KOHTUJURISTI ETTEPANEK

L. A. GEELHOED

esitatud 8. septembril 2005 [1]

I. Sissejuhatus

1. Eelotsusetaotlus puudutab esiteks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (edaspidi „määrus nr 261/2004" või „määrus"), [2] artiklite 5, 6 ja 7 kehtivust. Teiseks puudutab see EÜ artikli 234 teise lõigu tõlgendamist.

II. Õiguslik raamistik

Montréali konventsioon

2. Euroopa Ühendus kirjutas rahvusvahelisele õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioonile (edaspidi „Montréali konventsioon") [3] alla 9. detsembril 1999. Konventsioon kiideti heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega. [4] See jõustus Euroopa Ühenduse suhtes 28. juunil 2004.

3. Montréali konventsiooni artikkel 19 pealkirjaga „Hilinemine" sätestab:

„Vedaja vastutab kahju eest, mis tulenes reisijate, pagasi või lasti hilinemisest õhuveol. Vedaja ei vastuta hilinemisest tulenenud kahju eest, kui ta tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta."

4. Montréali konventsiooni artikli 22 lõike 1 alusel on artiklis 19 määratletud hilinemisest

1 — Algkeel: inglise.

2 — ELT 2004, L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10.

3 — EÜT 2001, L 194, lk 39; ELT eriväljaanne 07/05, lk 492.

4 — EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491.

tulenev vedaja vastutus piiratud 4150 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga reisija kohta. Artikli 22 lõige 5 sätestab, et kõnealust piirmäära ei kohaldata, kui kahju on põhjustatud vedaja tahtlikust tegevusest või tegevusetusest kahju tekitamise eesmärgil või raskest hooletusest, teades, et tulemuseks on tõenäoliselt kahju.

5. Artikkel 29 pealkirjaga „Nõude alus" sätestab:

„Kahju tekkimise korral reisijate-, pagasi- või lastiveol võib konventsiooni või lepingu alusel või lepinguvälise kahju tekkimisega või muul viisil põhjendatud kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele, sõltumata sellest, kes on isikud, kellel on õigus hagi esitada, ja millised on nende õigused. Sellise hagi puhul ei rahuldata karistusliku või hoiatava iseloomuga nõuet või muud nõuet, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega."

Määrus nr 889/2002

6. Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määruse (EÜ) nr 889/2002, millega muudetakse nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul,[5] artikli 1 lõige 4 asendab määruse nr 2027/97 artikli 3 järgmisega:

„1. Ühenduse lennuettevõtja vastutuse suhtes, mis on seotud reisijate ja nende pagasiga, kohaldatakse kõiki Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid."

7. Määruse nr 889/2002 artikli 1 lõige 10 lisab määrusesse nr 2027/97 lisa, mis punktis pealkirjaga „Hilinemine reisijateveol" sisaldab muu hulgas järgmisi sätteid:

„Reisijateveol hilinemise korral vastutab lennuettevõtja kahju eest, välja arvatud juhul, kui ta on võtnud kõik mõistlikud meetmed, et vältida kahju, või kui selliseid meetmeid ei olnud võimalik võtta. Vastutus hilinemise eest reisijateveol piirdub 4150 SDR-iga (ligikaudne summa kohalikus väärингus)."

5 — EÜT 2002, L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06, lk 246.

Määrus nr 261/2004

8. Määruse nr 261/2004 artikkel 5 pealkirjaga „Tühistamine" sätestab:

„1. Lennu tühistamise korral:

a) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artiklile 8; ning

b) pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt artikli 9 lõike 1 punktile a ja lõikele 2 ning teekonna muutmise korral, kui uue lennu mõistlikkuse piires oodatav väljumisaeg on vähemalt järgmisel päeval pärast tühistatud lennu kavandatud väljumisaega, artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi; ning

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7, kui

i) neid ei ole tühistamisest teavitatud vähemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega; või

ii) neid on teavitatud tühistamisest vähemalt seitse päeva ja hiljemalt kaks nädalat enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui kaks tundi enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt neli tundi pärast kavandatud saabumisaega; või

iii) neid on teavitatud tühistamisest hiljem kui seitse päeva enne kavandatud väljumisaega ning neile on pakutud võimalust teekonda muuta, mis võimaldab neil välja lennata mitte rohkem kui üks tund enne kavandatud väljumisaega ja jõuda lõppsihtkohta hiljemalt kaks tundi pärast kavandatud saabumisaega.

2. Kui reisijat teavitatakse tühistamisest, tutvustatakse talle võimalikke alternatiivseid reisivõimalusi.

3. Tegutsev lennuettevõtja ei ole kohustatud maksma hüvitist vastavalt artiklile 7, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed.

4. Kohustus tõestada, kas ja millal on reisijat teavitatud lennu tühistamisest, lasub lennuettevõtjal."

9. Määruse nr 261/2004 artikkel 6 pealkirjaga „Hilinemine" sätestab:

„1. Kui lennuettevõtja näeb mõistlikkuse piires ette, et lennu kavandatud väljumisaeg hilineb:

a) kaks tundi või rohkem kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolm tundi või rohkem kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

c) neli tundi või rohkem kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

pakub tegutsev lennuettevõtja reisijatele:

i) artikli 9 lõike 1 punktis a ja lõikes 2 määratletud abi; ning

ii) artikli 9 lõike 1 punktides b ja c määratletud abi, kui mõistlikkuse piires eeldatav väljumisaeg on vähemalt varem väljakuulutatud väljumisajale järgneval päeval; ning

iii) artikli 8 lõike 1 punktis a osutatud abi, kui lend hilineb vähemalt viis tundi.

2. Igal juhul antakse abi iga vahemaa jaoks eespool sätestatud ajavahemike jooksul."

10. Määruse nr 261/2004 artikkel 7 pealkirjaga „Õigus hüvitisele" sätestab:

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

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

b) 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul;

c) 600 euro ulatuses kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul.

Vahemaa määramisel võetakse aluseks lõppsihtkoht, kuhu reisija jõuab lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise tõttu pärast kavandatud aega.

2. Kui reisijatele pakutakse vastavalt artiklile 8 võimalust jõuda sihtkohta asenduslennuga teist marsruuti pidi, nii et saabumisaeg ei ületa algselt broneeritud lennu kavandatud saabumisaega üle:

a) kahe tunni kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

b) kolme tunni kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ning kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul; või

c) nelja tunni kõikide muude kui punktides a või b nimetatud lendude puhul,

võib tegutsev lennuettevõtja vähendada lõikes 1 ettenähtud hüvitist 50%.

3. Lõikes 1 osutatud hüvitist makstakse sularahas, elektroonilise pangaülekandena, pangakorralduse või pangatšekkidena või kirjalikul kokkuleppel reisijaga reisitšekkides ja/või muudes teenustes.

4. Lõigetes 1 ja 2 nimetatud vahemaid mõõdetakse vahemaa mõõtmise suuringjoone meetodil."

11. Määruse nr 261/2004 artikkel 8 sätestab:

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele võimalust valida järgmiste valikuvõimaluste vahel:

a) seitsme päeva jooksul kogu pileti ostuhinna tagasimaksmine artikli 7 lõikes 3 osutatud vahenditega ärajäänud reisi osa

või osade puhul ning toimunud reisi osa või osade puhul, kui lennust ei ole reisija esialgse reisikava jaoks kasu, ning vajadusel koos,

— esimesel võimalusel toimuva tagasilennuga esimesse väljumiskohta;

b) esimesel võimalusel ja võrreldavatel reisitingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta; või

c) võrreldavatel tingimustel toimuv teekonna muutmine reisijate lõppsihtkohta reisijale sobival hilisemal kuupäeval, olenevalt vabadest kohtadest.

2. Lõike 1 punkti a kohaldatakse samuti reisijate suhtes, kelle lennud on osa paketist, välja arvatud õigus piletihinna tagasimaksmisele, kui neil on sellele õigus direktiivi 90/314/EMÜ alusel.

3. Kui 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."

12. Määruse nr 261/2004 artikkel 9 sätestab:

„1. Kui osutatakse käesolevale artiklile, pakutakse reisijatele tasuta järgmist:

a) ooteajaga võrreldes piisav söök;

b) hotellimajutus,

— kui tuleb oodata üks või mitu ööd või

— kui reisija peab ootama kavandatust kauem;

c) transport lennujaama ja majutuskoha (hotell või muu) vahel.

2. Lisaks võimaldatakse reisijatele tasuta kaks telefonikõnet, teleksi- või faksiteadet või elektronkirja.

3. Käesoleva artikli kohaldamisel pöörab tegutsev lennuettevõtja erilist tähelepanu liikumispuudega isikute vajadustele ning nende saatjatele ning saatjateta reisivate laste vajadustele."

III. Asjaolud, menetlus põhikohtuasjas ning eelotsuse küsimused

13. International Air Transport Association (edaspidi „IATA"), kes esindab 130 riigist pärit 270 lennuettevõtjat, kes veavad 98% rahvusvaheliste regulaarlendude reisijatest, ning European Low Fares Airline Association (edaspidi „ELFAA"), 2004. aasta jaanuaris asutatud assotsiatsioon, kes esindab üheksast Euroopa Liidu riigist pärit kümne odavlennufirma huve (edaspidi koos „hagejad"), esitasid Ühendkuningriigi High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division'ile (Administrative Court) (edaspidi „High Court") kaks hagi Ühendkuningriigi ja Põhja-Iiri Department for Transport'i (edaspidi „transpordiministeerium") määruse nr 261/2004 rakendamise õiguspärasuse kontrollimiseks.

14. Olles seisukohal, et põhikohtuasja hagejate argumendid on veenvad ja seega ei ole need põhjendamatud, otsustas High Court esitada Euroopa Kohtule seitse eelotsuse küsimust, mis hagejad olid määruse nr 261/2004 kehtivuse vaidlustamiseks esitanud. Kuna transpordiministeerium kahtles, kas eelotsuse taotlemine neist küsimustest kuue osas on vajalik, sest need ei tekitanud määruse kehtivuse osas mingit tõsist kahtlust, soovis High Court teada, millised nõuded peavad olema täidetud või milline künnis ületatud, enne kui EÜ artikli 234 teise lõigu alusel tuleb ühenduse õigusnormi kehtivust puudutavas küsimuses Euroopa Kohtu poole pöörduda. Neil asjaoludel esitas siseriiklik kohus Euroopa Kohtule järgmised küsimused:

„1. Kas määruse 261/2004 artikkel 6 on kehtetu seetõttu, et see on vastuolus Montréali 1999. aasta konventsiooniga, eriti selle artiklitega 19, 22 ja 29, ning kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

2. Kas eelnõu arutelu käigus lepituskomitees oli määruse artikli 5 muutmine vastuolus EÜ asutamislepingu artiklist 251 tulenevate menetlusnõuetega; juhul, kui oli, siis kas määruse artikkel 5 on kehtetu; ning kui on, siis kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

3. Kas määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 6 on (tervikuna või osaliselt) kehtetud seetõttu, et need on vastuolus õiguskindluse põhimõttega; juhul, kui vastus on jaatav, siis kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

4. Kas määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 6 on (tervikuna või osaliselt) kehtetud seetõttu, et need ei ole üldse või ei ole piisavalt põhjendatud; juhul, kui vastus on jaatav, siis kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

5. Kas määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 6 on (tervikuna või osaliselt) kehtetud seetõttu, et need on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega, mida iga ühenduse meetme puhul tuleb järgida; juhul, kui on, siis kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

6. Kas määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 6 on (tervikuna või osaliselt) kehtetud seetõttu, et need diskrimineerivad meelevaldselt ja objektiivselt õigustamatult eriti hagejaks oleva teise organisatsiooni liikmeid; juhul, kui on, siis kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

7. Kas määruse artikkel 7 on (tervikuna või osaliselt) tühine või kehtetu seetõttu, et kindlaksmääratud kohustus maksta hüvitist lennu tühistamise korral, kui tegemist ei ole erakorraliste asjaoludega, on diskrimineeriv, et see ei vasta ühenduse meetme proportsionaalsuse nõuetele või et see ei ole piisavalt põhjendatud; juhul, kui on, siis kas see mõjutab (koostoimes muude asjaomaste teguritega) määruse kehtivust tervikuna?

8. Juhul kui siseriiklik kohus on vastu võtnud hagi, mis ühenduse meetme sätete kehtivuse osas tõstatab küsimusi, mis siseriikliku kohtu arvates on põhjendatud ega ole alusetud, siis kas nende nõuete ja künnise kohta on olemas ühenduse õiguse põhimõtteid, mida siseriiklik kohus peab rakendama, kui ta EÜ artikli 234 teise lõigu alusel otsustab, kas kõnealustes küsimustes taotleda Euroopa Kohtult eelotsust?"

15. Euroopa Kohus sai High Court'i eelotsusetaotluse kätte 12. augustil 2004. Oma kirjalikud märkused on esitanud hagejad, Euroopa Parlament, nõukogu, komisjon ja Ühendkuningriigi valitsus. Kohtuistung toimus 7. juunil 2005. aastal.

IV. Hinnang

16. Kaheksast eelotsusetaotluse küsimusest seitse käsitlevad määruse nr 261/2004 kehtivust.

17. Määrus nr 261/2004 reguleerib lennureisist mahajätmist (artikkel 4), lendude tühistamist (artikkel 5) ja hilinemist (artikkel 6).

18. Igas olukorras on vedajal teatud kohustused.

— Lennureisist mahajätmise korral: hüvitise maksmine (artikkel 7), teekonna muutmine / piletihinna tagasimaksmine (artikkel 8) ja reisijate eest hoolitsemine (artikkel 9).

— Lennu tühistamise korral: abi teekonna muutmise või piletihinna tagasimaksmise vormis (artikkel 8), hoolitsus söögi jms kujul (artikkel 9), kuid mitte hüvitise maksmine (artikkel 7), tingimusel et reisijaid teavitati aegsasti või kui vedaja suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud.

— Hilinemise korral: ainult artiklis 9 ette nähtud hoolitsus, välja arvatud üle viietunnise hilinemise puhul. Sel juhul on reisijal õigus piletihinna tagasimaksmisele artikli 8 kohaselt.

19. Lisaks on lennuettevõtjatel kohustus teavitada reisijaid nende õigustest, et nad

saaksid neid tõhusalt kasutada. [6] Teave peab sisaldama selle asutuse kontaktandmeid, kes vastutab selle tagamise ja jälgimise eest, et lennuettevõtjad täidavad üldiselt kõnealust määrust. [7]

20. Lisaks ei või reisijate ees võetud kohustusi piirata ega nendest loobuda, eelkõige veolepingusse märgitava mööndus- või piirava klausliga. [8]

21. Hagejate põhikohtuasjas esitatud kaebused ei puuduta artikli 4 õiguspärasust ega lennuettevõtjate kohustust anda hüvitist või abi reisijatele, kes on lennureisist maha jäetud, vaid artiklites 5 ja 6 sätestatud kohustusi maksta hüvitist, maksta tagasi piletihind või muuta teekonda ning pakkuda reisijatele hoolitsust lennu tühistamise või hilinemise korral.

22. Kokkuvõtlikult on vastuväited järgmised:

Esimene küsimus (vastuolu Montréali konventsiooniga)

— vastuolu määruse artikli 6 ja Montréali konventsiooni vahel;

— menetlusnõuete rikkumine (määruse artikli 5 muutmisel on rikutud EÜ artiklis 251 sätestatud korda);

— õiguskindluse puudumine ja ebapiisav põhjendamine;

— vastuolu proportsionaalsuse põhimõttega;

— vastuolu mittediskrimineerimise põhimõttega;

— kindlasummalise hüvitise maksmine on ebaproportsionaalne, diskrimineeriv ja ebapiisavalt põhjendatud.

23. Oma esimese küsimusega soovib eelotsust taotlenud kohus teada, kas määruse

6 — Vt 20. põhjendus ja artikkel 14.
7 — Vt 22. põhjendus ja artikkel 16.
8 — Vt artikkel 15.

artikkel 6 („Hilinemine") on kehtetu, kuna see on vastuolus Montréali konventsiooni artiklitega 19, 22 ja 29.

24. Vähemalt kahetunnise hilinemise korral on lennuettevõtja määruse artikli 6 kohaselt kohustatud pakkuma artikli 9 kohast hoolitsust. Vähemalt viietunnise hilinemise korral on reisijal õigus ka artikli 8 kohasele piletihinna tagasimaksmisele / teekonna muutmisele. Artikkel 6 ei anna lennuettevõtjatele mingit võimalust „erakorralistele asjaoludele" tugineda.

25. IATA ja ELFAA väidavad, et kuna puudub võimalus tugineda „erakorralistele asjaoludele", on määruse artikkel 6 vastuolus Montréali konventsiooni artikliga 19, artikli 22 lõikega 1 ja artikliga 29 ning seetõttu kehtetu.

26. Sellise kaitse näeb ette Montréali konventsioon. Nende meelest tuleneb artiklist 29, et reisijate õhuveo korral võib mis tahes alusel kahjunõudehagi esitada ainult vastavalt konventsioonis kehtestatud tingimustele. Seega peab iga säte, mis käsitleb reisijate õhuveol toimuvast hilinemisest tulenenud kahju, vastama konventsiooni artiklitele 19 ja 22.

27. Nad väidavad, et Montréali konventsioon on ühendusele siduv, et konventsioon on määruse artikli 6 suhtes ülimuslik ning et Montréali konventsiooni artiklil 19, artikli 22 lõikel 1 ja artiklil 29 on vahetu õigusmõju.

28. Parlament, nõukogu, komisjon ja Ühendkuningriigi valitsus on seisukohal, et määrus ja konventsioon ei ole vastuolus, sest need meetmed seostuvad kahe eri süsteemiga, millel on eri eesmärgid. Nad väidavad, et nõue pakkuda hoolitsust ja abi ei kujuta endast kahju hüvitamist Montréali konventsiooni artikli 19 tähenduses.

29. Nad märgivad, et määruse artikliga 6 lennuettevõtjatele kehtestatud nõuded on avalik-õiguslikku laadi. Sellisel kohustusel ei ole midagi ühist kohtus esitatava kahjunõudehagiga. See nõuab ainult abi andmist reisijatele, et vastata nende vajadustele kohapeal, kui lend hilineb.

30. Kohtuistungil käsitlesid IATA ja ELFAA Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni esitatud märkusi. Nende väitel põhinevad ühenduse institutsioonide argumendid Montréali konventsiooni artikli 19 mõiste „hili-

nemisest tulenenud kahju" kitsendaval tõlgendusel. Nad ei nõustu ka argumendiga, et konventsioon ühtlustab teatavaid eeskirju ainult osaliselt.

31. Kitsendav tõlgendus on nende väitel vastuolus tarbijate huvidega, Euroopa Kohtu praktikaga [9] ja muude kohtute otsustega (millega Montréali konventsiooni artikli 19 alusel on reisijatele välja mõistetud hüvitised hotellikulude eest jne). Teiseks leidsid hagejad, et selle kitsendava tõlgenduse tõttu tundis ühendus, et võib vabalt lünga täita, kuigi see tekitab nende meelest edasist segadust, kuna määrus nr 2027/97 ja määrus nr 261/2004 püüavad mõlemad luua ühtseid eeskirju ning mõlemad käsitlevad lennuettevõtjate vastutust hilinenud lennureisist tuleneva kahju eest. Nende meelest on neid kahte määrust omavahel võimatu kokku sobitada. Nad viitavad sõnale „hüvitamine", mida kasutatakse kummaski määruses, kuid selgelt eri tähenduses: kahju hüvitamine (määrus nr 2027/97) ja kahju hüvitamine kahju puudumisel (määrus nr 261/2004). [10] Hagejate arvates tuleneb sellisest vahetegemisest institutsioonide poolt üsna palju segadust. See hävitab määruse nr 2027/97 (muudetud määrusega nr 889/2002) 12. põhjenduse lihtsuse ja selguse ning Montréali konventsioonis sätestatud tasakaalustatud süsteemi ning on selgelt vastuolus Montréali konventsiooniga. Nende meelest on kahju hüvitamine kahju puudumisel teisisõnu öeldes nõue, mis ei ole seotud kahju hüvitamisega. Sel juhul on määruse nr 261/2004 artikkel 6 vastuolus Montréali konventsiooni artikliga 29 ja määruse nr 2027/97, nagu seda on muudetud, artikliga 3, ning see vabastab lennuettevõtja kogu vastutusest selliseid väljamakseid teha.

Hinnang

32. Ühendus on Montréali konventsiooni osaline ning ei ole kahtlust, et konventsioon on ühendusele siduv. Konventsioonile kirjutati alla ja see sõlmiti EÜ artikli 300 alusel. EÜ artikli 300 alusel sõlmitud lepingud on institutsioonidele ja liikmesriikidele siduvad

9 — Hagejad viitavad 10. märtsi 2005. aasta otsusele kohtuasjas C-336/03: easyCar (EKL 2005, lk I-1947) ja 12. märtsi 2002. aasta otsusele kohtuasjas C-168/00: Leitner (EKL 2002, lk I-2631). Kohtuotsusest easyCar tuleneb, et tarbijakaitse-eeskirjadest tehtavaid erandeid tuleb tõlgendada kitsalt. Leitneri asjas langetatud kohtuotsuse põhjal väidavad hagejad, et mõiste „kahju" hõlmab mittevaralist kahju ning et seesama peaks kehtima ka mõiste „kahju" kohta Montréali konventsiooni artikli 19 ja määruse nr 2027/97 kontekstis.

10 — Sellega seoses viitavad hagejad määruse nr 2027/97, nagu seda on muudetud, mõiste „hüvitisele õigust omav isik" määratlusele ning määruse nr 261/2004 artikli 15 sõnastusele, mis käsitleb täiendavat hüvitist. Inglise ja prantsuse keeles kasutatakse mõlemas määruses tõepoolest vastavalt sõnu *compensation* ja *indemnisation*; teistes keeltes, nt saksa (*Schadenersatzberechtigte, zusätzliche Ausgleichsleistung*) ja hollandi (*schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie*) versioonis on erinevust rohkem rõhutatud.

ning moodustavad jõustumisel osa ühenduse õiguskorrast. [11] Asjaolu, et määrus võeti vastu enne seda, kui Montréali konventsioon ühenduse suhtes jõustus, ei muuda ühenduse institutsioonide kohustusi, mis tulenevad rahvusvahelisest õigusest. Montréali konventsioon on rahvusvaheline leping ja sellisena oma osalistele siduv ning seda tuleb täita heas usus. Seepärast, isegi kui ühendus ei ole veel ametlikult oma ratifitseerimiskirja hoiule andnud, ei või ühenduse institutsioonid rahvusvahelise lepingu vastaselt tegutseda. Institutsioonid olid kohustatud alates 9. detsembrist 1999, s.o konventsioonile allakirjutamise kuupäevast, hoiduma tegudest, mis kahjustavad konventsiooni objekti ja eesmärke. [12] Seega oli olemas kohustus hoiduda vastu võtmast ühenduse õigusakte, mis võivad olla vastuolus Montréali konventsiooniga.

33. Seega on küsimus selles, kas konventsiooni ja määruse nr 261/2004 vaidlustatud (sätete) reguleerimisala ja eesmärk on üks ja seesama ning kas need kaks on omavahel vastuolus.

34. Montréali 1999. aasta konventsiooni eesmärk on nagu selle eelkäijalgi (Varssavi 1929. aasta konventsioon, muudetud) ühtlustada teatud reeglid, mis käsitlevad rahvusvahelise õhuveo puhul tekkivat vastutust.

35. Käesoleva asja seisukohast olulised sätted sisalduvad Montréali konventsiooni III peatükis, mis käsitleb vedaja vastutust ning kahju hüvitamise ulatust. Artikkel 17 käsitleb kahju reisija surma või vigastuste korral ning pagasile tekitatud kahju. Artikkel 18 käsitleb lasti kahjustumist. Artikkel 19 käsitleb reisijate, pagasi või lasti hilinemisest tulenenud kahju, mille eest vedaja vastutab. Artiklist 19 tuleneb, et vedaja vastutust eeldatakse, kuid see eeldus võidakse kõrvale jätta, kui vedaja tõendab, et tema, tema teenistujad ja esindajad võtsid kõik vajalikud meetmed kahju vältimiseks või et temal, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta.

36. Järgmised artiklid, alates artiklitest 20–28, käsitlevad mitmesuguseid juhtumeid, muu hulgas vastutuse piiramist, nt vedaja vastutuse piiramine 4150 SDR-iga reisija kohta reisijate hilinemise korral.

11 — Vt 30. aprilli 1974. aasta otsus kohtuasjas 181/73: Haegeman *vs.* Belgia (EKL 1974, lk 449) ja 26. oktoobri 1982. aasta otsus kohtuasjas 104/81: Hauptzollamt Mainz *vs.* Kupferberg (EKL 1982, lk 3641).

12 — Vt lepingute õiguse Viini konventsiooni artikkel 18. Artikkel 18 kodifitseerib rahvusvahelise tavaõiguse heauksuse põhimõtte, sätestades järgmist: „Riik on kohustatud hoiduma toimingutest, mis võivad kaotada lepingu objekti ja eesmärgi, kui a) riik on lepingule alla kirjutanud või vahetanud lepingut moodustavad dokumendid ratifitseerimise, vastuvõtmise või kinnitamise tingimusel — selle ajani, mil ta väljendab selgelt oma kavatsust mitte saada selle lepingu osaliseks; või b) ta on väljendanud nõusolekut temale lepingu kohustuslikkuse kohta — kuni lepingu jõustumiseni ja eeldusel tingimusel, et selline jõustumine ei veni ülemäära pikale".

37. Seejärel sätestab artikkel 29, et iga kahjunõudehagi peab vastama konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele. Artikkel 33 määratleb, missugused kohtud on pädevad, ning sätestab, et menetlusele kohaldatakse asja arutava kohtu asukohariigi seadust. Artikkel 35 sätestab hagi esitamiseks kaheaastase tähtaja.

38. Ühenduse puhul on konventsiooni asjaomased sätted inkorporeeritud määrusesse nr 2027/97, muutes seda määrusega nr 889/2002. Muudetud versiooni on kohaldatud alates 28. juunist 2004, s.o päevast, mil Montréali konventsioon jõustus ühenduse suhtes. [13]

39. Seega on määruse nr 2027/97 kohaldamisala pärast muutmist laiendatud, et hõlmata ka lennuettevõtjate tsiviilvastutust hilinemisest tuleneva kahju eest. See kajastub näiteks määruse artikli 3 lõikes 1 ja määruse lisas, mis kujutab endast tegelikult teadaannet, mida lennuettevõtjad peavad määruse nr 2027/97 artikli 6 kohaselt kasutama ja mis võtab kokku vastutuseeskirjad, mida ühenduse lennuettevõtjad peavad ühenduse õigusaktide ja Montréali konventsiooni kohaselt kohaldama.

13 — Määruse nr 889/2002 artikkel 2.

40. Lisaks lennuettevõtja tsiviilvastutusele hilinemisest tuleneva kahju eest Montréali konventsiooni ja ühenduse eeskirjade kohaselt sisaldab vaidlustatud määrus nr 261/2004 lennuettevõtja konkreetseid kohustusi lennureisist mahajätmise või lennu tühistamise ja hilinemise korral.

41. Hilinemise korral peab vedaja hilinemise kestel pakkuma hoolitsust (söök, majutus jne) ja abi. Sellest kohustusest „erakorralistele asjaoludele" tuginemine ei vabasta. Seega ei keskendu arutelu ainult Montréali konventsiooni reguleerimisalale ja eesmärgile, vaid ka mõiste „hilinemisest tulenenud kahju" tähendusele (mille hagejad tõid esile põhikohtuasjas), sest Montréali konventsioon sätestab võimaluse tugineda erakorralistele asjaoludele, vaidlustatud määrus aga mitte.

42. Minu arvates, nagu ma allpool selgitan, täiendavad Montréali konventsioon ja määrus teineteist ega ole omavahel vastuolus.

43. Esiteks ei ole kahtlust, et Montréali konventsioon ühtlustab teatavaid rahvusvahelise õhuveo nõudeid, nagu lennuettevõtjate tsiviilvastutus hilinemisest tulenenud

kahju ning sellele järgnevate kahjunõudehagide puhul, mille üksikreisijad võivad kohtule esitada. Sellegipoolest ei käsitle see ühtlustamine kõiki aspekte, mis hilinemisest tuleneda võivad.

44. Nagu komisjon ja nõukogu on täheldanud, reguleerib Montréali konventsioon, mis liiki hagisid võib esitada hilinemisest tulenenud kahjude puhul. Sellega seoses osutab konventsiooni artikkel 29 üldiselt „kahjunõudehagile", mitte aga „hilinemisega seotud hagile".

45. Seega on Montréali konventsioon hilinemisega seotud kahjunõudehagide puhul ammendav, kuid ei välista meetmeid, mis ei ole seotud „kahjunõudehagidega". Näiteks ei välista konventsioon meetmeid, mis kehtestavad lennuettevõtjatele teatavad miinimumnõuded seoses teenindusega, mida nad hilinemise kestel pakkuma peavad.

46. Teiseks on selge, et määruse artikkel 6 ei käsitle tsiviilvastutust ega kahjunõudehagisid. Nagu on märkinud ka Euroopa Parlament, nõukogu ja komisjon, tuleb kahjunõudehagide puhul kaaluda, kas kahju on üldse tekkinud, kas on olemas põhjuslik seos hilinemise ja kahju vahel, milline on kahjusumma ning kas vedaja saab tugineda erakorralistele asjaoludele. Need kaalutlused on asjakohased, kui (kahjunõude)hagi esitatakse (ühte) pädevasse kohtusse (konventsiooni artikli 33 tähenduses).

47. Need kaalutlused ei ole asjakohased määruse artikli 6 kontekstis. Artikli 6 eesmärk on kaitsta reisijaid, kohustades vedajaid pakkuma kitsikuses olevatele reisijatele hoolitsust ja abi, sõltumata sellest, kas on tekkinud kahju. Mingit vajadust ei ole näidata kahju tekkimist ning vedaja süü ei oma antud juhul mingit tähtsust. Järelikult ei ole ka vajadust tugineda erakorralistele asjaoludele.

48. Kohustus pakkuda hilinemise kestel miinimumteenindust ja seega reisijatele kaitset on avalik-õiguslikku laadi.

49. Muu hulgas on iseenesestmõistetav, et reisija, kes on kandnud lennu hilinemise tõttu ka kahju, võib Montréali konventsiooni

artikli 19 kohaselt esitada kahjutasunõude ühte konventsiooni artiklis 33 nimetatud pädevasse kohtusse. Määruse artikkel 12 annab võimaluse sellisteks kahjunõudehagideks.

50. Minu arvates on selge, et artikliga 6 lennuettevõtjatele pandud kohustused ei ole vastuolus Montréali konventsiooniga. Montréali konventsioon ja määrus nr 2027/97 ühelt poolt ning määrus nr 261/2004 teiselt poolt on laadilt täiesti erinevad. Nagu me eespool nägime, käsitleb Montréali konventsioon üksikreisija õigust esitada kahjunõudehagi talle lennu hilinemisest tulenenud kahju eest, s.o olukord, mida reguleerib rahvusvaheline eraõigus, samas kui määruse artikli 6 eesmärk on panna lennuettevõtjale teatavaid kohustusi, mis samal ajal annavad reisijatele õiguse saada hilinemise kestel vahetut hoolitsust ja abi.

51. Minu arvates on ilmne, et selline seadusjärgne kohustus ei ole sama, mis Montréali konventsiooni alusel ette nähtud tsiviilvastutus hilinemisest tulenenud kahju eest (s.t hilinemise tõttu tekkinud kahju).

52. Lisaks, nagu on märkinud ka Euroopa parlament, rõhutab määrusega nr 261/2004 lennuettevõtjale pandud kohustuste avalikõiguslikku laadi veelgi asjaolu, et jõustamismehhanism on erinev. Määruse kohaselt peab iga liikmesriik määrama asutuse, kes vastutab määruse jõustamise eest ning „võtab vajadusel vajalikud meetmed reisijate õiguste tagamiseks". Kui lennuettevõtja ei täida talle määrusega pandud kohustusi ega lase reisijatel nende õigusi kasutada, võivad reisijad esitada kaebuse määratud asutusele. Lisaks peavad liikmesriigid varuabinõuna tagama, et kehtib mehhanism tõhusate, proportsionaalsete ja hoiatavate karistuste määramiseks.

53. Lisaks võivad reisijad pöörduda ka kohtusse, kui vedaja ei ole täitnud oma avalikõiguslikke kohustusi. Sellise hagi eesmärk on ilmselt sundida lennuettevõtjaid nende kohustusi täitma, sõltumata sellest, kas reisija on nende kohustuste täitmata jätmise tõttu kahju kandnud. Teisisõnu on hagi ese ja vedaja kohustus samad.

Teine küsimus (EÜ artikkel 251)

54. Oma teise küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus teada, a) kas artik-

kel 5 („Tühistamine") on kehtetu, kuna lepituskomitee muutis seda vastuolus EÜ artikliga 251, ning b) kui on, kas see asjaolu koos muude asjaomaste teguritega mõjutab määruse kehtivust tervikuna.

55. IATA ja ELFAA väitel tegutses lepituskomitee ebaseaduslikult, kui ta kustutas vedaja võimaluse tugineda lennu tühistamise korral „erakorralistele asjaoludele" artiklil 9 („Hoolitsus") põhinevate hagide puhul, ehkki nõukogu ühise seisukoha ja parlamendi teisel lugemisel võetud seisukoha vahel ei olnud ses suhtes lahknevusi.

56. Sisuliselt väidavad nad, et lepituskomitee ei saa muuta ettepandud meetme ühtki sätet, kui parlament ja nõukogu ei ole eelnevalt teise lugemise käigus asja suhtes eriarvamusel olnud. Siinkohal viitavad nad EÜ artikli 251 lõike 4 sõnastusele, mis sätestab selgelt, et lepituskomitee käsitleb ühist seisukohta Euroopa Parlamendi ettepandud muudatuste alusel. Nad väidavad ka, et muu tõlgendus tähendab seda, et lepituskomiteele antaks kaudselt volitused, mis õõnestaksid õigusloome institutsioonilist tasakaalu ning looksid suurema demokraatiadefitsiidi kui see, mida artikliga 251 leevendada püütakse.

57. Nad väidavad, et kui lepituskomitee saaks nõukogu ühisesse seisukohta lisada uusi muudatusi, saaksid lepituskomitees osalevad parlamendiliikmed parlamendi täiskogu tahte arvestamata jätta. Nad viitavad teise ja kolmanda lugemise hääletamise korra erinevusele. Teise lugemise ajal hääletab parlament iga ettepandud muudatust eraldi, nõnda et iga parlamendiliige saab ettepandud muudatuse kas heaks kiita või tagasi lükata eraldi, samas kui parlamendi kolmandal lugemisel kiidetakse heaks või lükatakse tagasi kogu tekst tervikuna.

58. Kui lepitusmenetluse käigus tehakse teksti uusi muudatusi, mida eelnevalt ei ole arutatud, kahjustab see ka komisjoni seadusandlikke volitusi.

59. Nõukogu, parlament, komisjon ja Ühendkuningriigi valitsus on seisukohal, et lepituskomitee ei ole oma pädevust ületanud. Nende arvates ei toeta EÜ artikli 251 lõike 4 sõnastus IATA ja ELFAA kitsendavat tõlgendust.

Hinnang

60. Kaasotsustamismenetluse raames jõutakse lepituskomiteemenetluseni ainult

juhul, kui parlament ja nõukogu on ettepandud teksti suhtes pärast kummaski toimunud kaht lugemist ikka eriarvamusel.

61. Käesoleval juhul võttis parlament teisel lugemisel vastu mitmeid muudatusi nõukogu ühisesse seisukohta. Nõukogu ei kiitnud kõiki neid muudatusi heaks. Seepärast kutsuti EÜ artikli 251 lõike 4 kohaselt kokku lepituskomitee.

62. Lepituskomitee jõudis kokkuleppele 14. oktoobril 2003. Üks osa sellest kokkuleppest oli see, et lennuettevõtjad peavad pakkuma hoolitsust, ilma et neil oleks võimalik tugineda „erakorralistele asjaoludele". Euroopa Parlament hääletas lepitusmenetluse käigus sündinud kokkulepet 18. detsembril 2003 tulemusega 467 poolthäält, 4 vastuhäält ja 13 hääletamisest hoidunut. Nõukogu võttis lepituskomitees heakskiidetud tervikteksti kvalifitseeritud häälteenamusega vastu 26. jaanuaril 2004.

63. Alustan EÜ artikli 251 lühikokkuvõttega.

64. Kaasotsustamismenetlus, mis võeti kasutusele Maastrichti lepinguga ja mida on muudetud Amsterdami lepinguga ning mille kohaldamisala on Nice'i lepinguga veelgi laiendatud, on praegusel ajal Euroopa Ühenduse peamine seadusandlik menetlus. Selle eesmärk on ära hoida meetmete võtmist ilma nõukogu ja Euroopa Parlamendi heakskiiduta. Seega rõhutatakse ühiselt heakskiidetud tekstini jõudmist ning asetatakse nõukogu ja parlament võrdsele positsioonile.

65. Menetlus on kolmeetapiline (esimene lugemine, teine lugemine ja kolmas lugemine koos lepitusega), kuid see võidakse lõpetada mis tahes etapil, kui parlament ja nõukogu on jõudnud kokkuleppele.

66. Kaasotsustamismenetlus algab alati komisjoni ettepanekust. Komisjon esitab oma ettepaneku parlamendile ja nõukogule samaaegselt.

67. Komisjoni ettepanek läheb parlamendis esimesele lugemisele, kes kas teeb muudatusi või mitte. See võetakse vastu hääletusel osalevate liikmete häälteenamusega.

68. Kui parlament võtab vastu muudatusi, esitab komisjon nende kohta oma arvamuse ning saadab selle koos (muudetud) ettepa-

nekuga nõukogule. Kui nõukogu kiidab kõik parlamendi muudatused heaks või kui parlament muudatusettepanekuid ei tee, võib nõukogu õigusakti vastu võtta. Muul juhul lõpetab nõukogu oma esimese lugemise, võttes vastu nn ühise seisukoha.

69. Ühine seisukoht koos põhjustega, mis viisid nõukogu selle vastuvõtmisele, samuti komisjoni arvamus ühise seisukoha kohta, tehakse teatavaks Euroopa Parlamendile. Kolme kuu jooksul (tähtaja pikendamise korral nelja kuu jooksul) võib parlament ühise seisukoha heaks kiita (õigusakt võetakse vastu),[14] tagasi lükata (sel juhul menetlus lõppeb) või seda teisel lugemisel muuta. Ühise seisukoha tagasilükkamine või sellesse muudatuste vastuvõtmine toimub parlamendiliikmete absoluutse häälteenamusega (vähemalt 367 häält).

70. Parlamendis teisel lugemisel võetud seisukoht edastatakse nõukogule, kellel on teiseks lugemiseks aega kolm kuud (tähtaja pikendamise korral neli kuud). Kui nõukogu kiidab kõik muudatused heaks, on õigusakt vastu võetud. Kui komisjon on vähemalt ühe muudatuse kohta esitanud eitava arvamuse, saab nõukogu parlamendi seisukoha vastu võtta ainult tervikuna ja ühehäälselt. Kui nõukogu ei saa kõiki muudatusi vastu võtta, algatatakse lepitusmenetlus. Seda teeb nõukogu eesistuja kokkuleppel parlamendi presidendiga.

71. Lepitusmenetlus on kaasotsustamismenetluse kolmas ja viimane etapp.

72. Lepituskomitee koosneb nõukogu liikmetest või nende esindajatest ning võrdsest arvust parlamendi esindajatest. Ka komisjon võtab lepituskomitee tööst osa.

73. EÜ artikli 251 lõige 4 sätestab:

— lepituskomitee ülesanne on „jõuda kokkuleppele ühise teksti suhtes" ja seda ülesannet täites lepituskomitee „käsitleb ühist seisukohta Euroopa Parlamendi ettepandud muudatuste alusel";

— komisjoni ülesanne on „te[ha] kõik vajalikud algatused selleks, et Euroopa Parlamendi ja nõukogu seisukohti lähendada".

14 — Sama kehtib juhul, kui parlament ei ole otsust tähtaja jooksul teinud.

74. Kui lepituskomitee ühist teksti heaks ei kiida, loetakse ettepandud õigusakt vastuvõtmata jäetuks. Seega on lõpliku vastuvõtmise eeltingimus lepituskomitee heakskiidetud ühine tekst, teisisõnu ühine tekst, mille on lepituskomitees heaks kiitnud Euroopa Parlamendi esindajad (häälteenamusega) ning nõukogu esindajad (kvalifitseeritud häälteenamusega).

75. Kui on olemas heakskiidetud ühine tekst, on lõplik sõna parlamendil (kes hääletab antud häälte absoluutse enamusega) ja nõukogul (kes hääletab kvalifitseeritud häälteenamusega). Üksnes siis, kui mõlemad seadusandjad on nõus, loetakse õigusakt vastuvõetuks.

76. Komisjoni roll selles viimases etapis on erinev varasematest etappidest, kus ta annab oma arvamuse parlamendi esimese lugemise, nõukogu esimese lugemise ja parlamendi teise lugemise kohta. Asjaolu, et komisjon ei saa enam oma ettepanekut tagasi võtta või takistada nõukogu kolmandas etapis ilma tema nõusolekuta kvalifitseeritud häälteenamusega hääletamast, ei tähenda, et tema funktsioon oleks vähem oluline. Vastupidi, komisjonil on otsustava tähtsusega funktsioon. Ta osaleb kõikidel kohtumistel ning tal on nõudlik ülesanne hõlbustada ja edendada kahe seadusandja läbirääkimisi, tehes kõik vajalikud algatused, nt kompromissettepanekud, [15] ja käitudes erapooletul viisil.

77. Siinne lühikokkuvõte näitab selgelt, et kaasotsustamismenetluse põhiomadus on nõukogu ja parlamendi võrdsus. Parlament peab otsest dialoogi nõukoguga ja vastupidi. Seadusandjad peavad komisjoni seadusandliku ettepaneku suhtes jõudma omavahel kokkuleppele. Selle menetluse laadile on iseloomulik, et nõukogu ja parlamendi poliitilised seisukohad alati ei ühti. Lepitusmenetlus, kus mõlemad seadusandjad saavad uurida, kas on võimalik leida mõlemat institutsiooni rahuldav ühisarusaam, on seepärast ülimalt tähtis. [16]

78. Teisisõnu, kuna nõukogu ega parlament ei saa õigusakti üksi, ilma teise nõusolekuta vastu võtta, on mõlemal kohustus otsida võimalust erimeelsuste ületamiseks.

15 — Vt ka ühisdeklaratsioon uue kaasotsustamismenetluse praktilise korra kohta, punkt III.2, EÜT 1999, C 148, lk 1.

16 — Tulemuslikkuse huvides toimub tegelikult enne seda nn „trialoog", s.o mitteametlik kolmepoolne kohtumine parlamendi, nõukogu ja komisjoni vahel, kus iga delegatsioon tegutseb volituste alusel.

79. See tähendab, et esindajate volitused lepituskomitees peavad olema piisavalt paindlikud, et esialgsed erimeelsused ületada. Kui esindajad peaksid läbirääkimisi pidama käsist seotuna, ei oleks lepitusmenetlusel mingit mõtet.

80. See tähendab ka, et kumbki institutsioon ei saa käsitleda oma algset seisukohta kõigutamatuna.

81. Olukorras, kus nõukogul ja parlamendil on erimeelsusi, on lepitusmenetluse *raison d'être* ära hoida kaasotsustamismenetluse ummikusse jooksmine, mis võib kahjustada ühenduse huve.

82. Kokkuleppele jõudmine eeldab kompromisside tegemist. Kompromisside tegemiseks võib olla vajalik üle vaadata sätted, mis varem erimeelsusi ei tekitanud. Lisaks võib kokkulepitud muudatus esile kutsuda mõne teise muudatuse, et õigusakt tervikuna oleks vastuvõtmisel sidus.

83. EÜ artikli 251 lõike 4 sõnastusega pakutud paindlikkus kajastub ka konstruktiivses rollis, mida komisjon lepitusmenetluses täitma peab. Tema ülesanne on teha *kõik* vajalikud algatused parlamendi ja nõukogu seisukohtade *lähendamiseks.*

84. Need algatused ei piirdu teemadega, mille suhtes teised institutsioonid on eriarvamusel.

85. Kokkuvõtteks: on õige, et artikli 251 lõige 4 nõuab komiteelt ühise seisukoha käsitlemist Euroopa Parlamendi ettepandud muudatuste alusel; kuid see ei tähenda, et komitee võib arutada ainult neid ettepandud meetme sätteid, mille suhtes parlamendil ja nõukogul on erimeelsusi, või et ühise seisukoha säte, mida parlament teisel lugemisel muutnud ei ole, tuleb vastuvõetavas lõpptekstis ilma muudatusteta heaks kiita. See tulemus oleks vastuolus lepitusmenetluse eesmärgiga, nimelt eesmärgiga leida mõlemat seadusandjat rahuldav ühisarusaam. See tõlgendus võiks kahjustada ka komisjoni rolli erapooletu vahendajana.

86. Samuti on selge, et lepituskomitee volitused ei ole piiramatud. Esiteks on loogiline alguspunkt kokkuleppele jõudmiseks nõu-

kogu ja Euroopa Parlamendi lahendamata erimeelsus. Teiseks ei saa ettepandud meetme kohaldamisala oluliselt muuta.

87. IATA ja ELFAA argumente tuleb vaadelda eespool öeldu valguses.

88. Nende esimene argument on, et lepituskomitee võib käsitleda ainult neid parlamendi teisel lugemisel vastuvõetud muudatusi, mille suhtes nõukogul ja parlamendil on erimeelsusi.

89. Eespool kirjeldatud põhjustel on selge, et hagejate range tõlgendus põhikohtuasjas võib tõsiselt kahjustada kokkuleppele jõudmist. Nende seisukohta ei toeta mingil viisil ka artikli 251 lõike 4 sõnastus ega lepitusmenetluse *raison d'être*. EÜ artikli 251 lõige 4 nõuab, et komitee "käsitle[ks] ühist seisukohta Euroopa Parlamendi ettepandud muudatuste alusel". Sõna „alusel" viitab otseselt sellele, et need muudatused ei ole komiteele siduvad. Muudatused peaksid olema ainult lepitusmenetluses toimuvate läbirääkimiste lähtekohaks. Seega ei sätesta EÜ artikli 251 lõige 4, et komitee võib arutada üksnes sätteid, mille suhtes on erimeelsusi, või et ühise seisukoha sätted, mida parlament teisel lugemisel muutnud ei ole, tuleb vastuvõetavas lõpptekstis ilma muudatusteta heaks kiita.

90. Teiseks väidavad IATA ja ELFAA, et võimalus lisada lepitusmenetluse käigus „uusi" muudatusi häirib institutsioonilist tasakaalu, tekitab ebaselgust ning õõnestab ühenduse õigusaktide demokraatlikku legitiimsust.

91. IATA ja ELFAA on osutanud kohtupraktikale, milles Euroopa Kohus on otsustanud, et selliste ühenduse otsusetegemist käsitlevate asutamislepingu või teiseste õigusaktide eeskirjade rikkumine, mille eesmärk on tagada ühenduse institutsiooniline tasakaal, kujutab endast olulise menetlusnormi rikkumist ning et parlamendi roll otsustamismenetluses peegeldab demokraatia aluspõhimõtet. Hagejad väidavad institutsioonilisele tasakaalule tuginedes, et lepituskomitee roll peab piirduma kompromissi leidmisega parlamendi ettepandud muudatuste suhtes. Lisaks väidavad nad, et lepituskomitee õigus teha muudatusi õõnestab komisjoni ainuõigust õigusakte algatada.

92. Minu arvates ei ole osundatud kohtupraktika [17] käesolevas asjas asjakohanè. On selge, et kaasotsustamismenetluses on parlament täielikult kaasatud. Nagu ma olen mitmel korral varem öelnud, moodustab lepitusmenetlus EÜ artiklis 251 sätestatud menetluse lahutamatu osa, mida tuleb järgida, kui teisel lugemisel ei ole kokkuleppele jõutud. Seadusandjate esindajate kokkuleppele jõudmine ühise teksti suhtes on *conditio sine qua non* ühenduse õigusakti vastuvõtmiseks. See nõuab kummaltki poolelt teatavat paindlikkust.

93. Eespool kirjeldatud ja selgitatud lepitusmenetlus on loomu poolest institutsioonilise tasakaalu keskne element. See menetlus näeb ette mõlema seadusandja täieliku kaasamise võrdsel alusel ning võimaldab komisjonil täita täisväärtuslikult oma ülesannet vahendajana. Seega ei pea paika väide, et parlamendi esindajad peavad lepitusmenetluses piirduma teisel lugemisel tehtud muudatuste kaalumisega. Ma olen juba märkinud, et see oleks ebasoovitav olukord, ning tulen selle teema juurde hiljem tagasi.

94. Teiseks, nagu varem märgitud, ei saa komitee lepitusmenetluses muuta ettepandud õigusakti kohaldamisala.

95. Mis puutub hääletamisse Euroopa Parlamendis, siis see, et iga parlamendiliige saab teisel lugemisel ettepandud muudatusi eraldi hääletada, samas kui kolmandal lugemisel saavad parlamendiliikmed heaks kiita või tagasi lükata ainult kogu teksti tervikuna, ei tähenda „pantvangiks" olemist või vähemat demokraatiat. Menetlusele on omane, et see ei saa kesta *ad infinitum*. Lõpuks tuleb jõuda otsusele, olgu see siis heakskiitmine või tagasilükkamine.

96. Lisaks tuleb meenutada, et parlamendi esindajad lepituskomitees saavad oma volitused parlamendilt, et komitee liikmete koosseis peegeldab õiglaselt parlamendi fraktsioone ning et nende ülesanne on heas usus püüda jõuda kokkuleppele. Kui ühise teksti suhtes on kokkuleppele jõutud, ei saa seda taasavada, et lasta igal liikmel kompromissi iga elementi hääletada.

97. Lisaks mainin, et need nõukogu liikmed, kes ei esinda nõukogu kui institutsiooni, kuid väljendavad oma arvamust nõukogu liik-

17 — Hagejad osundavad siin muu hulgas 10. juuni 1997. aasta otsusele kohtuasjas C-392/95: Euroopa Parlament *vs.* nõukogu (EKL 1997, lk I-3213); 5. juuli 1995. aasta otsusele kohtuasjas C-21/94: Euroopa Parlament *vs.* nõukogu (EKL 1995, lk I-1827); 29. oktoobri 1980. aasta otsusele kohtuasjas 139/79: Maizena *vs.* nõukogu (EKL 1980, lk 3393); 16. juuli 1992. aasta otsusele kohtuasjas C-65/90: Euroopa Parlament *vs.* nõukogu (EKL 1992, lk I-4593) ja 29. oktoobri 1980. aasta otsusele kohtuasjas 138/79: Roquette Frères *vs.* nõukogu (EKL 1980, lk 3333).

mena, esindavad samas ka oma valitsust, mis on liikmesriigi demokraatliku kontrolli all.

98. Lõpuks ei ole kaalul ka komisjoni algatusõigus. Lepituskomitee ei pea läbirääkimistel tõepoolest piirduma muudatustega, mille suhtes nõukogul ja parlamendil on erimeelsusi, kuid lõpuks peaks ühisel tekstil olema sama teema, mis komisjoni algsel ettepanekul. [18]

99. Käesolevas asjas jäävad lepituskomitees kokkulepitud muudatused ettepandud õigusakti kohaldamisalasse. On tõsi, et parlament ei teinud artiklisse 5 konkreetset ettepanekut „erakorralistele asjaoludele" tuginemise kohta. Ta tegi seda ainult seoses artikliga 6. Kuid sellegipoolest on selge, et need kaks sätet on paralleelsed. On selge, et need sätted olid arutlusel lepitusmenetlusele eelnevates etappides. Ma jagan parlamendi, nõukogu ja komisjoni seisukohta, et lepitusmenetluse käigus tehtud muudatus on selgelt eelneva seadusandliku menetlusega ette nähtud piirides.

18 — Nõue püsida eelneva seadusandliku menetlusega ette nähtud piirides sisaldub ka institutsioonidevahelises ühisdeklaratsioonis kaasotsustamismenetluse praktilise korra kohta. Vt III peatüki punkt 4.

Kolmas ja neljas küsimus (õiguskindlus ja põhjendamine)

100. Oma kolmanda küsimusega soovib eelotsust taotlenud kohus teada, kas määruse artikkel 5 („Tühistamine") ja artikkel 6 („Hilinemine") on kehtetud seetõttu, et need on vastuolus õiguskindluse põhimõttega. Neljas küsimus puudutab piisava ja/või faktilise põhjenduse puudumist.

101. IATA ja ELFAA väidavad, et artiklite 5 ja 6 sõnastus on vastuolus määruse 14. ja 15. põhjendusega ning see tekitab õiguskindlusetuse.

102. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt nõuab õiguskindluse põhimõte, et eeskirjad, millega pannakse isikutele kohustusi, peavad olema selged ja täpsed, et isikud võiks ühemõtteliselt aru saada, mis on nende õigused ja kohustused, ning toimida vastavalt. [19] Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole ka ühenduse õigusakti preambulil siduvat õigusjõudu ning sellele ei saa tugineda erandite tegemiseks kõnealuse õigusakti tegelikest sätetest. [20]

19 — 16. jaanuari 2003. aasta otsus kohtuasjas C-439/01: Libor Cipra ja Vlastimil Kvasnicka *vs.* Bezirkshauptmannschaft Mistelbach (EKL 2003, lk I-745, punkt 47) ja 9. juuli 1981. aasta otsus kohtuasjas 169/80: Gondrand Frères ja Garancini (EKL 1981, lk 1931, punkt 17).

20 — 19. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-162/97: Nilsson jt (EKL 1998, lk I-7477, punkt 54).

103. Käesoleval juhul on artiklite 5 ja 6 sõnastus täiesti ühemõtteline. Nagu ma olen juba märkinud, peab lennuettevõtja lennu tühistamise korral alati pakkuma hoolitsust ja piletihinna tagasimaksmist / teekonna muutmist. Reisijal on õigus ka hüvitisele, välja arvatud juhul, kui lennuettevõtja suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed. Lennu hilinemise korral ei ole reisijatel õigust hüvitisele artikli 7 kohaselt, kuid vedaja on siiski kohustatud pakkuma hoolitsust ja piletihinna tagasimaksmist / teekonna muutmist.

104. Seepärast ei näe ma alust väitele õiguskindluse põhimõtte rikkumise kohta. Lisaks on preambuli põhjendused loetuna koos artiklitega 5 ja 6 täiesti selged. Isegi kõrvale jättes asjaolu, et ühenduse õigusakti preambulil ei ole siduvat jõudu, on need põhjendused samuti selged.

105. 12.–16. põhjendus käsitlevad lennu tühistamist, 17. ja 18. põhjendus hilinemist. 12. põhjenduses on öeldud, et lennuettevõtjad peaks maksma reisijatele hüvitist, kui nad ei teavita reisijaid lennu tühistamisest enne lennu ettenähtud algust, ning pakkuma neile võimalust teekonda mõistlikkuse piires muuta, välja arvatud juhul, kui tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud. 13. põhjenduses mainitakse reisijate muid õigusi (hüvitis piletite eest, teekonna muutmine ja hoolitsus). 14. põhjenduses esitatakse näiteid erakorralistest asjaoludest. Viidatakse Montréali konventsioonile. Sellegipoolest on selge, et määrus ja Montréali konventsioon reguleerivad eri küsimusi, sest viimane ei käsitle selliseid kohustusi nagu reisijate eest hoolitsemine, teekonna muutmine / piletihinna tagasimaksmine. Seetõttu on selge, et 14. põhjenduses nimetatud võimalus tugineda erakorralistele asjaoludele viitab vedaja kohustusele maksta hüvitist lennu tühistamise korral. On tõsi, et 15. põhjenduses käsitletakse ka lennu hilinemist; et aga hilinemise korral puudub kohustus maksta hüvitist, on viide hilinemisele 15. põhjenduses ülearune.

106. Tuginedes väidetavale lahknevusele määruse põhjenduste ning artiklite 5 ja 6 vahel, väidab ELFAA ka, et määruses ettenähtud kohustus piletihind tagasi maksta, teekonda muuta ja hoolitsust pakkuda, kui lend tühistatakse või hilineb erakorralistel asjaoludel, ei ole piisavalt põhjendatud. Tema arvates ei ole ühenduse seadusandja esitanud ühtki tõendit selliste reisijate arvu kohta, keda lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine igal aastal mõjutavad. Teiseks ei aita määrusega ettenähtud kohustused saavutada lendude tühistamisest või hilinemisest põhjustatud raskuste ja ebamugavuse vähenemist; ning kolmandaks ei ole

ühenduse seadusandja selgitanud, miks ta otsustas seada vedajatele, eelkõige odavlennufirmadele, ebaproportsionaalseid kohustusi.

107. Minu arvates ei ole määruses lahknevusi, millel oleks õiguslik mõju.

108. EÜ artikli 253 kohaselt tuleb määrustes, direktiivides ja otsustes märkida põhjendused, millel need rajanevad.

109. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt sõltub põhjenduste märkimise kohustuse ulatus asjaomase meetme laadist ning juhul, kui meede on mõeldud üldiseks kohaldamiseks, võib põhjendus piirduda viitamisega ühelt poolt selle vastuvõtmist tinginud olukorrale tervikuna ning teiselt poolt akti üldistele eesmärkidele.[21] Kui vaidlustatud akt sisaldab viidet põhilisele institutsiooni püstitatud eesmärgile, oleks ülemäärane nõuda, et iga tehnilist valikut eraldi põhjendataks.[22]

110. Määruse 25 põhjendust sisaldavad selget viidet vastuvõetud lõppteksti põhilisele eesmärgile. Esimeste põhjenduste kohaselt on õhutranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk muu hulgas tagada tarbijakaitse kõrge tase (esimene põhjendus). Edasi on öeldud, et lennureisist mahajätmine, lendude tühistamine või pikaajaline hilinemine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust. Vaatamata määrusele nr 295/91 on jäänud liiga kõrgeks nende reisijate arv, kes on vastu nende tahtmist lennureisist maha jäetud, ning nende reisijate arv, keda mõjutavad lendude tühistamine ilma ette teatamata või pikaajaline hilinemine, ning seetõttu peaks ühendus tarbijakaitse standardeid karmistama (kolmas ja neljas põhjendus). Lendude tühistamist ja hilinemist käsitlevad eelkõige 12., 13. ja 17. põhjendus. Näiteks ütleb 12. põhjendus selgelt, et lendude tühistamisest tulenevat ebamugavust tuleks vähendada muu hulgas sellega, et nõuda vedajatelt reisijate teavitamist enne lennu ettenähtud algust.

111. Seetõttu ei ole minu meelest kahtlust, et EÜ artikli 253 nõuded on täidetud.

21 — Vt 13. märtsi 1968. aasta otsus kohtuasjas 5/67: Beus (EKL 1968, lk 125).

22 — Vt muu hulgas 20. juuni 1973. aasta otsus kohtuasjas 80/72: Lassiefabrieken (EKL 1973, lk 635) ja 19. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-150/94: Ühendkuningriik *vs.* nõukogu (EKL 1998, lk I-7235).

Viies küsimus (proportsionaalsus)

112. Oma viienda küsimusega soovib eelotsust taotlenud kohus teada, kas määruse artiklid 5 ja 6 on vastuolus proportsionaalsuse põhimõttega.

113. IATA ja EELFAA väidavad, et „erakorralistele asjaoludele" tuginemise võimaluse puudumine artiklite 8 ja 9 kohaselt esitatavate lennu tühistamisega (artikkel 5) ja hilinemisega (artikkel 6) seotud kahjunõudehagide korral ei täida eesmärki vähendada lendude hilinemiste ja tühistamiste arvu ning seega ei ole täidetud tingimus, mille kohaselt meede peab olema oma legitiimse eesmärgi saavutamiseks sobiv. Nende arvates ei ole täidetud ka teine tingimus, mille kohaselt meede ei tohi olla liialdatud. Nende väitel on lennuettevõtjatele ja eelkõige odavlennufirmadele tulenev finantsmõju ebaproportsionaalne.

114. Teada on ja ka IATA ja ELFAA on juba osutanud asjaomastele tingimustele, et proportsionaalsuse põhimõte nõuab, et ühenduse õigusnormi alusel rakendatavad meetmed oleksid taotletava eesmärgi saavutamiseks sobivad ega läheks kaugemale kui selle saavutamiseks vajalik. [23] Seega, kui on valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb valida vähem koormav.

115. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on keeruliste poliitiliste valikutega valdkondades, milles ühenduse seadusandjal on lai kaalutlusõigus, kohtulik kontroll seadusandlike aktide sisu üle piiratud. Sellistel juhtudel tuleb seadusandlik akt tühistada vaid siis, kui akt ilmselgelt ületas seadusandja pädevuse piire. [24]

116. Piiratud kohtuliku kontrolli tegemiseks on vajalik tuvastada vaidlustatud sätete eesmärk.

117. Nagu eespool märgitud, on määruse eesmärk tagada reisijate kaitse kõrge tase ning vähendada lühikese etteteatamisajaga lendude tühistamisest ja hilinemisest tulenevaid raskusi ja ebamugavust. Määrus sätestab

23 — 12. juuli 2005. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-154/04 ja C-155/04: Alliance for Natural Health jt (EKL 2005, lk I-6451); 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-210/03: Swedish Match (EKL 2004, lk I-11893); 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-434/02: Arnold André (EKL 2004, lk I-11825); 10. detsembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-491/01: British American Tobacco (EKL 2002, lk I-11453) ja 12. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-27/00 ja C-122/00: Omega Air (EKL 2002, lk I-2569).

24 — Vt eelmises joonealuses märkuses viidatud kohtupraktika.

selleks [hüvitise ja] abi piletihinna tagasimaksmise või teekonna muutmise ning reisijatele pakutava hoolitsuse kujul sõltuvalt konkreetsest olukorrast.

118. Lisaks nõuab EÜ artikli 153 lõige 2, et ühenduse seadusandja võtaks tarbijakaitse nõudeid arvesse muudes poliitikavaldkondades, nagu käesoleval juhul transpordipoliitikas.

119. Seega on tarbijakaitse kahtlemata legitiimne eesmärk, mis on asutamislepingus sõnaselgelt sätestatud. Tarbijakaitsele ei viita üksnes EÜ artikli 153 lõige 2, vaid ka EÜ artikli 95 lõige 3, mis nõuab sõnaselgelt tarbijakaitse kõrget taset.

120. Järgmine küsimus on, kas vaidlustatud meede on selle eesmärgi saavutamiseks sobiv ning kas meede ei lähe kaugemale sellest, mis on eesmärgi saavutamiseks vajalik.

121. Nagu juba mitu korda öeldud, on määruse eesmärk vähendada nende reisijate raskusi ja ebamugavust, kes on kitsikuses seetõttu, et lend (üle kahe tunni) hilineb või viimasel minutil tühistatakse.

122. Kolmandas põhjenduses on mainitud, et liiga kõrgeks on jäänud nende reisijate arv, kes on vastu nende tahtmist reisist maha jäetud, ning nende arv, keda mõjutavad lendude tühistamised ilma ette teatamata või pikaajalised hilinemised. Kuigi võib olla tõsi, et kõnealune meede ei aita otseselt vähendada tühistamist ja hilinemist, ei ole see siiski määruse põhieesmärk. Põhieesmärk on see, et reisijatele antakse vahetut abi kohapeal, sõltumata piletihinnast ja sellest, kas lennuettevõtja on lennu hilinemise või tühistamise eest vastutav või mitte. Mõlemal juhul on reisijatel võrdselt ebamugav.

123. Minu arvates ei ole kahtlust, et lennuettevõtjale pandud kohustus pakkuda abi ja hoolitsust on sobiv vahend, et vähendada reisijatele lendude hilinemisest ja tühistamisest tulenevaid raskusi ja ebamugavust.

124. Veelgi enam, selleks et leida tasakaalu eri huvide, s.o lennuettevõtjate ja reisijate huvide vahel, võttis ühenduse seadusandja arvesse seda, et reisijad sõltuvad olulisel

määral lennuettevõtja tõhusast tegutsemisest ja heast tahtest, kui asjad ei lähe plaanikohaselt, et lennuettevõtjad on lennuliiklusest paremini informeeritud kui kitsikusse jäänud reisijad ning et lennuettevõtjatel on paremad võimalused abi ja hoolitsuse pakkumiseks.

125. Minu arvates on see ka loogiline, et abi ja hoolitsuse pakkumise kohustusest ei tehta erandeid olukorras, kus reisijate lennud hilinevad või tühistatakse. Ühenduse institutsioonid on märkinud, et teabe puudus võib hõlpsasti viia erakorraliste asjaolude erandi kuritarvitamisele ja jätta reisijad hoolitsuseta. Sama kehtib ka olukordades, kus hilinemise põhjus on ebaselge või kus hilinemisel on põhjuseid rohkem kui üks.

126. Seega ei ole ühenduse seadusandja ületanud oma kaalutlusõiguse piire, otsustades, et erakorralistele asjaoludele tuginemine võib kahjustada määruse eesmärkide saavutamist.

Kuues küsimus (diskrimineerimine)

127. Käesolev küsimus puudutab kaht aspekti: 1) odavlennufirmade väidetav diskrimineerimine muude (odavate) reisijateveo liikide suhtes, 2) odavlennufirmade väidetav diskrimineerimine kallimate lennuettevõtjate suhtes.

128. Seoses küsimuse esimese osaga väidab ELFAA, et ühegi muu transpordiliigi suhtes peale õhutranspordi ei kehti selliseid eeskirju, nagu on määruses sätestatud.

129. Mis puutub küsimuse teise osasse, siis väidab ELFAA, et tema liikmete ja teiste samasuguse hinnaklassiga lennuliinide ärimudel põhineb eeldusel, et nad pakuvad odavaid (keskmiselt 50-euroseid) lennupileteid kõikidele lendudele ja igal ajal. Kuigi mõned kallimate hindadega vedajad müüvad juhuti pileteid ka madalamate hindadega, põhineb nende ärimudel eeldusel, et põhiosa nende sissetulekust tuleb oluliselt kallimatest piletitest, ning neil on seega paremad võimalused toime tulla artiklites 5 ja 6 sätestatud kohustustest tulenevaga iga konkreetse lennu puhul. Sedasama ei saa öelda ELFAA liikmete kohta, keda määrusega järelikult diskrimineeritakse.

130. Mittediskrimineerimise ehk võrdse kohtlemise põhimõte, s.o ühenduse õiguse aluspõhimõte nõuab, et sarnaseid olukordi ei koheldaks erinevalt ning erinevaid olukordi ei koheldaks ühetaoliselt, kui selline kohtlemine ei ole objektiivselt põhjendatud. [25]

131. On ilmne, et õhutransport erineb muudest transpordiliikidest, nagu maantee-, raudtee- ja meretransport. Eri transpordisektorite suhtes kohaldatakse rahvusvahelise õiguse eri eeskirju ja see on nii ka ühenduse õiguse puhul.

132. Lisaks osutatakse transporditeenuseid eri transpordiliikide puhul eri olukorras, mis juba iseenesest õigustab eri korralduspõhimõtete kohaldamist. Need erinevused ei ole diskrimineerimine.

133. Muuseas tuleb tähele panna, et komisjon on hiljuti seoses raudteetranspordiga esitanud ettepaneku, [26] mis sisaldab samasuguseid sätteid tarbijakaitse kohta nagu need, mis on määruses.

134. Järgnevalt esitan oma märkused odavlennufirmade väidetava diskrimineerimise kohta võrreldes kõrgemate hindadega lennuettevõtjatega. Nagu komisjon on õigesti märkinud, kehtib kõigi ühenduse lennuettevõtjate suhtes sama reguleeriv raamistik ja eelkõige määrus nr 2407/92 [27] lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta, määrus nr 2408/92 [28] ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele ning määrus nr 2409/92 [29] piletihindade ja lastitariifide kohta. Viimasena nimetatud määruse kohaselt võivad lennuettevõtjad vabalt oma hindasid määrata.

135. Lennuettevõtjatel on seega vabadus oma hindu ise määrata. Neil on samuti vabadus kasutada seda hinnapoliitikat teatud turgudele sisenemiseks. Kuid vaatamata sellele majanduslikule vabadusele ei ole nad vabastatud avalik-õiguslikku laadi sätete järgimisest, mis on kehtestatud tarbijakaitse eesmärgil.

136. Mõte, et turukäitumisest ja -strateegiatest otseselt tulenevad majanduslikud erinevused tähendavad, et ettevõtjate suhtes kehtivad teistsugused või vähem piiravad

25 — Vt nt 23. joonealuses märkuses viidatud 12. juuli 2005. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-154/04 ja C-155/04: Alliance for National Health jt, punkt 115.

26 — KOM(2004) 143 lõplik.

27 — Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2407/92 lennuettevõtjatele lennutegevuslubade väljaandmise kohta (EÜT 1992, L 240, lk 1; ELT eriväljaanne 06/02, lk 3).

28 — Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2408/92 ühenduse lennuettevõtjate juurdepääsu kohta ühendusesisestele lennuliinidele (EÜT 1992, L 240, lk 8; ELT eriväljaanne 07/01, lk 420).

29 — Nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrus (EMÜ) nr 2409/92 piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT 1992, L 240, lk 15; ELT eriväljaanne 07/01, lk 427).

tingimused, pöörab süsteemi pea peale ning jätab täielikult tähelepanuta asjaolu, et tarbijakaitse eeskirju tuleb kohaldada üldiselt ja sõltumata pileti eest makstud hinnast.

137. Teisisõnu ei anna odavad piletihinnad eriõigusi seaduse ees.

138. Sellised eriõigused mitte üksnes ei kahjusta tarbijakaitset, vaid on ka diskrimineerivad. On selge, et ühenduse seadusandja ei saa õigusakte kehtestades arvesse võtta eri lennuettevõtjate valitud äristrateegiaid.

Seitsmes küsimus

139. Oma seitsmenda küsimusega soovib eelotsust taotlenud kohus teada, kas määruse artikkel 7, mis näeb ette kindlasummalise hüvitise juhul, kui määrus näeb ette hüvitise maksmise, on kehtetu, kuna see on diskrimineeriv, ebaproportsionaalne või ei ole piisavalt põhjendatud.

140. Tuleb meenutada, et hüvitist makstakse ainult lennureisist mahajätmise ja lendude tühistamise korral. ELFAA ei ole kohustust maksta hüvitist lennureisist mahajätmise korral põhikohtuasjas vaidlustanud ning see ei ole sellisena käesoleva eelotsusemenetluse ese.

141. Lendude tühistamise puhul tekib hüvitise küsimus ainult juhul, kui vedaja ei ole reisijaid lendude tühistamisest piisava aja jooksul enne kavandatud väljumisaega teavitanud. Vedaja ei ole kohustatud hüvitist maksma, kui ta suudab tõestada, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.

142. Seega on hagejate väidetud kehtetus seotud ainult piiratud hulga olukordadega, kus vedaja ei ole reisijaid piisava aja jooksul ette teavitanud ja kus tuginemine „erakorralistele asjaoludele" ei ole võimalik.

143. Seoses väidetava kehtetusega ebaproportsionaalsuse ja diskrimineerimise tõttu meenutan oma märkusi 5. ja 6. küsimuse juures.

144. Lisaks sellele tahan öelda, et sätted kolmel eri tasemel hüvitiste kohta, mis sõltuvad lennu pikkusest, on kehtestatud eesmärgiga tagada hüvitiste proportsionaalsus reisijate talutud ebamugavust arvestades. Mulle tundub see õiglane.

145. Lisaks kujutavad need lõpuks vastuvõetud arvud endast sisuliselt hüvitiste taseme ajakohastamist, millega võetakse arvesse inflatsiooni alates määruse nr 295/91 jõustumisest, millega anti reisijatele õigus hüvitisele lennureisist mahajätmise korral.

146. Tundub, et ELFAA põhimure on seotud summaga 250 eurot. Nagu parlament on täheldanud, on see summa sarnane summaga 225 eurot, mida Euroopa Lennuettevõtjate Ühendus 2002. aastal soovitas hüvitise miinimumtasemeks lennureisist mahajätmise korral. Minu arvates ei ole ühenduse seadusandja kohustatud andma üksikasjalikku selgitust põhjuste kohta, miks ta lõpuks otsustas 250 euro ja mitte sellest 50 eurot suurema või väiksema summa kasuks.

Kaheksas küsimus

147. Oma kaheksanda küsimusega soovib eelotsust taotlenud kohus suunist selle kohta, mille põhjal otsustada, kas ühenduse õigusakti kehtivust puudutavas küsimuses või küsimustes tuleks taotleda Euroopa Kohtult eelotsust.

148. Euroopa Parlamendi arvates on see küsimus vastuvõetamatu, sest siseriiklik kohus on juba otsustanud Euroopa Kohtu eelotsust taotleda hulga küsimuste kohta, mis puudutavad määruse kehtivust, ja on need küsimused esitanud. Parlamendi arvates ei ole sellele küsimusele vastamisel mingit mõju siseriikliku kohtu otsusele või kohtuasja lahendusele.

149. Euroopa Kohus on tõesti mitmes asjas otsustanud, et ta ei saa vastata siseriikliku kohtu esitatud eelotsuse küsimusele, kui on ilmne, et ühenduse õigusnormi tõlgendamine või kehtivuse hindamine, mida siseriiklik kohus palub, ei ole mingil viisil seotud põhikohtuasja faktiliste asjaolude või esemega, või ka juhul, kui probleem on hüpoteetiline.[30] Euroopa Kohtu ülesanne ei ole eelotsusemenetluse käigus anda nõuandvaid otsuseid üldistele või hüpoteetilistele küsimustele.

150. Minu arvates võib olla erijuhtumeid, kus võib osutuda vajalikuks aidata siseriikliku kohtu kohtunikul otsustada, kas ja mis

30 — Vt nt 23. joonealuses märkuses viidatud otsus kohtuasjas C-491/01: British American Tobacco ja selles viidatud kohtupraktika.

tingimustel ta võib eelotsuse küsimused esitada või peab seda tegema. Värskeima näitena võib tuua Gaston Schuli asja, milles Euroopa Kohus ei ole veel otsust langetanud. Oma ettepanekus [31] leiab kohtujurist Ruiz-Jarabo Colomer, et Euroopa Kohus ei peaks lähenema sellele asjale formaalselt, sest see läheks vastuollu Euroopa Kohtu muude ülesannetega. Nimetatud kohtuasi käsitleb küsimust, kas EÜ artikli 234 kolmandas lõigus nimetatud siseriiklikul kohtul on kohustus taotleda eelotsust määruse sätete kehtivuse küsimuses ka siis, kui Euroopa Kohus on juba tunnistanud kehtetuks teise sarnase määruse analoogilised sätted, või võib see kohus jätta täitmata kohustuse taotleda eelotsust, arvestades kõnealuste sätete ilmselget sarnasust kehtetuks tunnistatud sätetega.

151. Ehkki käesolevas asjas puudub vajadus sellele küsimusele vastata, olen ma sellegipoolest arvamusel, et see võib olla vajalik.

152. Vastuse saab tuletada EÜ artikli 234 sõnastusest, mida Euroopa Kohus on täiendavalt selgitanud oma otsustes kohtuasjades CILFIT [32] ja Foto-Frost [33].

153. CILFITi asjas langetatud kohtuotsusest teame, et pelgalt ühe poole väitest, et kohtuvaidlus tõstatab ühenduse õiguse kehtivuse küsimuse, ei piisa, et asjaomane kohus peaks arvama, et küsimus on üles kerkinud EÜ artikli 234 tähenduses. EÜ artikli 234 sõnastusest ja CILFITi asjas langetatud kohtuotsusest tuleneb ka, siseriiklik kohus võib otsustada, kas tal on asja lahendamiseks vaja eelotsust, kuigi kõrgeima astme kohus on kohustatud selleks eelotsust taotlema, välja arvatud juhul, kui küsimus ei ole asjakohane või kui Euroopa Kohus on kõnealust ühenduse sätet juba tõlgendanud või kui ühenduse õiguse korrektne kohaldamine on niivõrd ilmne, et puudub igasugune mõistlik alus kahtlusteks. Foto-Frosti asjas langetatud otsusest teame, et siseriiklik kohus ei ole kohustatud eelotsust taotlema, kui ta leiab, et poolte esitatud väited akti kehtetuse kohta ei ole põhjendatud; ta võib need väited tagasi lükata ning järeldada, et meede on täielikult kehtiv. Kui ta jagab poolte arvamust, siis tuleb tal eelotsust taotleda, sest siseriiklik kohus ei ole pädev ühenduse institutsioonide õigusaktide kehtetust tuvastama.

154. Ühendkuningriigi valitsuse märkustest selgub, et kohtusse pöördumise õigust käsitlevad eeskirjad on Inglismaal ja Walesis suhteliselt liberaalsed, nii et igaüks võib nõuda kohtulikku kontrolli, kui tal on asja suhtes piisav huvi, ning et pädev kohus on

31 — Kohtujuristi 30. juuni 2005. aasta ettepanek kohtuasjas C-461/03: Gaston Schul.

32 — 6. oktoobri 1982. aasta otsus kohtuasjas 283/81: CILFIT (EKL 1982, lk 3415).

33 — 22. oktoobri 1987. aasta otsus kohtuasjas 314/85: Foto-Frost (EKL 1987, lk 4199).

piisavale huvile andnud väga laia tõlgenduse, mille võimalik tulemus on see, et siseriiklikesse kohtutesse võidakse esitada hulgaliselt hagisid ühenduse õigusaktide kehtivuse küsimuses.

155. Kuigi see võib nii olla, jääb siiski ainuüksi siseriikliku kohtu otsustada see, kas ühenduse meetme kehtivuse suhtes on kahtlusi, mis õigustavad Euroopa Kohtult eelotsuse taotlemist.

V. Ettepanek

156. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division'i esitatud küsimustele järgmiselt:

— Esimese seitsme küsimuse analüüsimisel ei ilmnenud midagi, mis võiks mõjutada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, kehtivust.

— Seoses EÜ artiklis 234 sätestatud õigusalase koostööga on siseriikliku kohtu pädevuses hinnata vajadust eelotsuse taotlemiseks Euroopa Kohtult, võttes vajadusel arvesse Euroopa Kohtu poolt otsustes CILFIT ja Foto-Frost väljendatud põhimõtteid.