Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
JEAN RICHARD DE LA TOUR
esitatud 28. aprillil 2022[1]

Kohtuasi C-597/20

Polskie Linie Lotnicze „LOT“ S.A.
versus
Budapest Főváros Kormányhivatala

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Fővárosi Törvényszék (Pealinna Budapesti kohus, Ungari))

Eelotsusetaotlus – Lennutransport – Määrus (EÜ) nr 261/2004 – Artikli 5 lõike 1 punkt c ja artikkel 7 – Reisijatele makstav hüvitis – Artikkel 16 – Määruse rakendamise eest vastutava riigiasutuse ülesanne – Liikmesriigi õigusnorm, mis annab sellele asutusele õiguse kohustada lennuettevõtjat maksma reisijale hüvitist

I. Sissejuhatus

1. Kas määruse (EÜ) nr 261/2004[2] artikli 16 lõigete 1 ja 2 alusel võib liikmesriik anda selle määruse rakendamise eest vastutavale riigisisesele asutusele õiguse kohustada lennuettevõtjat maksma reisijale hüvitist lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise eest?

2. Vastus Fővárosi Törvényszéki (Pealinna Budapesti kohus, Ungari) esitatud küsimusele peab võimaldama selgitada sellisele asutusele antud pädevusi ja täpsustada seeläbi Euroopa Kohtu 17. märtsi 2016. aasta kohtuotsuses Ruijssenaars jt[3] välja töötatud põhimõtete ulatust.

3. Käesolevas ettepanekus toon välja põhjused, miks ma arvan, et riigisisene õigusnorm, mille alusel liikmesriik annab riigiasutusele niisuguse õiguse rakendada sunnimeetmeid, ei ole kõnealuse sättega vastuolus, kuid seda siiski tingimusel, et see määrus ei jäta lennuettevõtjat ilma võimalusest esitada liikmesriigi pädevale kohtule hagi, et vaielda vastu temalt nõutavale hüvitise maksmisele.

[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 (EÜT 2004, L 46, lk 1; parandus ELT 2018, L 155, lk 35).

[3] C-145/15 ja C-146/15, edaspidi „kohtuotsus Ruijssenaars jt“, EU:C:2016:187.

II. Õiguslik raamistik

A. Liidu õigus

4. Määruse nr 261/2004 põhjendustes 1, 21 ja 22 on märgitud:

„(1) Õhutranspordi valdkonnas [Euroopa Liidu] võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

[…]

(21) Liikmesriigid peaksid kehtestama eeskirjad karistuste kohta käesoleva määruse sätete rikkumiste eest ja tagama nende karistuste rakendamise. Need karistused peaksid olema tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad.

(22) Liikmesriigid peaksid tagama oma lennuettevõtjate üldise vastavuse käesolevale määrusele, kontrollima selle rakendamist ning määrama asjakohase asutuse seda kontrolli tegema. Kontroll ei tohiks mõjutada reisijate õigusi ega lennuettevõtjate võimalust kohtu kaudu siseriikliku seaduse alusel õiguskaitset taotleda.“

5. Selle määruse artiklis 5 „Tühistamine“ on sätestatud:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

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

[…]

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.“

6. Kõnealuse määruse artiklis 7 „Õigus hüvitisele“ on sätestatud:

„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%.

[…]“.

7. Kõnealuse määruse artiklis 16 „Rikkumised“ on sätestatud:

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

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

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

B. Ungari õigus

8. 15. detsembri 1997. aasta CLV seaduse tarbijakaitse kohta (a fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény; edaspidi „tarbijakaitseseadus“)[4] § 43/A lõikes 2 on sätestatud:

„Tarbijakaitseamet vastutab – vajaduse korral lennundusametiga ühendust võttes – määruse [(EL)] 2017/2394[5] rakendamise eest määruse nr 261/2004 sätete rikkumise korral Euroopa Liidus […]“.

9. Selle seaduse § 47 lõike 1 punktide c ja i kohaselt on sellel asutusel õigus kohustada ettevõtjat teatud tähtaja jooksul kõrvaldama tuvastatud puudused või lüngad ning määrata „tarbijakaitsetrahve“.

[4] *Magyar Közlöny*, 1997/119, edaspidi „tarbijakaitseseadus“.

[5] Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. detsembri 2017. aasta määrus tarbijakaitsealaste õigusaktide täitmise tagamise eest vastutavate liikmesriigi asutuste vahelise koostöö kohta ja millega tunnistatakse kehtetuks määrus (EÜ) nr 2006/2004 (ELT 2017, L 345, lk 1).

III. Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

10. Pärast seda, kui ettevõtja Polskie Linie Lotnicze „LOT“ SA [6] lend New Yorgist (Ameerika Ühendriigid) Budapesti (Ungari) hilines enam kui kolm tundi, pöördus mitu reisijat Budapest Főváros Kormányhivatala (Budapesti linnavalitsuse tarbijakaitse inspektsioon, Ungari) [7] poole, et see kohustaks lennuettevõtjat maksma määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist selle määruse artikli 5 lõike 1 punkti c rikkumise eest.

11. Tarbijakaitse inspektsioon tuvastas 20. aprilli 2020. aasta otsuses, et LOT on rikkunud määruse nr 261/2004 artikli 6 lõike 1 punktist c ja artikli 7 lõike 1 punktist c tulenevaid kohustusi ja kohustas teda maksma asjaomastele reisijatele hüvitist summas 600 eurot inimese kohta ning ka tulevikus maksma sama hüvitist kõigile sarnase kaebuse esitanud reisijatele. Tarbijakaitse inspektsioon märgib, et tarbijakaitseseaduse, millega võetakse üle selle määruse artikli 16 lõigete 1 ja 2 nõuded, § 43/A lõike 2 alusel on tal õigus kohustada lennuettevõtjaid lõpetama kõnealuse määruse rikkumine teatud tähtaja jooksul.

12. Eelotsusetaotluse esitanud kohus, kellele esitati kaebus selle otsuse tühistamiseks, kahtleb tarbijakaitse inspektsiooni pädevuse ulatuses. Neil asjaoludel otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas määruse [nr 261/2004] artikli 16 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et selle määruse rakendamise eest vastutav riigiasutus, kellele reisija on esitanud individuaalse kaebuse, ei saa kohustada asjaomast lennuettevõtjat maksma reisijale määruse alusel makstavat hüvitist?“

13. Kirjalikud seisukohad esitasid LOT, tarbijakaitse inspektsioon, Ungari, Hollandi ja Poola valitsus ning komisjon. Samad pooled kuulati ära ka kohtuistungil, mis toimus 2. veebruaril 2022.

IV. Analüüs

A. Sissejuhatav märkus

14. Eelotsusetaotluse analüüsimiseks on vaja teha sissejuhatav märkus selle kohta, et arvesse tuleb võtta ka muid õigusnorme kui need, millele eelotsusetaotluse esitanud kohus on sõnaselgelt viidanud.

15. Küsimus tekib seoses määruse 2017/2394 sätetega ja eelkõige selle artikli 9 lõike 4 punktiga f.

16. Nimelt, selle määruse artikli 1 kohaselt „kehtestatakse [kõnealuse määrusega] tingimused, mille alusel teevad tarbijate huve kaitsvate liidu õigusaktide täitmise tagamise eest vastutavaks määratud liikmesriikide pädevad asutused üksteise ja komisjoniga koostööd ning kooskõlastavad tegevusi, et tagada kõnealuste õigusaktide järgimine ja siseturu tõrgeteta toimimine ning tõhustada tarbijate majandushuvide kaitset“.

17. Määruse 2017/2394 artikli 3 punkti 1 ja selle määruse lisa alusel hõlmavad tarbijate huve kaitsvad liidu õigusaktid määruses nr 261/2004 sätestatud õigusnorme.

6 Edaspidi „LOT“.

7 Edaspidi „tarbijakaitse inspektsioon“.

18. Ent kõnealuse määruse artikli 9 lõike 4 punktis f on liidu seadusandja sätestanud järgmist:

„Pädevatel asutustel [(st riiklikul, piirkondlikul või kohalikul tasandil asutatud ametiasutus, kelle liikmesriik on määranud vastutama tarbijate huve kaitsvate liidu õigusaktide täitmise tagamise eest)[8]] on õigusaktide täitmise tagamisel vähemalt järgmised õigused:

[…]

f) õigus lõpetada või keelustada käesoleva määrusega hõlmatud rikkumised;

[…]“.

19. Eeltoodud asjaolusid silmas pidades on küsimus selles, kas kõnealuse artikli sätted võivad olla asjakohased määruse nr 261/2004 artikli 16 alusel liikmesriikide asutustele antud õiguste laadi ja ulatuse hindamisel.

20. Nii nagu leidsid pooled kohtuistungil, olen ma alljärgnevatel põhjustel seisukohal, et niisugused sätted ei ole analüüsi jaoks tarvilikud.

21. Nimelt kohaldatakse määrust 2017/2394 selle artikli 2 lõike 1 alusel „liidusiseste rikkumiste, laiaulatuslike rikkumiste ja liidu mõõtmega laiaulatuslike rikkumiste suhtes isegi juhul, kui need rikkumised on lõppenud enne, kui õigusakti täitmise tagamist alustati või see lõpule viidi“. Ent kõnealuse määruse artiklist 3 tuleneb, et kõik need rikkumised on määratletud kui viited tegevustele või tegevusetustele, mis on vastuolus tarbijate huvide kaitset käsitlevate liidu õiguse sätetega ja mis on mõjutanud, mõjutavad või võivad mõjutada kollektiivseid huve.

22. Nii rõhutas komisjon oma tõlgendamise suunistes[9], et määruse nr 261/2004 rakendamise eest vastutavad liikmesriikide asutused „peavad täitma [määrusest (EÜ) nr 2006/2004[10]] tulenevaid kohustusi, kui piiriüleses kontekstis *on kaalul tarbijate kollektiivsed huvid*“.[11]

23. Ent kui määruse nr 261/2004 rakendamise eest vastutava liikmesriigi asutuse põhiülesanne on kaitsta lennureisijate kollektiivseid huve, asetub eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimus sellest väga erinevasse konteksti, mis puudutab reisijate individuaalsete huvide kaitsmist. Nimelt on õigus hüvitisele, mille liidu seadusandja on sätestanud selle määruse artiklis 7, osa reisija ja lennuettevõtja vahel sõlmitud veolepingu täitmisest. Sunniõigust, mis sellel asutusel pärast individuaalset kaebust oleks, ei kasutataks seega mitte isikute rühma, vaid täpselt määratletud õigussubjekti huvides. Euroopa Kohus käsitleb oma kohtupraktikas seega tarbijate kollektiivseid huve selliselt, et need on seotud olukorraga, mis „[ulatub] kohtumenetluse poolte vahelistest

8 Mõiste „pädev asutus“ on määratletud määruse 2017/2394 artikli 3 punktis 6.

9 Komisjoni teadaanne – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97 (lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 889/2002) tõlgendamise suunised (ELT 2016, C 214, lk 5).

10 Euroopa Parlamendi ja nõukogu 27. oktoobri 2004. aasta määrus tarbijakaitseseaduse jõustamise eest vastutavate siseriiklike asutuste vahelise koostöö kohta (tarbijakaitsealase koostöö määrus) (ELT 2004, L 364, lk 1). Ma rõhutan, et määrus nr 261/2004 tunnistati kehtetuks määrusega 2017/2394.

11 Selle teatise punkt 7.3. Kohtujuristi kursiiv.

suhetest [kaugemale]“ [12]. Kollektiivne huvi [13] ja individuaalne huvi on erinevad mõisted. Sellest järeldub, et põhikohtuasja konteksti ja olukordade vahel, mille suhtes kohaldatakse määrust 2017/2394, on ilmne vastuolu, mida iseloomustab eelkõige selle määruse eesmärk kaitsta tarbijate kui klassi ühishuve [14].

24. Neid asjaolusid silmas pidades ei ole seega vaja eelotsusetaotluse esitanud kohtu palutud tõlgenduse jaoks selle määruse sätteid arvesse võtta.

25. Seevastu viitan oma analüüsi käigus puuetega lennureisijate ning rongi-, meritsi või bussireisijate õiguste kaitseks kehtivate määruste sätetele. [15] Tõsi küll, erinevad asjaomased transpordiliigid ei ole võrreldavad ja nagu Euroopa Kohus märkis 2. septembri 2021. aasta kohtuotsuses Irish Ferries [16], ei soovinud liidu seadusandja tagada iga kõnealuse transpordiliigi puhul samal tasemel kaitset. [17] Ent nii nagu määrus nr 261/2004, näevad need tekstid tervikuna ette kõnealuse määruse rakendamise eest vastutava riikliku asutuse määramise. Kohtuotsuses Irish Ferries ei jätnud Euroopa Kohus märkimata liidu seadusandja kavatsust lähtuda kõikides nendes määrustes kasutatud mõistete tõlgendamisel „ühtlustatud käsitusest“. [18] See puudutab näiteks mõistet „erakorralised asjaolud“, mida kasutatakse nii lennu- kui ka meritsi reisijate õiguste puhul. [19] Seega tundub mulle tarvilik võtta arvesse sätteid, mille liidu seadusandja on ette näinud määrustes, mis puudutavad reisijate õiguste kaitsmise tagamise eest vastutava liikmesriigi asutuse volitusi.

B. Eelotsuse küsimuse analüüs

26. Oma ainsa eelotsuse küsimusega soovib eelotsuse taotluse esitanud kohus Euroopa Kohtult sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikli 16 lõikeid 1 ja 2 tuleb tõlgendada nii, et nendega on vastuolus riigisisene õigusnorm, mille alusel võib määruse rakendamise eest vastutav liikmesriigi asutus lennu tühistamise tõttu kohustada lennuettevõtjaid maksma kõnealuse määruse artiklis 7 sätestatud hüvitist. [20]

[12] Vt näitena 28. juuli 2016. aasta kohtuotsus Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, punkt 45).

[13] Vt mõiste „huvi“ määratlemiseks Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Pariis, L. Hachette., 1873–1874, mis vastandab „üksik- või era- või isiklikku huvi, eelkõige üksikisiku huvi“ „avalikule, eelkõige riigi, ühiskonna huvile“. Selle mõiste määratlemiseks vt ka Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, Presses universitaires de France, Pariis, 1997, 4. tr, lk 531, mille kohaselt ei ole kollektiivne huvi näiteks sektori või rühma liikmete individuaalsed huvid liidetuna, vaid see viitab üksikisikute kogumi huvile, [mida ei saa käsitleda individuaalselt,]kuna see moodustab terviku. Seda mõistet kasutatakse teatavates konkreetsetes valdkondades ja eelkõige kollektiivi, kutseala või tarbijate kaitse raames, mille tagavad tarbijaühendused.

[14] Vt 28. juuli 2016. aasta kohtuotsus Verein für Konsumenteninformation (C-191/15, EU:C:2016:612, punkt 42).

[15] Vt vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. juuli 2006. aasta määrus (EÜ) nr 1107/2006 puudega ja liikumispuudega isikute õiguste kohta lennureisi puhul (ELT 2006, L 204, lk 1), Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2021. aasta määrus (EL) 2021/782 rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta (ELT 2021, L 172, lk 1), 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), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määrus (EL) nr 181/2011, mis käsitleb bussisõitjate õigusi ning millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ELT 2011, L 55, lk 1).

[16] C-570/19, edaspidi „kohtuotsus Irish Ferries“, EU:C:2021:664.

[17] Vt selle kohtuotsuse punktid 143 ja 145 ning seal viidatud kohtupraktika.

[18] Vt selle kohtuotsuse punktid 106 ja 107 ning seal viidatud kohtupraktika. Vt ka komisjoni 1. juuli 2011. aasta valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 144 (lõplik/2)), milles komisjon märkis, et on vaja „tõlgendada reisijate õigusi käsitlevaid ELi õigusakte ühtmoodi ning tagada nende ühtne ja tulemuslik täitmine, et luua ettevõtjatele võrdsed võimalused ning Euroopa kodanikele miinimumtasemel kaitse“ (lk 26).

[19] Vt sama kohtuotsuse punkt 106. Mis puutub meretransporti käsitlevas määruses nr 1177/2010 kasutatud mõiste „erakorralised asjaolud“ tõlgendusse, siis märkis Euroopa Kohus kõnealuses punktis, et võttes arvesse lennureisijate õigusi puudutavat Euroopa Kohtu praktikat, soovis liidu seadusandja lähtuda „ühtlustatud käsitusest“.

[20] Esitatud küsimus ei puuduta kõnealuse määruse artiklis 12 sätestatud lisahüvitist.

27. Nagu ma märkisin, peaks vastus sellele küsimusele võimaldama selgitada sellele liikmesriigi asutusele antud õiguste ulatust kooskõlas põhimõtetega, mille Euroopa Kohus on juba välja töötanud kohtuotsuses Ruijssenaars jt.

28. Kohtuotsuses Ruijssenaars jt, mille resolutsiooni ma siia lisan, leidis Euroopa Kohus, et „määruse nr 261/2004 artiklit 16 tuleb tõlgendada nii, et iga liikmesriigi poolt selle artikli lõike 1 kohaselt määratud asutus, kellele lennureisija on esitanud individuaalse kaebuse pärast seda, kui lennuettevõtja on keeldunud nimetatud määruse artikli 7 lõikes 1 ette nähtud hüvitist maksmast, ei pea selle lennuettevõtja suhtes võtma sunnimeetmeid, et kohustada teda nimetatud hüvitist maksma“. [21]

29. See tõlgendus põhineb kolmel kaalutlusel, mille Euroopa Kohus töötas välja oma arutluse esimeses osas. Esimene neist kaalutlustest puudutab määruse nr 261/2004 artikli 16 sõnastust ennast (kohtuotsuse Ruijssenaars jt punktid 28–32), teine selle määruse eesmärke (kohtuotsuse Ruijssenaars jt punkt 33) ja kolmas vastavalt liikmesriikide asutustele ja kohtutele antud rollide kooskõlastamist (kohtuotsuse Ruijssenaars jt punkt 35). [22] Euroopa Kohus jõudis oma arutluse tulemusena järeldusele, et liidu seadusandja ei pannud liikmesriikidele kohustust anda oma riigisisestele asutustele õigus võtta lennuettevõtjate suhtes sunnimeetmeid, et tagada hüvitise maksmine reisijatele. Euroopa Kohus leidis, et selline tõlgendus võimaldas vältida igasuguseid lennureisijate õigusi kahjustada võivaid hindamiserinevusi ühelt poolt liikmesriikide asutuste, kes menetlevad neile esitatud individuaalseid kaebusi, ja teiselt poolt riigisiseste kohtute vahel, kes lahendavad individuaalseid hagisid, milles nõutakse määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitise maksmist (kohtuotsuse Ruijssenaars jt punkt 34).

30. Kuid oma arutluskäigu teises osas lisas Euroopa Kohus *obiter dictum*'i, mis on sõnastatud järgmiselt:

„*Lisaks*, võttes arvesse neid eesmärke ja ka kaalutlusruumi, mis on liikmesriikidel nende pädevuste jaotamisel, mida nad soovivad anda määruse nr 261/2004 artikli 16 lõikes 1 viidatud asutustele […], *saavad liikmesriigid lennureisijate õiguste kaitsel esinevate puuduste kõrvaldamiseks anda selle määruse artikli 16 lõikes 1 viidatud asutusele õiguse võtta vastu meetmeid individuaalsete kaebuste alusel*.“ [23]

31. Eeltoodud punkti tuleb mõista nii, et see peegeldab Euroopa Kohtu seisukohta, mille kohaselt võivad liikmesriigid anda määruse nr 261/2004 rakendamise eest vastutavatele riigisisestele asutustele õiguse teha ettekirjutusi ülesande raames, mis neile on antud kõnealuse määruse artikli 16 alusel.

32. Kui käesoleva vaidluse puhul tugineb LOT Euroopa Kohtu kohtuotsuses Ruijssenaars jt järgitud arutluskäigu esimesele osale, et vaielda vastu niisuguse pädevuse andmisele tarbijakaitse inspektsioonile, siis tarbijakaitse inspektsioon ise tugineb aga arutuluskäigu teisele osale, et toetada õigust, mis talle riigisiseste õigusnormidega on antud. Euroopa Kohtul palutakse seega selgitada kõnealuse *obiter dictum*'i ulatust. Selle selgituse jaoks teen Euroopa Kohtule ettepaneku

[21] Kohtujuristi kursiiv.

[22] Euroopa Kohus viitab sellega seoses määruse nr 261/2004 põhjenduse 22 teisele lausele ja Euroopa Kohtu praktikale ning eelkõige 13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsusele Sousa Rodríguez jt (C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 44) ja 31. jaanuari 2013. aasta kohtuotsusele McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 51).

[23] Kohtuotsuse Ruijssenaars jt punkt 36, kohtujuristi kursiiv.

võtta vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale arvesse määruse nr 261/2004 artikli 16 sõnastust, aga ka selle määruse ülesehitust ja eesmärke, pidades seejuures silmas põhimõtteid, mille Euroopa Kohus on oma kohtupraktikas juba välja töötanud.

33. See selgitus on oluline, kuna liikmesriikide asutustele antud õigustest tulenevad praktilised tagajärjed on suured, eelkõige tuhandete reisijate jaoks, keda lennu tühistamine või pikaajaline hilinemine igal aastal mõjutab. See selgitus võimaldab vastata ka komisjoni palvetele, milles ta on pidevalt rõhutanud kõnealuse määruse rakendamisel tekkivaid raskusi, mis on tingitud määruse ühtse tõlgenduse ja järjekindlate rakendussätete puudumisest liikmesriigi tasandil, ja leidnud, et selles on vaja teha parandusi, tagamaks selged ja hõlpsasti juurde pääsetavad kaebuste menetlemise vahendid.[24]

1. Määruse nr 261/2004 artikli 16 sõnastus

34. Määruse nr 261/2004 artiklis 16 sätestab liidu seadusandja eeskirjad, mida kohaldatakse kõnealuse määruse sätete „rikkumise“ korral.

35. Esiteks nõuab ta selle määruse artikli 16 lõikes 1 liikmesriikidelt, et nad määraksid „asutuse, kes vastutab käesoleva määruse jõustamise eest“ oma territooriumil asuvatest lennujaamadest väljuvate lendude ja kolmandast riigist sellistesse lennujaamadesse saabuvate lendude puhul ja vajaduse korral võtab vajalikud meetmed reisijate õiguste kaitsmise tagamiseks. Kuigi liidu seadusandja määratleb täpselt selle asutuse territoriaalse pädevuse ulatuse, siis märgin, et ta ei täpsusta ei tingimusi ega korda, mille alusel ta peab oma ülesannet täitma ja „[tagama] reisijate õiguste kaitsmise […]“.[25] Lisaks märgin, et selle viimase väljendi – „reisijate õiguste kaitsmise [tagamine]“ – ulatus on ilmselgelt lai. See hõlmab nii lennureisijate kollektiivsete kui ka individuaalsete huvide kaitset. Määruse nr 261/2004 põhjendus 22, milles on esitatud kaalutlused, millele liidu seadusandja selle määruse artikli 16 lõike 1 vastuvõtmisel tugines, ei anna selle kohta rohkem täpsustusi.

36. Neil asjaoludel tuleb tunnistada, et pädevuste osas, mida liikmesriigid soovivad riigisisestele asutustele anda, on neil kõnealuse määruse artikli 16 lõike 1 alusel kaalutlusruum, millele Euroopa Kohus sõnaselgelt viitas ka kohtuotsuse Ruijssenaars jt punktis 36.

37. Kuivõrd määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis c tunnustatakse lennureisijate õigust saada lennu tühistamise korral hüvitist, ei takista minu arvates miski liikmesriigil anda riigisisesele asutusele õigust kohustada lennuettevõtjat maksma hüvitist, et tagada lennureisijate õiguse kaitsmine. Lennureisijate õiguse eiramine ei kujuta endast mitte ainult lennuettevõtjate lepinguliste kohustuste rikkumist, vaid ka selle määruse puudulikku kohaldamist.

38. Teiseks, mis puudutab määruse nr 261/2004 artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätteid, siis ma arvan, et nende eesmärk ega mõju ei seisne selles, et nad piiraksid pädevuste ulatust, mida liikmesriigid võivad oma riigisisestele asutustele anda.

[24] Vt selle kohta komisjoni 1. juuli 2011. aasta valge raamat „Euroopa ühtse transpordipiirkonna tegevuskava – Konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa transpordisüsteemi suunas“ (KOM(2011) 144 (lõplik/2)), lk 26.

[25] Just see eristab määrust nr 261/2004 teistest määrustest. Nimelt, teiste transpordiliikide puhul nõuab liidu seadusandja, et liikmesriigi asutus oleks vedajast või taristuettevõtjast sõltumatu oma korralduse, rahastamisotsuste, õigusliku struktuuri ja otsustusprotsessi osas. Vt näiteks määruse nr 1177/2010 artikli 25 lõike 1 teine lõik, määruse 2021/782 artikli 31 lõige 2 ja määruse nr 181/2011 artikli 28 lõike 1 teine lõik.

39. Tuletan ühelt poolt meelde, et selle määruse artikli 16 lõike 2 kohaselt „võib iga reisija esitada lõike 1 alusel kaebuse määratud asutusele või muule liikmesriigi määratud pädevale asutusele [kõnealuse] määruse väidetava rikkumise kohta liikmesriigi territooriumil asuvas mis tahes lennujaamas või kõnealusel territooriumil asuvasse lennujaama kolmandast riigist saabuva mis tahes lennuga seotud rikkumise kohta“.

40. Ent nii kohtuotsusest Ruijssenaars jt, mis on seotud määruse nr 261/2004 tõlgendamisega, kui ka kohtuotsusest Irish Ferries, mis on seotud määruse nr 1177/2010 tõlgendamisega, tuleneb, et määruse nr 261/2004 artikli 16 lõikes 2 käsitletav kaebus erineb oma laadilt ja ulatuselt taotlusest, mille reisija esitab individuaalselt, et saada reisijateveo teenuse tühistamise eest hüvitist. Nimelt, Euroopa Kohtu arvates kujutab see kaebus endast teavitust, millega reisija juhib pädeva asutuse tähelepanu vedaja kohustuse väidetavale rikkumisele, et aidata kaasa kõnealuste määruste üldisele nõuetekohasele kohaldamisele. Euroopa Kohus rõhutab kohtuotsuses Ruijssenaars jt, et niisugune kaebus ei pane „sellele asutusele […] kohustust […] tegutseda, tagamaks iga üksiku reisija õigus hüvitist saada“,[26] ja täpsustab kohtuotsuses Irish Ferries, et „vedajal on teatav kaalutlusruum selle teate edasise käigu osas“[27].

41. Teiselt poolt tuletan meelde, et määruse nr 261/2004 artikli 16 lõike 3 alusel „[on] [l]iikmesriikide poolt käesoleva määruse rikkumise puhul kohaldatavad karistused […] tõhusad, proportsionaalsed ja hoiatavad“. Need karistused erinevad oma laadi ja ulatuse poolest selgelt sunnimeetmetest, millega liikmesriigi asutus püüab tagada selle, et lennureisijale makstaks tema lennu tühistamise tõttu kindlasummalist hüvitist. Nii on Euroopa Kohus kohtuotsuses Ruijssenaars jt märkinud, et liidu seadusandja poolt selles artiklis ette nähtud „karistused“ on meetmed, mida liikmesriigi asutus võtab vastuseks rikkumistele, mida asutus tuvastab oma üldises järelevalvetegevuses, „mitte aga nii, et tegemist on haldussunnimeetmetega, mida tuleb võtta igal üksikjuhtumil“.[28]

42. Kui määruse nr 261/2004 artikli 16 lõigete 2 ja 3 sätted täpsustavad – nagu Euroopa Kohus on märkinud – „selle artikli lõikes 1 nimetatud asutusele pandud kohustuse erinevaid aspekte“[29], siis ei saa kõnealuseid sätteid tõlgendada nii, et need välistavad võimaluse anda riigisisesele asutusele muid pädevusi kui need, mis on seotud neile esitatud teavituste menetlemise ja karistuste määramisega.

43. Kuna liidu õigusega ei ole kehtestatud sellekohaseid norme, on liikmesriikidel seega kaalutlusruum kõnealusele riigisisesele asutusele lennureisijate õiguste kaitsmist tagavate pädevuste andmisel. Selles kontekstis ja võttes arvesse määruse nr 261/2004 artiklis 16 kasutatud mõisteid, ei takista miski liikmesriigil anda kõnealusele asutusele õigust kohustada lennuettevõtjat maksma reisijale hüvitist vastavalt selle määruse artiklitele 5 ja 7.

44. Mulle näib, et seda tõlgendust toetavad nii kõnealuse määruse ülesehitus kui ka eesmärgid.

2. Määruse nr 261/2004 ülesehitus ja eesmärgid

45. Liikmesriigi asutusele usaldatud ülesannete ulatust tuleb samuti hinnata, võttes arvesse määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitise laadi ja liidu seadusandja eesmärke.

[26] Kohtuotsus Ruijssenaars jt (punkt 31).

[27] Kohtuotsus Irish Ferries (punkt 118).

[28] Kohtuotsus Ruijssenaars jt (punkt 32).

[29] Kohtuotsus Ruijssenaars jt (punkt 30).

46. Euroopa Kohtu 29. juuli 2019. aasta kohtuotsuses Rusu kasutatud määratluse kohaselt on see hüvitis kindlaksmääratud, ühetaoline ja kohene.[30] Kui kasutada Euroopa Kohtu kohtuotsuses Irish Ferries kasutatud sõnastust, siis on tegemist „rahalise nõude [õigusega], [millega reisija] võib selle tasumist nõuda vedajalt ainuüksi eeldusel, et [määruse nr 1177/2010 artiklis 19] sätestatud tingimused on täidetud“.[31] Nimelt, juhul kui lennu tühistamine ei ole tingitud erakorralistest asjaoludest määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 tähenduses, määratakse hüvitise suurus kindlaks kõnealuse määruse artikli 7 lõigetes 1 ja 2 toodud määrade alusel. Reisijad saavad hüvitist 250 euro ulatuses kõikide kuni 1500 kilomeetri pikkuste lendude puhul (punkt a), 400 euro ulatuses kõikide üle 1500 kilomeetri pikkuste ühendusesiseste lendude ja kõikide muude 1500–3500 kilomeetri pikkuste lendude puhul (punkt b) ning lõpuks 600 euro ulatuses kõikide muude kui eeltoodud punktides nimetatud lendude puhul. Lisaks vähendatakse reisija marsruudi muutmise korral teatud tingimustel hüvitist poole võrra. Euroopa Kohus leiab, et „[s]elliste kindlaksmääratud summade eesmärk on hüvitada üksnes kahju, mis on kõigi asjaomaste reisijate jaoks peaaegu ühesugune“.[32] Sellest tulenevalt saavad nii reisijad kui ka lennuettevõtjad makstava hüvitise suuruse kindlaks määrata, kuna seda ei hinnata juhtumipõhiselt, lähtudes iga reisija konkreetsetest asjaoludest, vaid see oleneb ainult asjaomase lennu vahemaast ja sihtkohast.[33] Nendel tingimustel, välja arvatud olukorras, kus hüvitise saamise õigus oleks vaidlustatud määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 3 alusel ja vajaks õiguslikke hinnanguid näiteks „erakorraliste asjaolude“ olemasolu kohta, näib mulle, et liikmesriigi asutus on täielikult võimeline hindama nõude põhjendatust ja vajaduse korral nõude suurust sunnimeetme võtmiseks.

47. Lisaks näib mulle, et selline pädevuse andmine aitab täita eesmärke, mida liidu seadusandja määruse nr 261/2004 raames taotleb. Kõnealuse määruse eesmärk on vastavalt selle põhjendustele 1, 2, 4 ja 12 tagada kõrgetasemeline kaitse lennureisijatele, kellele on lennu tühistamine põhjustanud tõsiseid raskusi ja ebamugavust.[34] Euroopa Kohus on aga korduvalt sedastanud, et kõnealuse määruse artikli 7 lõikes 1 kindlaks määratud summade eesmärk on hüvitada sellistest ebamugavustest tingitud kahju ühetaoliselt ja viivitamata, „ilma et reisijad peaksid taluma ebameeldivusi, mis paratamatult kaasnevad kahju hüvitamise hagide esitamisega pädevates kohtutes“.[35] Kohtuotsuses Irish Ferries lisas Euroopa Kohus, et hüvitis, mis on sätestatud nii, et selle sõnastus on identne määruse nr 1177/2010 artikliga 19, on „olemuselt iseenesest [selline], mis [heastab] viivitamata teatud ebamugavusi, mis reisijatele seoses reisi tühistamisega osaks on saanud, võimaldades seega tagada tarbijate kõrgetasemelise kaitse, mida selle määrusega taotletakse“.[36]

48. Ent mulle näib, et selline meede, nagu on ette nähtud asjasse puutuva riigisisese õigusnormiga, aitab teha hüvitamismenetlust lihtsamaks, kiiremaks ja tõhusamaks, vältides seda, et asjaomane lennureisija peaks hüvitise saamiseks pädevatesse õigusasutustesse hagi esitama, mis võib kaasa tuua pikemad ja mõnikord keerukamad toimingud. Seetõttu tundub mulle, et selline meede tagab lennureisijate kõrgetasemelise kaitse, vältides samal ajal kohtuasjade kuhjumist seoses hüvitamisnõuete erakordselt suure arvuga.

30 C-354/18, edaspidi „kohtuotsus Rusu“, EU:C:2019:637 (punktid 28 ja 34 ning seal viidatud kohtupraktika).

31 Kohtuotsus Irish Ferries (punkt 118).

32 Kohtuotsus Rusu (punkt 30 ja seal viidatud kohtupraktika).

33 Kohtuotsuses Rusu leidis Euroopa Kohus, et „ei määruse nr 261/2004 artikli 7 lõige 1 ega see määrus tervikuna ei näe ette, et hüvitatakse asjaomaste reisijate reisi eesmärgist tulenevat isiklikku kahju, mille eest hüvitise maksmine paratamatult eeldab tekitatud kahju ulatuse juhtumipõhist hindamist ja mida saab seetõttu hüvitada ainult tagantjärele ja individuaalselt“ (punkt 31).

34 Vt kohtuotsus Ruijssenaars jt, punkt 33, ja kohtuotsus Rusu (punkt 26 ning seal viidatud kohtupraktika).

35 Kohtuotsus Rusu (punkt 28 ja seal viidatud kohtupraktika).

36 Kohtuotsus Irish Ferries (punktid 152 ja 154).

49. Lisaks tuletan meelde, et liikmesriigi asutuse sellise pädevuse tunnustamine ei võta reisijatelt ega lennuettevõtjatelt võimalust esitada pädevale riigisisesele kohtule kaebus vastavalt riigisiseses õiguses ette nähtud menetlusele.[37] Reisijad võivad pöörduda pädevasse kohtusse, et nõuda määruse nr 261/2004 artiklis 7 sätestatud hüvitist, ja samamoodi peab lennuettevõtjatel olema võimalus vaielda vastu neilt selliselt nõutud hüvitise põhjendatusele.

50. Tuletan nimelt meelde, et 22. novembri 2012. aasta kohtuotsuses Cuadrench Moré[38] leidis Euroopa Kohus, et „lennu tühistamise korral, juhul kui tühistamist ei põhjustanud erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed, on määruse nr 261/2004 artiklitega 5 ja 7 reisijatele antud *õigus* hüvitisele, mille suurus sõltub asjaomase lennu pikkusest ja sihtkohast ning *mida reisijad võivad vajaduse korral nõuda riigisisestes kohtutes*“.[39] Samuti lisab Euroopa Kohus, et „[…] iga liikmesriigi õiguskorras [peab] juhul, kui vastavad normid liidu õiguses puuduvad, olema isikutele liidu õigusest tulenevate õiguste kaitse tagamiseks ette nähtud kohtusse pöördumise kord, mis järgib võrdväärsuse ja tõhususe põhimõtet“.[40]

51. On tõsi, et kohtuotsuse Ruijssenaars jt punktis 34 rõhutas Euroopa Kohus ohtu, et sama üksikjuhtumi puhul võivad esineda hindamiserinevused ühelt poolt riigisisese asutuse ja teiselt poolt riigisisese kohtu vahel. Lisaks on veel üks oht, mis on seotud sellega, kui korraga esitatakse kaks hüvitise maksmise nõuet, üks riigisisesele asutusele ja teine riigisisesele kohtule. Kuid usun, et liikmesriigid saavad seda ohtu vähendada, võttes menetluslikke meetmeid, mis tagavad halduse kohtumenetluste kooskõla. Kuna liidu õiguses asjaomased õigusnormid puuduvad ja arvestades liikmesriikide kaalutlusruumi seoses pädevustega, mida nad soovivad riigisisesele asutusele anda, tuleb see menetluslik kord kindlaks määrata iga liikmesriigi õiguskorras.

52. Käesoleval juhul märgin, et eelotsusetaotluses ja Ungari valitsuse esitatud seisukohtades ei viita miski sellele, et sellise pädevuse andmine tarbijakaitse inspektsioonile võiks mõjutada reisijate ja lennuettevõtjate õigusi pöörduda kohtuasutuste poole või tuua kaasa ohu, et sama üksikjuhtumi puhul esinevad nende kahe asutuse vahel hindamiserinevused.

53. Kõiki neid asjaolusid arvestades teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata, et määruse nr 261/2004 artikli 16 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus riigisisene õigusnorm, mille alusel liikmesriik annab selle määruse rakendamise eest vastutavale riigisisesele asutusele õiguse kohustada lennuettevõtjat maksma reisijale tema lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise eest kõnealuse määruse artiklis 7 sätestatud hüvitist, kuivõrd selline määrus ei võta ei reisijalt ega lennuettevõtjalt võimalust esitada pädevasse riigisisesesse kohtusse kaebus, et nõuda kõnealuse hüvitise saamist või vaielda selle põhjendatusele vastu. Liikmesriigi ülesanne on oma menetlusautonoomia raames määrata kindlaks kord, millega tagatakse kõnealuse määruse rakendamise eest vastutava riigisisese asutuse menetluse ja pädeva riigisisese kohtu menetluse kooskõlastamine.

[37] Vt komisjoni teadaanne – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97 (lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 889/2002) tõlgendamise suunised (ELT 2016, C 214, lk 5) (punkt 8 jj).

[38] C-139/11, EU:C:2012:741.

[39] Selle kohtuotsuse punkt 23, kohtujuristi kursiiv.

[40] Kõnealuse kohtuotsuse punkt 25.

3. Lõppmärkused

54. Enne kui ma oma analüüsi lõpetan, tasub ära märkida, et liidu õiguse praeguses seisus kasutavad liikmesriigid neile määruse nr 261/2004 artikli 16 alusel antud kaalutlusruumi.

55. Nagu näitab erinevate riigisiseste õigusaktide võrdlev analüüs [41], kaasavad liikmesriigid sellesse menetlusse mitte ainult oma riigisiseseid asutusi ja kohtuid, vaid ka tarbijakaitse eest vastutavaid asutusi ja asutusi, kes on pädevad tarbijavaidlusi kohtuväliselt lahendama [42] või menetlema väiksemaid nõudeid.

56. Mõni liikmesriik on otsustanud määrata määruse nr 261/2004 rakendamise eest vastutavaks riigisiseseks asutuseks riigi tsiviillennundusameti [43], samas kui teised on eelistanud anda see ülesanne riigi tarbijakaitseasutusele, kes võib seega vastutada nii lennureisijate kui ka rongi-, meritsi või bussireisijate õigusi puudutavate määruste rakendamise eest [44]. Samuti annavad mõned liikmesriigid käesoleva määruse rakendamise eest vastutavale riigisisesele asutusele ülesandeks tagada selle nõuetekohane rakendamine reisijate üldistes huvides – see võib hõlmata järelevalvet (näiteks kohapealsete kontrollide või auditite kaudu), kontrollimist (lennuettevõtja avaldatud või reisijatele edastatud teabe kontrollimine, et parandada vale, eksitav või mittetäielik teave), tegevusaruannete koostamist, teabevahetust ja piiriülest koostööd teiste liikmesriikide asutustega –, samas kui teised liikmesriigid annavad neile võimaluse uurida ja menetleda reisijate individuaalseid kaebusi, et tagada nende õigus saada hüvitist, või annavad neile ka ülesandeks vaidlusi kohtuväliselt lahendada. [45]

57. Lõpetuseks tahan rõhutada, et liikmesriikidele lennureisijate õiguste kaitseks antud kaalutlusruumi tunnustatakse ka nende määruste kontekstis, mille eesmärk on kaitsta puuetega lennureisijate ja rongi-, meritsi või bussireisijate õigusi. Need määrused tagavad samaväärsete õiguste tüpoloogia (õigus teabele, tagasimaksmisele, teekonna muutmisele, abile reisi ootamise ajal ja teatud tingimustel hüvitisele). Olenemata asjaomasest transpordiliigist nõuab liidu seadusandja, et liikmesriigid määraksid „asutuse või asutused“ [46], kelle ülesanne on tagada asjaomase määruse rakendamine ja võtta vajalikud meetmed reisijate õiguste kaitsmise

[41] Vt selle kohta komisjoni liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi aruanne, Kouris, S., „Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU“ (Uuring lennureisijate õiguste kaitse praeguse taseme kohta ELis), Euroopa Liidu Väljaannete talitus, Brüssel, 2020, MOVE/B5/2018-541, punktid 5.5 jj, saadaval järgmisel veebiaadressil: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Need üksused määratakse vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. mai 2013. aasta direktiivile 2013/11/EL tarbijavaidluste kohtuvälise lahendamise kohta, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 2006/2004 ja direktiivi 2009/22/EÜ (tarbijavaidluste kohtuvälise lahendamise direktiiv) (ELT 2013, L 165, lk 63). Artikli 1 alusel on selle direktiivi eesmärk anda tarbijatele võimalus vabatahtlikkuse alusel esitada kauplejate vastu kaebusi, kasutades vaidluste kohtuvälise lahendamise menetlusi. Vt selle kohta 14. juuni 2017. aasta kohtuotsus Menini ja Rampanelli (C-75/16, EU:C:2017:457, punktid 39 ja 40) ja 25. juuni 2020. aasta kohtuotsus Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände (C-380/19, EU:C:2020:498, punkt 26).

[43] Sellised on näiteks Taani Kuningriik, Iirimaa, Kreeka Vabariik, Prantsuse Vabariik, Horvaatia Vabariik ja Küprose Vabariik. Vt selle kohta teatisi, mille liikmesriigid on määruse nr 261/2004 artikli 16 lõike 1 alusel esitanud.

[44] Sellised on näiteks Eesti Vabariik, Luksemburgi Suurhertsogiriik, Ungari või Soome Vabariik. Seevastu näiteks Prantsuse Vabariigis on Direction générale de l'aviation civile'i (tsiviillennunduse peadirektoraat, DGAC) ülesanded lennutranspordi reguleerimine, üldine järelevalve ja järelevalve lennureisijate kaitset käsitlevate liidu õigusnormide rakendamise üle. Pärast reisijate esitatud teavitusi võib see asutus võtta asjakohased parandusmeetmed. Tuvastatud rikkumiste korral võidakse määrata lennuettevõtjatele, kes ei täida määruses nr 261/2004 sätestatud kohustusi, haldustrahvide kujul karistusi. Siiski ei taga see direktoraat individuaalsete järelmeetmete võtmist talle saadetud teavituste suhtes ning tema tegevus on sõltumatu lennuettevõtjatele esitatud individuaalsete hüvitamis- ja tagasimaksenõuete menetlemisest. Selleks peavad reisijad pöörduma vastavalt tsiviilkohtumenetluse seadustikule pädevasse kohtusse või vaidluste kohtuvälise lahendamise eest vastutava asutuse poole.

[45] Vt selle kohta komisjon liikuvuse ja transpordi peadirektoraadi aruanne „Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report“ (Uuring ELi reisijate õiguste õigusliku raamistiku kohta: parimate tavade võrdlev analüüs: lõpparuanne), Euroopa Liidu väljaannete talitus, Brüssel, 2021, punkt 4.60 jj, saadaval järgmisel veebiaadressil: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

[46] Muud määrused peale määruse nr 261/2004 lubavad liikmesriikidel määrata mitu riigisisest asutust.

tagamiseks. Liidu seadusandja kehtestab selle nõude peaaegu identse sõnastusega [47] ja ükski veel hiljuti vastu võetud tekstidest ei viita tema soovile liikmesriigi asutusele antud pädevuste laadi rangemalt määratleda ja piirata nende ulatust. Vastupidi, määruses 2021/782, mis kujutab endast kõige uuemat ja täpsemat reisijate õiguste kaitset käsitlevat õigusakti, lubab kõnealune seadusandja liikmesriigi asutusel direktiivi 2013/11 tähenduses täita ka tarbijavaidluste kohtuvälise lahendaja rolli. [48]

V. Ettepanek

58. Eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Fővárosi Törvényszéki (Pealinna Budapesti kohus) esitatud eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikli 16 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega ei ole vastuolus riigisisene õigusnorm, mille alusel liikmesriik annab selle määruse rakendamise eest vastutavale riigisisesele asutusele õiguse kohustada lennuettevõtjat maksma reisijale tema lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise eest kõnealuse määruse artiklis 7 sätestatud hüvitist, kuivõrd selline määrus ei võta ei reisijalt ega lennuettevõtjalt võimalust esitada pädevasse riigisisesesse kohtusse kaebus, et nõuda kõnealuse hüvitise saamist või vaielda selle põhjendatusele vastu. Liikmesriigi ülesanne on oma menetlusautonoomia raames määrata kindlaks kord, millega tagatakse kõnealuse määruse rakendamise eest vastutava riigisisese asutuse menetluse ja pädeva riigisisese kohtu menetluse kooskõlastamine.

[47] Vt näiteks määruse 2021/782 artikli 31 lõige 1 ja määruse 1107/2006 artikli 14 lõige 1.

[48] Vt 42. joonealune märkus.