised asjaolud“ on kasutatud, et kvalifitseerida asjaolud, mille esinemise korral on vedaja vabastatud oma kohustusest maksta hüvitist, mida tuleb maksta määruse nr 261/2004 kohaselt *tühistatud või hilinenud väljumiste* korral ning määruse nr 1177/2010 järgi *hilinemisega sihtkohta saabumise* korral. Olen arvamusel, et see erinevus ei ole takistuseks, miks ei võiks „erakorraliste asjaolude“ väljaselgitamise kriteeriume, mille Euroopa Kohus on kindlaks määranud määruse nr 261/2004 kontekstis, kanda üle määruse nr 1177/2010 konteksti.

[45] Vt hiljutine 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 37).

[46] Vt hiljutine 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 37).

[47] Vt selle kohta 22. detsembri 2008. aasta kohtuotsus Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 36).

[48] Vt selle kohta 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 41).

[49] Seevastu asjaolusid, mis iseloomustavad seda hilinemist, võib arvesse võtta selle kindlaksmääramisel, kas veoteenuse osutamise takistust ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik mõistlikud meetmed.

137. Lisaks ei saa erakorraliste ja mitteerakorraliste asjaolude vahel vahet teha lihtsalt nii, et eristatakse välistekkelisi ja sisemistest põhjustest tingitud asjaolusid. Euroopa Kohus on oma kohtupraktikas juba järeldanud, et teatavatel juhtudel ei vabasta kolmandate isikute teod erakorraliste asjaoludena vedajat tema kohustusest maksta hüvitist.[50]

3. Kriteerium, et sündmus on omane asjaomase mereveoettevõtja tavapärasele tegevusele

138. Kriteeriumi kohta, et sündmus peab olema omane asjaomase vedaja tavapärasele tegevusele, pean märkima, et selleks, et mereveoettevõtja saaks tagada reisijateveoteenuse, peab tal olema laev, mida nimetatud eesmärgil kasutada. Veelgi enam, laevastik, mis on antud tema käsutusse, on tavapäraseks tegelemiseks mereveotegevusega hädavajalik ja isegi sellele tegevusele omane. Kui tõmmata paralleel Euroopa Kohtu arutluskäiguga tema kohtuotsuses Krüsemann jt[51], võib asuda seisukohale, et laevastiku korraldamine ja hooldamine kuuluvad mereveoettevõtja tavapäraste juhtimismeetmete hulka ning et teatavad ohud, mis nende meetmetega kaasnevad, on samuti selle vedaja tavapärasele tegevusele omased.

139. Mõistagi võib vedaja otsustada ennetada laeva kohaletoimetamist ja pakkuda reisijatele broneeringuid veel enne, kui see laev on tema käsutuses. Irish Ferries väidab, et niisugune käitumine on reisijate mereveo sektoris tavaline. Kui vedaja teeb sellise otsuse, ehkki asjaomane laev on ainus, mida saab kasutada, et tagada veoteenused teataval marsruudil, ähvardab teda siiski majanduslik risk, mida ta peab samuti ohjama. Määruse nr 1177/2010 süsteemi seisukohast muudab asjaomane vedaja selle riski ettevõtjasiseseks, integreerides selle tavapärasesse tegevusse.

140. Lisaks määratakse laeva tellimise ja kohaletoimetamise tingimused kindlaks vedajaga sõlmitavas lepingus. Esiteks kaasnevad riskid aga iga lepinguga.[52] Käesolevas kohtuasjas on kohaletoimetamine hilinemisega tingitud asjaoludest, mis on seotud ühe lepinguosalise või selle lepinguosalise alltöövõtjate käitumisega.[53] Tegemist on seega häirega, mis asetub tavapärase lepinguriski konteksti. Miski ei näita, et hilinemise põhjustas tegu, mis ei ole seotud lepinguosalise või tema alltöövõtjate lepinguliste kohustuste täitmisega või kas või laevatehase tavapäraste teenustega.[54] Seejuures hõlmab tavapärane lepingurisk ka lepingu täitmata jätmise juhtumit. Järelikult ei saa asjaolu, et hilinemise pikkus oli 200 päeva, seda kaalutlust kahtluse alla seada.

[50] 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsuses Krüsemann jt (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punktid 40–44) otsustas Euroopa Kohus, et etteteatamata streiki ei saa kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“, sest sotsiaalsetest tagajärgedest tulenevaid riske, mis kaasnevad ettevõtjate restruktureerimise ja ümberkorraldamise meetmetega, tuleb pidada tavalisele tegevusele omaseks. Lisaks meenutas Euroopa Kohus 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsuses Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 29) – viidates 14. novembri 2014. aasta kohtumäärusele Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377) –, et lennujaama teisaldatava trapi põrkumist vastu lennukit ei saa kvalifitseerida „erakorraliseks asjaoluks“. Euroopa Kohus leidis, et asjaolu, et *niisuguse seadme paigaldamine toimub tavaliselt koostöös asjaomase lennuki meeskonnaga*, võib illustreerida seda, et sündmus, mis viis selleni, et vedaja ei suutnud oma kohustusi täita, oli tegelikult tema jaoks kontrollitav. See kaalutlus ei muuda siiski midagi selles, et kõnesoleva takistuseni viisid kolmandate isikute teod.

[51] 17. aprilli 2018. aasta kohtuotsus (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 ja C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punktid 40–42).

[52] Vt eelkõige Moisan, P., „Technique contractuelle et gestion des risques dans les contrats internationaux: les cas de force majeure et d'imprévision“, *Les Cahiers de droit*, 1994, vol. 35(2), lk 286.

[53] Nagu ma faktiliste asjaolude tutvustuses märkisin, tuleneb hilinemisega kohaletoimetamine eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul nende kolmandate poolte teenusepakkujate viivitusest, kellega laevatehas oli sõlminud alltöövõtulepingu, ja/või viivitusest välisalade sisustamisel ja üldsusele mõeldud alade sisustuselementide tarnimisel.

[54] Võib näiteks kujutleda ehitatava laeva juhtumit, mille suhtes on võetud sõjaväelisel otstarbel konfiskeerimise meetmed. Vt analoogia alusel 14. novembri 2014. aasta kohtumäärus Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, punkt 19), milles Euroopa Kohus otsustas, et mõiste „erakorralised asjaolud“ alla kuulub vaidlusaluse lennu tegema pidanud lennuki vigastuse põhjustanud *tegu, mis ei kuulu lennuvälja pakutavate teenuste hulka*, nagu sabotaaž või terroriakt.

141. Teiseks võib iga leping kujutada endast riskiohjamissüsteemi. Komisjon märgib, et uue laeva tellimist planeeritakse ette ja selle kohta koostatakse tavaliselt üksikasjalik leping, mis sisaldab hilinemisega kohaletoimetamist käsitlevaid lisatingimusi. Ka NTA märkis kohtuistungil, et 2016. aastal sõlmitud leping põhineb standardmudelil, mida rahvusvahelises praktikas kasutatakse, ning sisaldab hüvitamissüsteemi, mis puudutab lubamatuid hilinemisi. Riskiohjamissüsteemide olemasolu laevade tarnimist puudutavates lepingutes kinnitab minu arvates, et niisuguse tarne korral tunnustatakse tavapärase lepinguriski olemasolu.

142. Seda seisukohta ei seadnud kahtluse alla Irish Ferries, kes märkis selles küsimuses, et nimetatud süsteemist ei piisa nende kahjumite ja kahjude katmiseks, mida ta kandis. Võttes arvesse reisijate kaitse taset, mida määrusega nr 1177/2010 soovitakse saavutada, ei tohi asjaolu, et tavapärase lepinguriski ohjamise süsteemist ei piisa ühe lepinguosalise arvates, tuua kaasa olukorda, kus see risk jääb reisijate kanda. Vedaja ei saa viia majanduslikku riski, mille ta on oma tavapärasesse tegevusse kaasanud, reisijate kahjuks ettevõtjast välja. [55]

143. Teen seega ettepaneku asuda seisukohale, et määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et laeva kohaletoimetamine hilinemisega, mis on tingitud ühe lepinguosalise või selle lepinguosalise alltöövõtjate käitumisest, on omane asjaomase vedaja tavapärasele tegevusele, kui ta hakkas pakkuma broneeringuid ja sõlmis veolepinguid reisijatega veel enne, kui laev anti tema käsutusse, ega kuulu seega mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.

144. Et need kaks „erakorraliste asjaolude“ kindlakstegemise kriteeriumi on kumulatiivsed, peaks sellest kaalutlusest piisama, et asuda seisukohale, et laeva kohaletoimetamine hilinemisega ei kujuta endast niisugust asjaolu. Juhuks, kui Euroopa Kohus ei peaks selle kaalutlusega nõustuma, analüüsin nüüd siiski teist kriteeriumi.

4. Tegeliku kontrolli kriteerium

145. Euroopa Kohus viitab oma reisijate õhuveo sektorit käsitlevas kohtupraktikas vedaja pädevuse kriteeriumile, mis puudutab selle hindamist, kas sündmus võis väljuda tema tegeliku kontrolli alt. [56]

146. Seejuures leidis Euroopa Kohus kohtuotsuses van der Lans [57], et sellise rikke ennetamine või kõrvaldamine, sealhulgas enneaegselt defektse osa asendamine, ei ole lennuettevõtja tegeliku kontrolli alt väljas, sest lennuettevõtja ülesanne on tagada oma majandustegevuses kasutatavate õhusõidukite hooldus ja tõrgeteta funktsioneerimine.

[55] Vt analoogia alusel Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU“, Bobek, M., ja Prassl, J. (eds), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart Publishing, Oxford, 2016, lk 32; autor märgib, et see, kui vedaja vabatahtliku tegevuse majandusliku riski koormus asetatakse reisijate õlgadele, on vastuolus eesmärgiga tagada tarbijate kõrgetasemeline kaitse. Lisaks leidis Euroopa Kohus oma 4. juuli 2018. aasta kohtuotsuses Wirth jt (C-532/17, EU:C:2018:527, C-532/17, punkt 23), et võttes arvesse eesmärki tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, tuleb mõistet „tegutsev lennuettevõtja“ tõlgendada nii, et see *võimaldaks tagada, et reisijad saavad hüvitise või nende eest hoolitsetakse olenemata sellest, millised kokkulepped on lennuettevõtja*, kes otsustas vastava lennu teostada, *sõlminud* teise lennuettevõtjaga konkreetse lennu teostamiseks.

[56] Vt hiljutine 26. juuni 2019. aasta kohtuotsus Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 20) ning 4. aprilli 2019. aasta kohtuotsus Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 26).

[57] 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 43).

147. Nagu ma käesoleva ettepaneku punktis 138 märkisin, on mereveoettevõtja pädevuses tagada oma majandustegevuseks kasutatava laevastiku korraldamine ja hooldus. Seejuures sõlmib ta konkreetselt – nagu näitab ka käesolev kohtuasi – lepinguid laevade ehitamiseks. Seega erinevalt kohtuotsuses van der Lans [58] käsitletud juhtumist ei kasuta vedaja niisugusel juhul veel tellitud laeva.

148. Seejuures ei välju lepingute sõlmimine ja nende sisu asjaomase vedaja tegeliku kontrolli alt – kontroll, mis võimaldab viimasel ohjata teatavaid riske, sh majanduslik risk, mis teda ähvardab. Tekib seega küsimus: kas lepinguliste kohustuste täitmine ühe lepinguosalise või tema alltöövõtjate määratud tähtaja jooksul on vedaja *tegeliku kontrolli* all? [59]

149. Euroopa Kohus on oma praktikas juba võtnud seisukoha tegeliku kontrolli kriteeriumi kohta, lähtudes kolmandate isikute tegudest, mis kujutasid endast – või tõid kaasa – sündmusi, mis võivad olla „erakorralised asjaolud“. Kohtupraktikast ilmneb, et vedaja tegeliku kontrolli alt ei jää välja kolmandate isikute teod, mis tehti koostöös selle vedajaga, või teod, mis tehti vedaja otsuse tulemusena. [60]

150. Kohtuotsuses Transportes Aéreos Portugueses [61] andis Euroopa Kohus hiljuti uusi selgitusi selle kohtupraktika kohta. Selle kohtuotsuse punktis 42 selgitas Euroopa Kohus kõigepealt, et reisijat seob vedajaga veoleping ning et reisija peab hoolitsema selle eest, et ta ise ei seaks selle lepingu nõuetekohast täitmist ohtu. Seejärel leidis Euroopa Kohus punktis 43 esiteks, et ühe reisija häiriv käitumine, mille tõttu suunati asjaomane lend ümber, ei ole üldjuhul asjaomase tegutseva lennuettevõtja poolt kontrollitav, kuna esiteks ei ole reisija käitumine ja reaktsioonid meeskonnaliikmete korraldustele üldjuhul prognoositavad ning teiseks on õhusõiduki pardal nii kapteni kui ka meekonna käsutuses üksnes piiratud vahendid niisuguste reisijate ohjamiseks. Sellest järeldan, et asjaolu, et vedaja koostab reisijaga sõlmitava lepingu tingimused, ei tähenda automaatselt, et see vedaja kontrollib reisija käitumist. Euroopa Kohus täpsustas siiski – samuti tegeliku kontrolli kriteeriumist lähtudes –, et tuleb uurida, ega vedaja ei aidanud asjaomase reisija häirivale käitumisele kaasa või kas see vedaja võis niisugust käitumist ette näha ja võtta asjakohased meetmed, tuginedes niisuguse käitumise ohumärkidele. [62] Niisugusel juhul oleks reisija häiriv käitumine Euroopa Kohtu sõnul selle vedaja poolt ikkagi ohjatav. [63]

151. Selles küsimuses pean märkima, et Irish Ferries kinnitab, et 2016. aasta lepingu sõlmimisele eelnes laevatehaste hindamine ja hoolikas valimine. NTA seda väidet kahtluse alla ei sea. Miski ei võimalda seega asuda seisukohale, et Irish Ferries või ICG aitasid kohtuotsuse Transportes Aéreos Portugueses [64] tähenduses aktiivselt või oma hooletusega kaasa sellele, et laev toimetati kohale hilinemisega. Nendel põhjustel teen juhuks, kui Euroopa Kohus ei peaks nõustuma minu analüüsiga, mis käsitleb esimest „erakorraliste asjaolude“ kindlakstegemise kriteeriumi, ja analüüsib teist kriteeriumi, ettepaneku asuda seisukohale, et laeva kohaletoimetamine hilinemisega väljus vedaja kontrolli alt. Järelikult võib see kohaletoimetamine hilinemisega erakorralise asjaoluna vabastada vedaja tema vastutusest.

58 17. septembri 2015. aasta kohtuotsus (C-257/14, EU:C:2015:618).

59 Tuleb märkida, et 2016. aasta lepingut ei sõlminud Irish Ferries, vaid ICG. Miski käesolevas eelotsusetaotluses ei näita aga, et nende üksuste suhteid arvestades ei ole see, mida suutis kontrollida ICG, enam Irish Ferriese kontrolli all.

60 Vt 50. joonealune märkus.

61 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus (C-74/19, EU:C:2020:460).

62 Vt hiljutine 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 45).

63 Vt hiljutine 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 47).

64 11. juuni 2020. aasta kohtuotsus (C-74/19, EU:C:2020:460).

5. Mõistlikud meetmed

152. Isegi eeldusel, et laeva kohaletoimetamine hilinemisega võib kujutada endast „erakorralist asjaolu“, peab vedaja veel tõendama, et isegi kõiki mõistlikke meetmeid võttes, st kogu tema käsutuses oleva personali või kogu varustuse ja kõigi rahaliste vahendite kasutamisega ei oleks ta asjakohasel hetkel oma ettevõtte suutlikkuse seisukohast vastuvõetamatute ohverdustega nõustumata saanud ilmselgelt vältida, et need erakorralised asjaolud, millega ta silmitsi seisis, viiksid veoteenuse tühistamise või hilinemiseni.[65] Seejuures tuleb ainsana arvesse võtta meetmeid, mida asjaomane vedaja võib tõesti olla kohustatud võtma, jättes välja meetmed, mis kuuluvad kolmandate isikute pädevusse.[66]

153. Mõistagi peab seda hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas käsitletava juhtumi asjaoludel olid vedaja käsutuses mõistlikud meetmed, et kõnesolevat erakorralist asjaolu vältida. Et anda eelotsusetaotluse esitanud kohtule juhiseid ja tema küsimusele vastus, millest on kasu, võib Euroopa Kohus siiski esitada selgitusi selle küsimuse kohta, mille üle on pooltel kõige suurem vaidlus.[67]

154. NTA väidab, et Irish Ferries ei võtnud mõistlikke meetmeid, mis olid tema käsutuses, et reisijateveoteenuse tühistamist vältida. Nimelt võttis Irish Ferries vastu broneeringuid reisijateveoteenustele laeval ajal, mil laev ei olnud veel tema omand ega tema valduses ning ta ei saanud olla kindel, et hetkel, mil neid reisijateveoteenuseid tuleb osutada, on laev tema omand ja tema valduses. Irish Ferries seevastu väidab, et see, kui hoidutakse võtmast vastu broneeringuid veoteenusteks uuel liinil, kujutaks endast vastuvõetamatut ohverdust kohtupraktika tähenduses.

155. Võib muidugi väita, et ajavahemik, mille Irish Ferries jättis laeva kohaletoimetamise ja käikulaskmise vahele ei ole piisav, uskumaks, et selle vedaja käsutuses ei olnud sobivamaid meetmeid, et vältida suutmatust seda veoteenust osutada.

156. Kui Euroopa Kohus leiab selles olukorras – vastupidi sellele, mida mina käesolevas ettepanekus soovitan –, et laeva uueks liiniühenduseks kohaletoimetamine hilinemisega ei kujuta endast sündmust, mis on asjaomase vedaja tavapärasele tegevusele omane („erakorraliste asjaolude“ kindlaksmääramise esimene kriteerium), ei saa minu arvates sellelt vedajalt nõuda, et ta hoiduks broneeringute vastuvõtmisest seni, kuni laevatehas on andnud selle laeva tema käsutusse koos vajaliku sertifitseerimisega. See, kui „mõistlikuks meetmeks“ peetakse broneeringute vastuvõtmisest hoidumist kuni – ettenägematu – hetkeni, mil see hilinemine lahendatakse, ja seda isegi ilma igasuguse ajalise piiranguta, oleks vastuolus kaalutlusega, et see hilinemine ei ole tavapärasele tegevusele omane ning võib seepärast kuuluda mõiste „erakorralised asjaolud“ alla.

65 Vt analoogia alusel 12. mai 2011. aasta kohtuotsus Eglītis ja Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 25).

66 Vt analoogia alusel 4. mai 2017. aasta kohtuotsus Pešková ja Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 44) ning 26. juuni 2019. aasta kohtuotsus Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 27).

67 Seejuures on Euroopa Kohtu vastus abstraktsem, mis puudutab „mõistlikke meetmeid“ puudutavat küsimust, ja sellest on kasu liidu liikmesriikide kõikidel kohtutel; seda, kas käsitletava juhtumi asjaoludel olid vedaja käsutuses mõistlikud meetmed määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõike 4 tähenduses, peab hindama eelotsusetaotluse esitanud kohus käesolevas kohtuasjas. Vt selle kohta Šváby, D., „La responsabilité en matière de transport aérien de passagers à l’intersection de trois systèmes juridiques“, Petrlík, D., Bobek, M. ja Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l’Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, Bruylant, Bruxelles, 2020, lk 491.

157. Ilma et see lükkaks ümber eelnevaid märkusi, mis käsitlevad „erakorraliste asjaolude“ kindlaksmääramise teist kriteeriumi, jään käesoleva ettepaneku punktis 143 esitatud seisukoha juurde. Et selle seisukoha järgi ei ole „erakorraliste asjaolude“ kindlaksmääramise esimene kriteerium käsitletaval juhul täidetud, ei ole vaja analüüsida teist kriteeriumi ega ka küsimust, kas vedaja käsutuses olid „mõistlikud meetmed“.

F. Määruse nr 1177/2010 artikli 24 tõlgendamine

158. Oma seitsmenda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel esitatava hüvitamistaotluse võib samastada kaebusega selle määruse artikli 24 tähenduses ning kas seega peab reisija oma hüvitamistaotluse vedajale esitama kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mil veoteenus osutati või oleks tulnud osutada, et selle määruse riiklik täitevasutus võiks selle hüvitise maksmata jätmise eest karistada.

159. Ehkki eelotsusetaotluse esitanud kohus ei täpsusta ei reisijate arvu ega hetke, mil nad määruse nr 1177/2010 artikli 19 alusel hüvitamistaotlused esitasid, näib seitsmenda küsimuse esitamiseni olevat viinud Irish Ferriese argument, et NTA jättis piiramata otsuse ja selle määruse artikli 24 alusel kaebusi esitanud reisijatele saadetud teadete toime. Ei saa niisiis väita, et on ilmne, et see küsimus ei ole põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega kuidagi seotud.

160. Kohe alguses tuleb märkida, et määruse nr 1177/2010 artikli 24 lõikes 2 ei ole kindlaks määratud mitte üksnes kaebuse esitamise tähtaeg, vaid ka tähtajad, mille jooksul peab vedaja kaebuse läbi vaatama ja selle rahuldama või rahuldamata jätma. Ka on selle määruse artiklis 19 ette nähtud eraldi tähtaeg selle sätte alusel esitatud hüvitise taotluste läbivaatamiseks. Selle määruse artikli 19 lõige 5 kohustab vedajat reisijale hüvitist maksma ühe kuu jooksul pärast hüvitise taotluse esitamist. Selles olukorras ei saa küll *a priori* väita, et see säte kujutab endast määruse nr 1177/2010 artikli 24 lõikega 2 võrreldes erinormi, sest need kaks sätet puudutavad hüvitise taotluste läbivaatamise tähtaegu, mõjutamata selle määruse artikli 24 lõikes 2 ette nähtud kaebuse esitamise tähtaega.

161. Lisaks kohustab määruse nr 1177/2010 artikli 24 lõige 1 vedajaid looma selles määruses sätestatud õigusi ja kohustusi puudutavate kaebuste läbivaatamise mehhanismi. See õigusnorm võib viia mõttele, et mõiste „kaebus“ käib kõikide määruses nr 1177/2010 nimetatud õiguste ja kohustuste kohta, sh selle määruse artiklis 19 ette nähtud õigus hüvitisele.

162. Olen siiski arvamusel, et määruse nr 1177/2010 süsteemis ei saa hüvitise taotlust samastada kaebusega.

163. Esiteks ei ole selle sündmuse kirjeldamisel, millest alates hakatakse vedaja tähtaega arvestama, määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõikes 5 viidatud mitte kaebuse saamise hetkele, vaid hüvitise taotluse esitamise hetkele.

164. Teiseks ei ole – erinevalt määruse nr 1177/2010 artikli 24 lõikest 2 – selle määruse artikli 19 lõikes 5 ette nähtud, et vedaja vaatab hüvitise taotluse läbi ja võib selle rahuldada või rahuldamata jätta. Selle viimase sätte kohaselt „[makstakse h]üvitis […] ühe kuu jooksul pärast hüvitise taotluse esitamist“. See erinevus kaebuste menetlemise viisi ja hüvitise taotluste vahel vastab väga hästi nende taotluste laadile. Vastavalt määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõikele 1 tekitab hilinemisega sihtkohta saabumine rahalise nõude reisija kasuks, mille rahuldamist võib ta vedajalt nõuda – taotlus, mille viimane kui võlgnik peab rahuldama.

165. Kolmandaks võib iga reisija määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõike 3 kohaselt esitada kaebuse selle määruse väidetava rikkumise kohta selle määruse riiklikule täitevasutusele.[68] Viimati viidatud õigusnormis on ka ette nähtud, et liikmesriik võib otsustada, et reisija esitab oma kaebuse kõigepealt vedajale, või et riiklik asutus tunnistab selle kaebuse esitamiseks. Järeldan, et vedajad ja riiklikud asutused peavad menetlema kaebusi, mille ese on sama, või menetlema samu kaebusi.

166. Seejuures on määruse nr 1177/2010 põhjenduses 24 selgitatud, et selle määruse järgimise tagavate riiklike täitevasutuste nimetamine ei tohiks mõjutada reisijate õigusi taotleda kohtu kaudu õiguskaitset siseriikliku õiguse alusel. Reisija võib seega tugineda liikmesriigi kohtutes oma määruse nr 1177/2010 artiklist 19 tulenevale nõudele. Niisuguse kohtumenetluse raames ei kohaldataks kahekuulist tähtaega. Viide riigisisesele õigusele selle määruse põhjenduses 24 kinnitab seda tõlgendust. Seisukoht, et kohtuvälises kontekstis kohaldatakse kahekuulist tähtaega, viiks selleni, et reisijat kohustatakse kohtumenetlust jätkama, ilma et määruse nr 1177/2010 riiklikel täitevasutustel võimaldataks karistada selle eest, et nimetatud tähtaja möödumise tõttu keeldutakse maksmast sellele reisijale hüvitist.

167. Määruse nr 1177/2010 artikli 24 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et karistuse määramiseks vedajale selle eest, et ta ei maksnud reisijale hüvitist, mida viimasel on õigus saada selle määruse artikli 19 alusel, ei pea olema täidetud tingimus, et reisija esitas hüvitise taotluse vedajale kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mis veoteenus osutati või oleks tulnud osutada.

G. Määruse nr 1177/2010 artikli 25 tõlgendamine

168. Oma kaheksanda küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas liikmesriigi poolt vastavalt määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõikele 1 nimetatud selle määruse riikliku täitevasutuse pädevus on piiratud selle liikmesriigi territooriumil asuvatest sadamatest lähtuvate veoteenustega või hõlmab see pädevus ka veoteenuseid teisest liikmesriigist tagasi nendesse sadamatesse.

169. Määruse nr 1177/2010 artikli 25 sõnastus võib panna mõtlema, et sellele küsimusele tuleb vastata eitavalt. Selle sätte kohaselt on liikmesriigi nimetatud täitevasutuse ülesanne selle määruse kohaldamine seoses tema territooriumil asuvatest sadamatest lähtuvate reisijateveoteenuste ja seoses kolmandatest riikidest sellistesse sadamatesse saabuvate reisijateveoteenustega.

170. Eelotsusetaotluse esitanud kohus näib olevat täiesti teadlik, millist mõju avaldab selle säte grammatiline tõlgendus. Kaheksanda küsimuse sõnastus näitab, et see kohus soovib teada, kas asjaolu, et riikliku asutuse pädevust kasutatakse seoses reisijateveoteenustega, mille puhul on veoleping sõlmitud edasi-tagasi sõiduks Iirimaalt Prantsusmaale ja tagasi, võib tuua kaasa selle sätte teistsuguse tõlgenduse.

171. Selles kontekstis märkis Irish Ferries kohtuistungil, et teatavate reisijate puhul ei olnud veoleping sõlmitud edasi-tagasi sõiduks väljumisega Iirimaa territooriumil asuvast sadamast. Irish Ferriese sõnul algas üle poole ülesõitudest Prantsusmaalt. Kaheksanda küsimuse sõnastuses on siiski sõnaselgelt nimetatud ülesõidu tagasi (*a return sailing*) ja seda küsimust tuleb seega analüüsida sellest vaatevinklist.

[68] Tuleb märkida, et määruse nr 1177/2010 põhjenduses 23, milles on toodud üks näide kaebusest, on nimetatud sadamas või laeva pardal antavat abi.

1. Määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõiked 1 ja 3

172. Kõigepealt tuleb analüüsida NTA argumenti, mille aluseks on määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõige 3, mille järgi võib iga reisija esitada kaebuse igale selle määruse artikli 25 lõike 1 kohaselt määratud pädevale asutusele või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele. NTA tõlgendab viidet „igale […] määratud pädevale asutusele“ nii, et reisija võib esitada oma edasi-tagasi sõiduks sõlmitud veolepingut puudutava kaebuse asutustele mõlemas liikmesriigis, mille territooriumidel asuvad selle veoga seotud sadamad.

173. Mind ei veena see, kuidas NTA määruse nr 1177/2010 artiklit 25 tõlgendab, st et reisija võib valida asutuse, kellele ta oma kaebuse esitab, sest see tõlgendus viib liikmesriikide riiklike asutuste alternatiivse pädevuse tunnustamiseni, mille raames need asutused tagavad selle määruse järgimise samade reisijateveoteenuste osas.

174. Kaheksandas küsimuses ei ole piirdutud küsimusega, millises liikmesriigis võib reisija oma kaebuse esitada, vaid on peetud üldisemalt silmas nende määruse nr 1177/2010 riiklike täitevasutuste pädevust, kelle liikmesriigid on vastavalt selle määruse artikli 25 lõikele 1 nimetanud.

175. Selles küsimuses tuleb märkida, et liikmesriigi määratud riikliku asutuse ülesanne on teha üldist järelevalvet määruse nr 1177/2010 kohaldamise üle seoses tema territooriumil asuvatest sadamatest lähtuvate reisijateveoteenustega ja seoses kolmandatest riikidest sellistesse sadamatesse saabuvate reisijateveoteenustega. Seda tehes võtab see asutus – nagu sellest õigusnormist ilmneb – selle määruse täitmise tagamiseks vajalikud meetmed.

176. Vastavalt määruse nr 1177/2010 artiklile 28 kehtestavad liikmesriigid eeskirjad selle määruse sätete rikkumise eest kohaldatavate karistuste kohta ja võtavad kõik vajalikud meetmed nende rakendamise tagamiseks. Iiri õiguses karistatakse NTA rikkumisi puudutavate teatiste järgimata jätmise eest trahvidega. Pädevus selliseid teatisi väljastada peab aga olema niisugusel selle määruse riiklikul täitevasutusel nagu NTA selle määruse artikli 25 lõikes 1 ette nähtud piirides.

177. Ei saa seega asuda seisukohale, et ükskõik missugusel riiklikul asutusel on pädevus teha üldist järelevalvet kõnesolevate reisijateveoteenuste üle, sest see pädevus eeldab karistuste määramist määruse nr 1177/2010 rikkumiste eest, mis on toime pandud selle pädevuse territoriaalse ulatuse piires.

178. Analüüsides nüüd määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõiget 3, tuleb märkida, et see puudutab ainult kaebuste menetlemist. Lisaks saab selle sätte järgi kaebusi esitada *selle määruse artikli 25 lõike 1 kohaselt määratud pädevale asutusele* või *muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele*. Järeldan, et selle määruse riiklik täitevasutus ei ole tingimata ainus asutus, kes on pädev kaebuste kohta otsust tegema. Selleks võib liikmesriik määrata teise pädeva asutuse. Meritsi reisijate kaebuste läbivaatamise pädevus võib seega eksisteerida eraldi pädevusest, mille raames tehakse üldist järelevalvet.[69]

[69] Euroopa Kohus leidis küll 17. märtsi 2016. aasta kohtuotsuses Ruijssenaars jt (C-145/15 ja C-146/15, EU:C:2016:187, punkt 30) õhutranspordi valdkonnas kehtivate samalaadsete sätete kohta, et määruse nr 261/2004 artikli 16 lõikes 2 nimetatud kaebuste menetlemise pädevus kujutab endast selle määruse artikli 16 lõikes 1 nimetatud asutusele pandud üldise järelevalve kohustuse ühte aspekti. Esiteks puudutas see kohtuotsus siiski riiklikku asutust, kelle ülesanne on määruse nr 261/2004 rakendamine. Tegemist ei ole seega „muu liikmesriigi määratud pädeva asutusega“. Teiseks ei võetud määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõikega 3 üle määruse nr 261/2004 artikli 16 lõike 2 sõnastust.

179. NTA väidab määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõike 3 niisugusest tõlgendusest kaugemale minnes, et viitamine *ühe liikmesriigi* määratud pädevale asutusele tähendab, et reisija võib pöörduda ka mõne teise liikmesriigi pädevate asutuste poole kui liikmesriik, mille territooriumil asub pardalemineku sadam.

180. Selles kontekstis on määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõiget 3 esiteks tõlgendatud ettevalmistustöö käigus erinevalt. Parlament ja nõukogu mõistsid seda sätet nii, et see puudutab *sama liikmesriigi määratud mitut pädevat asutust*,[70] kusjuures tegemist on liikmesriigiga, mille territooriumil asub pardalemineku sadam.

181. Teiseks näib komisjon seda õigusnormi mõistvat nii, et reisija võib pöörduda määruse nr 1177/2010 riikliku täitevasutuse poole, kelle on määranud teine liikmesriik,[71] *märkimata siiski ära, et see riiklik asutus on pädev* selle määruse artikli 25 lõike 3 tähenduses. Määruse nr 261/2004 samalaadsete sätete kontekstis märgib komisjon aga sõnaselgelt, et niisugusel juhul *ei ole asutus, kelle poole lennureisija pöördub, pädev asutus* ning et kaebus tuleb edastada pädevale määruse riiklikule täitevasutusele, kelle on määranud teine liikmesriik.[72]

182. Kui ma selles olukorras asun seisukohale, et reisija võib esitada edasi-tagasi sõiduks sõlmitud veolepingut puudutava kaebuse nendest kahest liikmesriigist, mille territooriumil asuvad selle veoga seotud sadamad, ühe asutustele, ei tähenda see siiski, et kõik need asutused on pädevad tegema määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõikes 1 nimetatud üldist järelevalvet reisijateveoteenuste üle, mida kaebuses nimetatakse.

2. Mõiste „reisijateveoteenused“, lähtudes edasi-tagasi sõidust

183. Määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõikes 1 kasutatud mõistete konkreetsel tõlgendusel põhinev arutluskäik võib seada selle sätte grammatilise tõlgenduse mõju kahtluse alla.

184. Seisukoht, et mõiste „reisijateveoteenus“ hõlmab määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõike 1 raames juhul, kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, ühte ülesõitu lähtekohast sihtkohta ja ühte ülesõitu sihtkohast tagasi lähtekohta, viib selleni, et tunnustatakse selle liikmesriigi asutuste pädevust, mille territooriumil asuvad esimese ülesõidu pardalemineku sadamad.

[70] Vt selgitatud muudatusettepanek nr 68 raportis määruse ettepaneku kohta (KOM(2008) 816, C6-0476/2008, 2008/0246(COD)) ning nõukogu ühine seisukoht eesmärgiga võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004, 14849/09 ADD 1, lk 9.

[71] Vt komisjoni dokument „National Enforcement Bodies (NEB) for maritime transport have to guarantee the good application of Regulation 1177/2010 and passengers can lodge a complaint with them if believe that their rights were not respected“, https://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime_fr, milles on märgitud: „the competent NEB is the NEB of the EU country of departure except when the service departs from a third country. Then, the NEB of the EU country of arrival is competent. However, passengers are free contact the NEB of their choice“ („määruse riiklik täitevasutus on selle liidu liikmesriigi riiklik täitevasutus, kus asub väljumissadam, v.a juhul, kui väljumissadam on teenuse puhul kolmandas riigis. Niisugusel juhul on pädev selle liidu liikmesriigi riiklik täitevasutus, kus asub sihtsadam. Reisijad võivad siiski vabalt pöörduda oma valitud riikliku täitevasutuse poole“).

[72] Määruse nr 261/2004 artikli 16 lõike 2 kohaselt „võib iga reisija esitada *lõike 1 alusel* kaebuse *määratud asutusele* või *muule liikmesriigi määratud pädeva*le *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“ (kohtujuristi kursiiv). Ühes teabedokumendis kaebuste menetlemise kohta määruse nr 261/2004 raames (NEB – NEB Complaint Handling Procedure under Regulation (EC) N° 261/2004, 2019. aasta veebruari versioon, punkt 2, https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/neb-neb_complaint_handling_procedures.pdf), tõdeb komisjon, et „[t]äitevasutus on pädev kaebuste osas, mis on seotud lendude hilinemiste või tühistamistega, kui need väljuvad tema territooriumilt (lähteliikmesriik)“. Lisaks on selles dokumendis – nagu ka komisjoni esialgses ettepanekus, millel põhineb määrus nr 261/2004 (vt ettepaneku võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad lennureisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (KOM(2001) 784 (lõplik) – (COD 2001/0305) artikkel 18), – sõnaselgelt mainitud kaebuste edastamist erinevates liikmesriikides asuvate asutuste vahel. Sellest tuleneb, et teise liikmesriigi asutus ei ole *pädev* selle määruse artikli 16 lõike 2 tähenduses.

185. Irish Ferries viitab sellele arutluskäigule, märkides, et määruse nr 261/2004 kontekstis on Euroopa Kohus leidnud, et mõistet „lend“ selle määruse mõttes tuleb tõlgendada nii, et sisuliselt koosneb see ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „üksuseks“.[73] Tundub, et kohtuistungil väljendas NTA sedasama kaalutlust, väites, et mis puudutab määrust nr 1177/2010, siis kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, koosneb broneeritud teenus kahest osast.

186. Kuigi määruse nr 1177/2010 artikli 3 punktis f on mõiste „reisijateveoteenus“ määratletud, ei sisalda see määratlus mingit juhist, mis võimaldaks teha kindlaks, kas veoleping, mis on sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, kujutab endast ühtainsat teenust. Juhiseid võib siiski leida selle määruse teistest sätetest.

187. Määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõikes 4 on kindlaks määratud viis, kuidas tuleb arvutada hüvitis, mida on vaja reisijale maksta hilinemisega lõppsihtkohta saabumise korral, võttes arvesse *veolepingut, mis on sõlmitud edasi-tagasi sõiduks*, ning sätestatud selle määruse prantsuskeelses versioonis, et ülesõidu edasi- või tagasisuunal hilinenud saabumise korral makstava hüvitise arvutamisel võetakse arvesse poolt *reisijateveoteenuse* pakutava transpordi eest makstud hinnast. Teistes keeleversioonides on siiski märgitud, et see hüvitis arvutatakse, võttes arvesse poolt *selle reisijateveoteenuse* pakutava transpordi eest makstud hinnast[74] või võttes arvesse poolt *selle reisijateveoteenuse* eest makstud hinnast[75]. Nendes keeleversioonides näib näitava asesõna kasutamine väljendis „kõnealune teenus“ olevat viide selle määruse artikli 19 lõikele 3, mis puudutab *hilinenud reisijateveoteenuseid*.

188. Esmapilgul võib määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõige 4 viia järelduseni, et vedu edasi-tagasi sõidu kujul toimub üheainsa reisijateveoteenusena.

189. Esiteks ei ole selles sättes aga siiski loodud mingit seost niisuguse veo ja niisuguse teenuse vahel juhuks, kui ühel või teisel ülesõidul esines hilinemine.

190. Teiseks ei ole mõistet „vedu“ peale määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõike 1 kasutatud selle määruse teistes sätetes. Kui mõiste „reis“ on mõistega „reisijateveoteenus“ samaväärne, võib tekkida küsimus, mis põhjustel ei kasutanud seadusandja seda teist mõistet selle määruse artikli 19 lõike 4 sõnastuses.

191. Kolmandaks on määruse nr 1177/2010 artikli 18 lõikes 1 ette nähtud, et selles sättes nimetatud juhtudel tuleb reisijatel võimaldada viivitamata valida kas „marsruudi muutmine *lõppsihtkohta jõudmiseks* […] vastavalt veolepingus sätestatule“ või „piletihinna hüvitamine ja vajaduse korral tasuta tagasireisiteenus esimesse *väljumiskohta* esimesel võimalusel vastavalt veolepingus sätestatule“.[76] Seisukoht, et kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, on meil tegemist üheainsa reisijateveoteenusega, viib seega järelduseni, et selle teenuse lõppsihtkoht on sama, mis lähtekoht.[77]

192. Järelikult ei saa asuda seisukohale, et kui veoleping on sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, on tegemist üheainsa reisijateveoteenusega.

[73] 10. juuli 2008. aasta kohtuotsus Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40).

[74] Vt ingliskeelne versioon („[…] shall be calculated in relation to half of the price paid for *the transport by that passenger service*“) ja hispaaniakeelne versioon („[…] se calculará en relación con el 50% del precio abonado por *el transporte en dicho servicio de pasaje*“).

[75] Vt saksakeelne versioon („vird […] auf der Grundlage des halben Fahrpreises für *diesen Personenverkehrsdienst* berechnet“) ja poolakeelne versioon („[…] obliczane jest na podstawie połowy ceny zapłaconej za *tę usługę przewozu pasażerskiego*.“).

[76] Kohtujuristi kursiiv.

[77] Vt analoogia alusel 10. juuli 2008. aasta kohtuotsus Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 34).

193. Nüüd tuleb teha kindlaks, kas asjaolu, et üldise järelevalve pädevust teostatakse seoses reisijateveoteenustega, mille puhul oli veoleping sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, võib pehmendada määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõike 1 grammatilise tõlgenduse mõju, ilma et oleks vaja kasutada mõiste „reisijateveoteenused“ nüansirikkamat tõlgendust.

3. Määruse nr 1177/2010 riiklik täitevasutus, võttes arvesse edasi-tagasi sõiduks sõlmitud veolepingut

194. Et asetada järgnevad kaalutlused nende konteksti, meenutan, et avaliku ja isegi rahvusvahelise avaliku õiguse traditsioonilises loogikas peaks liikmesriigi määratud asutuse pädevus põhimõtteliselt olema piiratud selle liikmesriigi territooriumiga või kui olla täpsem, siis olukordadega, mis on selle liikmesriigi ja/või selle territooriumiga piisavalt tihedalt seotud.

195. Lisaks – nagu ma juba mainisin – on määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõikes 1 sõnaselgelt ette nähtud, et riikliku asutuse pädevus hõlmab ka järelevalve tegemist seoses kolmandatest riikidest liikmesriikide sadamatesse saabuvate veoteenustega. Liidu seadusandja ei võta seega reisijatelt võimalust pöörduda teise liikmesriigi määratud asutuse poole, kui veoteenust ei osutata nii, et lähtekohaks on liidus paiknevad sadamad.

196. Määruse nr 1177/2010 artiklit 25 tuleb tõlgendada, lähtudes selle määruse artiklist 2, milles on kindlaks määratud selle määruse kohaldamisala. Määruse nr 1177/2010 artikli 2 lõike 1 punkti b järgi kohaldatakse seda reisijate suhtes, kes kasutavad reisijateveoteenuseid, mille pardalemineku sadam asub väljaspool liikmesriigi territooriumi ja pardalt mahatuleku sadam asub liikmesriigi territooriumil, tingimusel et teenust osutab vedaja, kes on asutatud liikmesriigi territooriumil või kes pakub transporti liikmesriigi territooriumile või sealt välja reisijateveoteenuse vormis.

197. Sellest tuleneb esiteks, et lähedusseosest, mis valitseb pardalt mahatuleku sadama liikmesriigi ja kolmandas riigis asuva lähtekohaga reisijateveoteenuste vahel, piisab põhimõtteliselt, et anda pädevus nende teenuste üle järelevalve tegemise osas selle liikmesriigi määratud riiklikule asutusele.

198. Teiseks langeb nende riiklike asutuste pädevuse ulatus, mille liikmesriigid on määruse nr 1177/2010 rakendamise huvides määranud, põhimõtteliselt kokku selle määrusega reisijatele tagatud kaitse territoriaalse ulatusega. Need asutused peavad olema pädevad kõikides olukordades, kus reisijatele selle määrusega antud õigusi oleks võinud potentsiaalselt rikkuda,[78] ning pädevuse jaotus nende vahel on ainult täiendav võrreldes vajadusega tagada see kokkulangevus. Kaheksandale küsimusele vastamiseks tuleb nüüd teha kindlaks, milline see jaotus liidus on.

199. Selles küsimuses olen arvamusel, et võttes arvesse vastastikust usaldust liikmesriikide vahel, mis võimaldab luua ja säilitada sisepiirideta ala, ei pea pädevuse jaotus nende vahel tingimata järgima avaliku või rahvusvahelise avaliku õiguse traditsioonilisi põhimõtteid. Samas näib see pädevuse jaotus määruse nr 1177/2010 süsteemis alati rajanevat sellel, et liikmesriigi territoorium, kus asub pardalemineku või pardalt mahatuleku sadam, ja asjaomane reisijateveoteenus on lähestikku.

[78] Vt selle kohta Euroopa Liidu kaubamärgi valdkonnas Szpunar, M., „Territoriality of Union Law in the Era of Globalisation“, Petrlík, D., Bobek, M. ja Passer, J. M. (dir.), *Évolution des rapports entre les ordres juridiques de l'Union européenne, international et nationaux. Liber amicorum Jiří Malenovský*, *op. cit.*, lk 155.

200. Kui edasi-tagasi sõiduks sõlmitud veoleping, mis hõlmab kahte eraldi ülesõitu, mille vedaja oleks pidanud tagama, tühistati täies ulatuses, tundub, et seos tagasi-ülesõidu ja selle liikmesriigi territooriumi vahel, kus asub selle ülesõidu pardalemineku sadam, ei ole asjakohasem kui seos nimetatud ülesõidu ja selle liikmesriigi territooriumi vahel, kus paikneb selle ülesõidu pardalt mahatuleku sadam. See viimane sadam on ka põhimõtteliselt edasisuunas ülesõidu pardalemineku sadam. Ma arvan nagu ka komisjon, et niisugusel juhul on selle viimase sadama liikmesriigi asutusel põhimõtteliselt kergem hinnata häireid ja jälgida abi reisijatele mõlemal ülesõidul, mis täies ulatuses tühistati.

201. Olen seega arvamusel, et selle riikliku asutuse pädevus teha üldist järelevalvet hõlmab pädevust jälgida, et austataks iga niisuguse reisija õigusi, kelle puhul asub edasisuunas ülesõidu pardalemineku sadam selle asutuse liikmesriigi territooriumil, samuti tagasisuunas ülesõidu puhul. Kui täies ulatuses tühistatud veo puhul oli veoleping sõlmitud edasi-tagasi sõiduks, tuleb asju vaadata reisija perspektiivist, et määrata kindlaks riiklike asutuste pädevuse ulatus, kuigi määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõikes 1 ei ole selle määruse täitevasutusi mainitud mitte seoses *reisijate*, vaid *reisijateveoteenustega*. Selle pädevuse eesmärk on nimelt tagada, et järgitakse määrust nr 1177/2010, mis puudutab peamiselt reisijate õigusi.

202. Lisaks oleks see tõlgendus – nagu märgib komisjon – kooskõlas eesmärgiga tagada reisijate kõrgetasemeline kaitse, sest see võimaldaks vältida liiga suurt arvu menetlusi, kui asjaolu, mis nende kahe ülesõidu tühistamiseni viis, on sama.

203. Kõikide nende argumentide põhjal teen ettepaneku asuda seisukohale, et määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigi määratud selle määruse riikliku täitevasutuse pädevusse kuuluvad veoteenused, mille puhul on lähtesadamad selle liikmesriigi territooriumil, ning kui tegemist on edasi-tagasi sõiduks sõlmitud veolepingus ette nähtud veoga, mis tühistati täies ulatuses, siis tagasiveoteenused teisest liikmesriigist sadamatesse, mis asuvad selle esimese liikmesriigi territooriumil.

H. Otsuse ja teatiste kehtivus

204. Üheksas küsimus jaguneb kaheks alaküsimuseks. Esimese alaküsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul täpsustada, „[m]illiseid liidu õiguse põhimõtteid ja norme peaks eelotsusetaotluse esitanud kohus riikliku täitevasutuse otsuse ja/või teatiste kehtivuse hindamisel kohaldama harta artiklite 16, 17, 20 ja/või 47 ja/või proportsionaalsuse, õiguskindluse ja võrdse kohtlemise põhimõtete alusel“. Teise alaküsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul kindlaks teha, kas „liikmesriigi kohtu kohaldatavas ebamõistlikkuse kontrollis hinnatakse ilmse vea olemasolu“.

205. Näib, et nende kahe alaküsimuseni viisid Irish Ferriese väited eelotsusetaotluse esitanud kohtus, millele NTA vastu vaidles. Mis puudutab esimest alaküsimust, siis selle sõnastus jääb isegi nendest väidetest lähtudes siiski eriti laiaks ja mitmeti mõistetavaks.

206. Esiteks nagu märgib komisjon, põhinevad selles alaküsimuses nimetatud otsus ja teatised teataval määruse nr 1177/2010 materiaalõiguslike sätete tõlgendusel, mille NTA esitab. See tõlgendus kujutab endast peamiselt eelotsusetaotluse esitanud kohtu kaheksa esimese küsimuse alust. Selle tõlgenduse puhul tuleb arvesse võtta ka harta sätteid ja liidu õiguse üldpõhimõtteid. Lisaks väidab Irish Ferries oma kümnendat küsimust puudutavate seisukohtade raames, et kuigi NTA tõlgendas ja kohaldas määrust nr 1177/2010 õigesti, on kehtetu see määrus, mitte tema otsus ja teatised.

207. Teiseks isegi eeldusel, et tekib küsimus, kas hinnates niisuguste riiklike asutuste aktide kehtivust, mis kuuluvad liidu õiguse kohaldamisalasse, peab liikmesriigi kohus kohaldama harta sätteid või liidu õiguse üldpõhimõtteid, sh esimeses alaküsimuses sõnaselgelt mainitud põhimõtted, saab vastus olla ainult jaatav.

208. Et ei ole ära näidatud täpseid põhjuseid, miks eelotsusetaotluse esitanud kohus liidu õiguse tõlgendust küsib, võimaldab esimese alaküsimuse sõnastus seega anda ainult üldiselt ja peaaegu abstraktselt sõnastatud vastuse. Selles olukorras tuleb asuda seisukohale, et see eelotsuse küsimus ei vasta esimese alaküsimuse osas Euroopa Kohtu kodukorra artiklis 94 sätestatud nõuetele, ei võimalda Euroopa Kohtul anda vastust, millest eelotsusetaotluse esitanud kohtul oleks põhikohtuasja lahendamisel kasu, ning on seega vastuvõetamatu.[79] Seda kaalutlust kinnitab nende seisukohtade lugemine, mille menetlusosalised on Euroopa Kohtule esitanud ning mis sisaldavad ainult üldist laadi väiteid.[80]

209. See kaalutlus kehtib ka teise alaküsimuse puhul. Põhikohtuasja poolte argumentide tutvustamisel on piirdutud kahe lausega, mille kohaselt arvab Irish Ferries, et otsuses ja teatistes on tehtud ilmne viga, samas kui NTA eitab niisuguse vea olemasolu. Ka ei selgita eelotsusetaotluse esitanud kohus, milles seisneb see „ebamõistlikkuse kriteerium“, mida ta peab Iiri õiguse järgi NTA otsuste ja teatiste kehtivuse hindamisel ilmselt kohaldama.

210. Selles olukorras leian, et ka teine alaküsimus on vastuvõetamatu ning seega tuleb üheksandat küsimust pidada tervikuna vastuvõetamatuks.

I. Määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kehtivus

211. Oma kümnenda küsimusega palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul sisuliselt analüüsida määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kehtivust, lähtudes võrdse kohtlemise, proportsionaalsuse ja õiguskindluse põhimõtetest ning harta artiklitest 16, 17 ja 20.

212. Kuigi selle küsimuse sõnastuses on nimetatud üldiselt määrust nr 1177/2010, ilmneb eelotsusetaotluse põhjendustest siiski, et see küsimus peegeldab Irish Ferriese argumente, mille kohaselt on selle määruse artiklitega 18 ja 19 mereveoettevõtjatele kehtestatud – vastuolus harta põhimõtete ja sätetega – koormavad kohustused. Samamoodi viitab Irish Ferries oma kirjalikes seisukohtades täpsemalt määruse nr 1177/2010 artiklitele 18 ja 19 ning märgib, et nende sätete alusel võidakse kohaldada vedaja vastutust.

1. Võrdse kohtlemise põhimõte ja harta artikkel 20

213. Kohe alguses tuleb märkida, et määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 vastavust harta artiklis 20 sätestatud võrdse kohtlemise põhimõttele käsitlesin oma esimese küsimuse analüüsis. Seda küsimust käsitleva arutelu raames esitas Irish Ferries argumendi, et erinevate transpordiliikide regulatsioonide vahel valitseb parallelism. Piisab seega meenutamisest, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole erinevate transpordiliikide sektoris tegutsevate ettevõtjate olukord sarnane.[81]

[79] Vt selle kohta 19. detsembri 2019. aasta kohtumäärus Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld (C-140/19, C-141/19 ja C-492/19–C-494/19, ei avaldata, EU:C:2019:1103, punktid 49 ja 50).

[80] Vt analoogia alusel 19. märtsi 2020. aasta kohtumäärus Boé Aquitaine (C-838/19, ei avaldata, EU:C:2020:215, punkt 26).

[81] Vt käesoleva ettepaneku punkt 67.

214. Järelikult – ja võttes arvesse kaalutlusi, mis on esitatud juba esimese küsimuse kontekstis, – teen Euroopa Kohtule ettepaneku asuda seisukohale, et määruse nr 1177/2010 artiklid 18 ja 19 ei ole kehtetud võrdse kohtlemise põhimõtte ja harta artikli 20 rikkumise tõttu.

2. Proportsionaalsuse põhimõte

215. Määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kehtivust proportsionaalsuse põhimõttest lähtudes tuleb samuti hinnata, lähtudes Irish Ferriese argumendist, et hüvitamiskohustus oleks ebaproportsionaalne, kui vedaja teatab reisijatele teenuse tühistamisest mitu nädalat või kuu aega enne teenuse kuupäeva.

216. Lisaks kinnitab Irish Ferries oma kirjalikes seisukohtades ainult, et kuna määruse nr 1177/2010 eesmärk on tagada reisijate mereveos kaitse tase, mis on samaväärne teiste transpordiliikidega, oleks ebaproportsionaalne käsitada merevedu ebasoodsamalt kui teisi transpordiliike, st õhu- ja raudteevedu.

217. Selles küsimuses tuleb märkida esiteks, et vastupidi sellele, mida näib väitvat Irish Ferries, ei ole vedaja vastutus määruse nr 1177/2010 artiklites 18 ja 19 sätestatud kohustuste alusel kaugeltki piiramatu või isegi ebamõistlik. Olukorrad, kus neid artikleid ei kohaldata, on juba kindlaks määratud selle määruse artiklis 20 „Erandid“.[82] Nendel asjaoludel ei saa kindlaid rahanduslikke tagajärgi mereveoettevõtjatele pidada liiga suureks võrreldes reisijate kõrgetasemelise kaitse eesmärgiga.

218. Mis puudutab teiseks Irish Ferriese argumenti, et ebaproportsionaalne oleks käsitada merevedu ebasoodsamalt kui teisi transpordiliike, siis piisab, kui märkida, et sisuliselt on tegemist lihtsalt kriitikaga, et määrus nr 1177/2010 ei ole kooskõlas võrdse kohtlemise põhimõttega, ja seda küsimust olen juba analüüsinud.[83] Pealegi on Euroopa Kohus juba otsustanud, et proportsionaalsuse põhimõttest lähtudes ei ole kehtetud määruse nr 261/2004 sätted, millega on kehtestatud kohustus hoolitseda reisijate eest lennu tühistamise korral „erakorraliste asjaolude“ tõttu, isegi kui tegemist on ajaliselt või rahaliselt piiramata kohustusega.[84]

219. Olen seega arvamusel, et määruse nr 1177/2010 artikleid 18 ja 19 ei saa pidada kehtetuks proportsionaalsuse põhimõtte väidetava rikkumise tõttu.

3. Õiguskindluse põhimõte

220. Et kümnes küsimus puudutab õiguskindluse põhimõtet, tuleb seda küsimust samuti tõlgendada, lähtudes Irish Ferriese argumendist, et määrusega nr 1177/2010 on rikutud seda põhimõtet, sest sellega on vedajatele kehtestatud rasked kohustused ilma selge õigusliku aluseta.

221. Lisaks kinnitab Irish Ferries, et seda põhimõtet on rikutud, sest määruse nr 1177/2010 artikli 19 lõikega 1 on kehtestatud kohustus maksta hüvitist, mis moodustab ühe osa „piletihinnast“, ilma et seda mõistet oleks määratletud. Et asetada see väide selle konteksti, pean märkima, et Irish Ferries seab oma üheksandat küsimust käsitlevate seisukohtade raames NTA otsuse ja teatiste kehtivuse kahtluse alla, sest nendes ei ole määratletud mõistet „piletihind“ selle

[82] Vt käesoleva ettepaneku punkt 64.

[83] Vt käesoleva ettepaneku punktid 213 ja 214.

[84] 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punktid 45–50).

määruse artikli 19 lõike 2 tähenduses ning eelkõige ei ole täpsustatud, kas see mõiste hõlmab niisuguseid „lisateenustega seotud kulusid“ nagu kajuti hind. Tuleb tõdeda, et kümnenda küsimuse raames teeb Irish Ferries sama kriitikat.

222. Õiguskindluse põhimõte kujutab endast liidu õiguse üldpõhimõtet, mis eeldab eelkõige, et õigusnormid peavad olema selged ja täpsed, et õigussubjektid võiksid oma õigusi ja kohustusi teada üheselt mõistetavalt ning võtta vastavad meetmed.

223. See täpsustatud, tuleb esiteks märkida, et miski ei võimalda teha kindlaks, milles Irish Ferriese kriitika seisneb, sest see rajaneb üldisel väitel, et määrusega nr 1177/2010 on kehtestatud kohustused ilma selge õigusliku aluseta selles määruses. Igal juhul on selle määruse vedajate kohustusi puudutavaid sätteid analüüsitud konkreetselt teise kuni kuuenda küsimuse raames.

224. Teiseks, kuigi määruse nr 1177/2010 artikkel 3 ei sisalda mõiste „piletihind“ määratlust, on selle määruse artikli 19 lõikes 3 selgitatud, et selle hüvitise arvutamisel, mida reisijale hilinemisega lõppsihtkohta saabumise korral maksta tuleb, võetakse arvesse hind, mille reisija hilinenud reisijateveoteenuse eest *tegelikult tasus*. Lisaks nagu näitab minu viienda küsimuse analüüs, saab „valikuliste lisatasude“ piletihinna sisse arvamise probleemi lahendada selle määruse süsteemi arvestava ja teleoloogilise tõlgenduse abil. Seisukoht, et iga sättega, mille puhul on vaja kasutada muid tõlgendamismeetodeid kui grammatiline, on rikutud õiguskindluse põhimõtet, välistab praktikas need tõlgendamismeetodid.

225. Teen seega Euroopa Kohtule ettepaneku asuda seisukohale, et osas, milles määruse nr 1177/2010 artikkel 19 puudutab mõistet „piletihind“, ei ole see õiguskindluse põhimõtte rikkumise tõttu kehtetu.

4. Harta artiklid 16 ja 17

226. Et kümnendas küsimuses on viidatud harta artiklitele 16 ja 17, tuleb seda küsimust mõista nii, et sellega küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas vastavalt harta artikli 52 lõikele 1 kujutavad määruse nr 1177/2010 artiklid 18 ja 19 endast ettevõtlusvabaduse ja õiguse omandile kasutamise lubamatuid piiranguid.

227. Eelotsusetaotluse esitanud kohus ei esita teavet, miks ta esitab selle küsimuse, milleni näib olevat viinud üksnes Irish Ferriese argument. Ehkki eelotsusetaotluses ei ole seda argumenti üksikasjalikult esitatud, analüüsib Irish Ferries seda oma kirjalikes seisukohtades osas, milles need puudutavad esimest ja kümnendat küsimust. Nendest seisukohtadest ilmneb, et selle argumendiga peab Irish Ferries silmas peamiselt proportsionaalsuse põhimõtte järgimist piirangutega, mis tulenevad määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kohaldamisest.

228. Nagu Euroopa Kohus on juba leidnud määruse nr 261/2004 kehtivuse hindamise kontekstis osas, mis puudutab selle määruse vastavust harta artiklitele 16 ja 17, tuleb selline hindamine läbi viia, järgides vajalikku kooskõla nõuete vahel, mis puudutavad nende erinevate õiguste kaitset ning nendevahelist õiglast tasakaalu.[85] Arvestades konteksti, millesse reisijate õigusi puudutavad õigusnormid asetuvad, tuleb arvesse võtta ka harta artiklit 38, mille eesmärk on tagada tarbijate ja seega ka reisijate kõrgetasemeline kaitse.

[85] Vt selle kohta 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsus McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 62).

229. Nagu ilmneb minu analüüsist küsimuses, kas määruse nr 1177/2010 artiklid 18 ja 19 on kehtivad selles mõttes, et kas need on kooskõlas proportsionaalsuse põhimõttega,[86] on need kaalutlused sellele määrusele ülekantavad ja sunnivad mind järeldama, et nende sätetega on proportsionaalsuse põhimõtet järgitud.

230. Olen seega arvamusel, et määruse nr 1177/2010 artiklid 18 ja 19 ei ole vastuolus harta artiklitega 16 ja 17.

231. Eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et kümnenda küsimuse analüüs ei toonud ilmsiks midagi, mis mõjutaks määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 kehtivust.

V. Ettepanek

232. Eelnevate kaaluluste põhjal teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata High Courti (kõrge kohus, Iirimaa) eelotsuse küsimustele järgmiselt:

1. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. novembri 2010. aasta määrust (EL) nr 1177/2010, mis käsitleb meritsi ja siseveeteedel reisijate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004, tuleb tõlgendada nii, et seda määrust ning konkreetselt selle artikleid 18 ja 19 kohaldatakse olukorras, kus mereveoteenus tühistatakse etteteatamisega enne esialgu kavandatud väljumist sel põhjusel, et laev, mis pidi selle veoteenuse tagama, toimetati kohale hilinemisega ja seda ei saanud asendada.

2. Mõiste „lõppsihtkoht“ määruse nr 1177/2010 artiklite 18 ja 19 tähenduses vastab põhimõtteliselt pardalt mahatuleku sadamale, mis on täpsustatud esialgse ülesõidu veolepingus.

   Muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine alternatiivse(te) ülesõitu(de)ga, mille marsruut erineb esialgse ülesõidu marsruudist, või maismaaühenduse (maantee- või raudteeühenduse) kaudu võib seega kujutada endast „marsruudi muutmist lõppsihtkohta jõudmiseks“ „võrreldavatel tingimustel“ selle määruse artikli 18 tähenduses, kui selle alternatiivse ülesõidu muud tingimused on võrreldavad esialgse ülesõidu puhul veolepingus kindlaks määratud tingimustega.

   Selle määruse artikli 18 lõike 1 punkti a tuleb tõlgendada nii, et reisijad tuleb muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viia ilma igasuguse lisatasuta ning seega peab vedaja hüvitama kulud, mida reisijad kannavad pardalemineku sadamatesse ja pardalt mahatuleku sadamatesse minnes, ning kulud, mida nad kannavad nendest sadamatest lahkudes, kui need kulud on tingitud marsruudi muutmisest ja ületavad kulusid, mille reisijad oleks pidanud kandma katkematu reisijateveoteenuse korral.

3. Määruse nr 1177/2010 artiklit 19 tuleb tõlgendada nii, et kui reisijateveoteenus tühistati etteteatamisega enne kavandatud väljumist ja reisija valib lõppsihtkohta viimise muudetud marsruuti pidi või ülesõidu hilisemal kuupäeval, võib see reisija nõuda, et talle makstaks selle määruse artikli 19 alusel hüvitist arvestades hilinemist, millega ta saabub esialgse ülesõidu veolepingus kindlaks määratud lõppsihtkohta. Kui reisija nõuab niisugust hüvitist, vastab hilinemine erinevusele lepingus ette nähtud sihtkohta saabumise kellaaja ja kellaaja vahel, mil

[86] Vt käesoleva ettepaneku punktid 217 ja 218.

reisija jõudis tegelikult lõppsihtkohta, mis on kindlaks määratud veolepingus, eeldusel et muudetud marsruuti pidi lõppsihtkohta viimine jätkus nii, et ta viidi alternatiivsest pardalt mahatuleku sadamast sellesse sihtkohta.

Seevastu reisija, kes valis piletihinna tagastamise täies ulatuses ja saavutas selle, ei saa niisugust hüvitist nõuda.

4. Määruse nr 1177/2010 artiklit 19 tuleb tõlgendada nii, et piletihind hõlmab reisija valitud lisateenustega seotud kulusid, näiteks kajuti või lemmikloomade hoiukoha või esimese klassi ootesaali broneerimine.

5. Määruse nr 1177/2010 artikli 20 lõiget 4 tuleb tõlgendada nii, et laeva kohaletoimetamine hilinemisega, mis on tingitud ühe lepinguosalise või selle lepinguosalise alltöövõtjate käitumisest, on omane asjaomase vedaja tavapärasele tegevusele, kui ta hakkas pakkuma broneeringuid ja sõlmis veolepinguid reisijatega veel enne, kui laev anti tema käsutusse, ega kuulu seega mõiste „erakorralised asjaolud“ alla selle sätte tähenduses.

6. Määruse nr 1177/2010 artikli 24 lõiget 2 tuleb tõlgendada nii, et karistuse määramiseks vedajale selle eest, et ta ei maksnud reisijale hüvitist, mida viimasel on õigus saada selle määruse artikli 19 alusel, ei pea olema täidetud tingimus, et reisija esitas hüvitise taotluse vedajale kahe kuu jooksul alates kuupäevast, mil teenus osutati või oleks tulnud osutada.

7. Määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et liikmesriigi määratud selle määruse riikliku täitevasutuse pädevusse kuuluvad veoteenused, mille puhul on lähtesadamad selle liikmesriigi territooriumil, ning kui tegemist on edasi-tagasi sõiduks sõlmitud veolepingus ette nähtud veoga, mis tühistati täies ulatuses, siis tagasiveoteenused teisest liikmesriigist sadamatesse, mis asuvad selle esimese liikmesriigi territooriumil.

8. Kümnenda küsimuse analüüs ei toonud välja midagi, mis muudaks määruse nr 1177/2010 artiklid 18 ja 19 kehtetuks.