Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK
YVES BOT
esitatud 22. märtsil 2012 [1]

Kohtuasi C-12/11

Denise McDonagh
versus
Ryanair Ltd

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Dublin Metropolitan District Court (Iirimaa))

Õhutransport — Lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest reisijatele antav hüvitis ja abi — Mõiste „erakorralised asjaolud" määruse (EÜ) nr 261/2004 tähenduses — Õhuruumi sulgemise põhjustanud vulkaanipurse

1. Käesoleva eelotsusetaotlusega palutakse Euroopa Kohtul täpsustada, milline ulatus on määruse (EÜ) nr 261/2004 [2] artiklitest 5 ja 9 tuleneval lennuettevõtjate kohustusel hoolitseda lennureisijate eest.

2. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkt b sätestab, et lennu tühistamise korral pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi vastavalt määruse artiklile 9. Lennuettevõtjal tuleb seda kohustust täita isegi siis, kui lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud.

3. Käesolev kohtuasi on seotud vulkaani Eyjafjallajökull purskega, mis toimus Islandil alates 2010. aasta märtsist maini ning mille tõttu suleti õhuruum, tuues kaasa rohkem kui 100 000 lennu tühistamise ning puudutades ligikaudu 10 miljonit lennureisijat.

4. Kohtuasjas on vaidluse all sisuliselt see, kas lennuettevõtja tuleb vabastada kohustusest hoolitseda reisijate eest, kui nende lend tühistati õhuruumi sulgemise tõttu vulkaanipurske tagajärjel. Teisisõnu, kas selline sündmus nagu õhuruumi sulgemine vulkaani Eyjafjallajökull purske tagajärjel on hõlmatud mõistega „erakorralised asjaolud" määruse nr 261/2004 tähenduses, kohustades lennuettevõtjat hoolitsema reisijate eest, kelle lend tühistati vastavalt määruse artiklitele 5 ja 9, või kuulub see sündmus kategooriasse, mis ulatub kaugemale erakorralistest asjaoludest, vabastades vedaja asjaomasest kohustusest?

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91 (ELT L 46, lk 1, ELT eriväljaanne 07/08, lk 10).

5. Muu hulgas küsib Dublin Metropolitan District Court (Iirimaa), kas nendes sätetes ette nähtud hoolitsuskohustust tuleb ajaliselt või rahaliselt piirata, kui lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud. Juhul kui vastus sellele küsimusele on eitav, siis küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas need sätted on kehtetud niivõrd, kui need rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet, diskrimineerimiskeelu põhimõtet, Montréalis 9. detsembril 1999 alla kirjutatud rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioonis [3] kehtestatud „huvide õiglase tasakaalu" põhimõtet ning Euroopa Liidu põhiõiguste harta [4] artikleid 16 ja 17.

6. Käesolevas ettepanekus selgitan põhjuseid, miks ma olen arvamusel, et määruse nr 261/2004 artikleid 5 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et sellised asjaolud nagu õhuruumi sulgemine vulkaanipurske tagajärjel on erakorralised asjaolud selle määruse tähenduses.

7. Seejärel toon välja, miks need sätted minu arvates ei sisalda kaudset vabastust ega piirangut kohustuse suhtes hoolitseda reisijate eest, kelle lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud, ning miks selline tõdemus ei saa kahtluse alla seada nende sätete kehtivust.

I. Õiguslik raamistik

A. *Rahvusvahelised õigusnormid*

8. Montréali konventsioon kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks otsusega 2001/539/EÜ [5] ning see jõustus Euroopa Liidu suhtes 28. juunil 2004.

9. Montréali konventsiooni põhjendused 3 ja 5 on sõnastatud järgmiselt:

„Tunnistades, et rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist;

[…]

Olles veendunud, et sobivaim viis huvide õiglase tasakaalu saavutamiseks on riikide koostöö rahvusvahelise õhuveo nõuete edasisel ühtlustamisel ja kodifitseerimisel uues konventsioonis."

B. *Liidu õigusnormid*

10. Määruse nr 261/2004 põhjendus 1 märgib, et õhutranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase.

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

3 — Edaspidi „Montréali konventsioon".

4 — Edaspidi „harta".

5 — Nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsus 2001/539/EÜ rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsiooni (Montréali konventsioon) sõlmimise kohta Euroopa Ühenduse poolt (EÜT 2001, L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491).

12. Määruse artikkel 5 on sõnastatud järgmiselt:

„1. Lennu tühistamise korral:

[…]

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

c) on asjaomastel reisijatel õigus saada tegutsevalt lennuettevõtjalt hüvitist vastavalt artiklile 7 […]

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

[…]"

13. 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 lennujama 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."

II. Põhikohtuasja asjaolud

14. Islandil asuva vulkaani Eyjafjallajökull purse algas 20. märtsil 2010. Nimetatud vulkaanis algas 14. aprillil 2010 plahvatusliku tegevuse faas ning 15. aprillil 2010 suleti mitme liikmesriigi õhuruum selle plahvatuse tagajärjel tekkinud vulkaanilise tuha pilvest tingitud ohu tõttu.

15. Ajavahemikus 15. aprillist kuni 23. aprillini 2010 sulgesid lennuliikluse eest vastutavad asutused õhuruumi suurema osa Põhja-Euroopa kohal, sealhulgas Iirimaa ja Suurbritannia kohal. Seejärel suleti kuni 17. maini 2010 sporaadiliselt ja katkestustega õhuruum mitme liikmesriigi kohal, kuhu ja kust Ryanair Ltd [6] pakub teenuseid.

6 — Edaspidi „Ryanair".

16. Nende õhuruumi sulgemiste tõttu olid lennuettevõtjad ainuüksi ajavahemikus 15. aprillist kuni 21. aprillini 2010 sunnitud tühistama ligikaudu 100 000 lendu ning 10 miljonit reisijat ei saanud sel perioodil reisida.

17. Ryanair oli vulkaanilise tuha pilve tõttu sunnitud tühistama ligikaudu 9 500 lendu, mis põhjustas 1,4 miljoni reisija reisi katkemise. Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab, et Ryanairil oli võimalik osutada nendele reisijatele oma teenuseid, kuid õhuruumi sulgemiste tõttu ei olnud tal lubatud seda teha.

18. Commission for Aviation Regulation in Ireland (Iirimaa lennunduse reguleerimise komisjon) on märkinud, et vulkaani Eyjafjallajökull purse ja sellest tingitud õhuruumi sulgemine olid erakorralised asjaolud määruse nr 261/2004 tähenduses. Seega ei olnud reisijatel, kelle lend tühistati, õigust määruse artikli 5 lõikest 3 tulenevalt taotleda hüvitist sama määruse artikli 7 alusel.

19. D. McDonagh on reisija, kelle lend tühistati vulkaanipurske tõttu. Ta ostis pileti Ryanairi 17. aprilli 2010. aasta lennule Farost Dublinisse.

20. Samal päeval tühistati tema lend õhuruumi sulgemise tõttu. Lennud Iirimaa ja Mandri-Euroopa vahel taastati alles 22. aprillil 2010. D. McDonagh sai lõpuks Iirimaale tagasi pöörduda 24. aprillil 2010.

21. Ryanair ei pakkunud 17. aprillist kuni 24. aprillini 2010 D. McDonaghile hoolitsust määruse nr 261/2001 artikli 9 tähenduses. D. McDonaghi väitel on Ryanair kohustatud maksma temale hüvitist või kahjutasu summas 1 129,41 eurot toitlustamiseks, karastusjookide ostmiseks, majutuseks ja transpordiks tehtud kulude katteks. Ta esitas seega hagi eelotsusetaotluse esitanud kohtusse.

III. Eelotsuse küsimused

22. Dublin Metropolitan District Courtil on kahtlused selles osas, kuidas tõlgendada määruse nr 261/2004 artikleid 5 ja 9 ning kas need sätted kehtivad. Seetõttu otsustas ta menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas sellised asjaolud nagu Euroopa õhuruumi sulgemine Islandil asuva vulkaani Eyjafjallajökull purske tagajärjel, mis põhjustas ulatusliku ja küllaltki pikaajalise katkestuse lennuliikluses, ulatuvad kaugemale „erakorralistest asjaoludest" määruse 261/2004 tähenduses?

2. Kui vastus esimesele küsimusele on jaatav, siis kas seesugustel asjaoludel on [määruse] artiklite 5 ja 9 alusel välistatud kohustus pakkuda hoolitsust?

3. Kui vastus teisele küsimusele on eitav, siis kas [määruse] artiklid 5 ja 9 on kehtetud niivõrd, kui need rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet, diskrimineerimiskeelu põhimõtet, Montréali konventsioonis ette nähtud „huvide õiglase tasakaalu" põhimõtet ning […] harta artikleid 16 ja 17?

4. Kas [määruse nr 261/2004] artiklites 5 ja 9 sätestatud kohustust tuleb tõlgendada nii, et see sisaldab kaudset, näiteks ajalist ja/või rahalist piirangut hoolitsuse pakkumise suhtes, kui lennu tühistamise on põhjustanud „erakorralised asjaolud"?

5. Kui vastus neljandale küsimusele on eitav, siis kas [määruse] artiklid 5 ja 9 on kehtetud niivõrd, kui need rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet, diskrimineerimiskeelu põhimõtet, Montréali konventsioonis ette nähtud „huvide õiglase tasakaalu" põhimõtet ning […] harta artikleid 16 ja 17?

IV. Analüüs

23. Alustuseks soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus esimese ja teise küsimusega Euroopa Kohtult teada saada, kas määruse nr 261/2004 artikleid 5 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et sellised asjaolud nagu õhuruumi sulgemine vulkaanipurske tagajärjel ulatuvad kaugemale „erakorralistest asjaoludest", vabastades tegutseva lennuettevõtja nii kohustusest hoolitseda reisijate eest, kelle lend on õhuruumi sulgemise tagajärjel tühistatud.

24. Kolmanda küsimusega tahab eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas juhul, kui õhuruumi sulgemine on asjaolu, mis ulatub kaugemale erakorralistest asjaoludest, kuid siiski ei vabasta lennuettevõtjat kohustusest hoolitseda reisijate eest, kelle lend on tühistatud, on määruse artiklid 5 ja 9 kehtetud niivõrd, kui need rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet, diskrimineerimiskeelu põhimõtet, Montréali konventsioonis ette nähtud „huvide õiglase tasakaalu" põhimõtet ning harta artikleid 16 ja 17.

25. Seejärel palub eelotsusetaotluse esitanud kohus neljanda küsimusega teha Euroopa Kohtul otsus selle kohta, kas määruse artiklites 5 ja 9 sätestatud kohustus sisaldab kaudset, näiteks ajalist ja/või rahalist piirangut reisijatele pakutava hoolitsuse suhtes, kui lennu tühistamise on põhjustanud „erakorralised asjaolud".

26. Kui see ei ole nii, siis eelotsusetaotluse esitanud kohus küsib viienda küsimusega, kas need sätted on kehtetud niivõrd, kui need rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet, diskrimineerimiskeelu põhimõtet, Montréali konventsioonis ette nähtud „huvide õiglase tasakaalu" põhimõtet ning harta artikleid 16 ja 17.

A. *Esimene kuni kolmas küsimus*

27. Sissejuhatuseks tuleb meenutada, et määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkt b näeb ette, et tegutsev lennuettevõtja pakub hoolitsust reisijale, kelle lend on tühistatud. Vastupidi määruse artikli 5 lõike 1 punktis c sätestatud hüvitise maksmise kohustusele kehtib reisija eest hoolitsemise kohustus isegi siis, kui lennu tühistamise on põhjustanud „erakorralised asjaolud".[7]

28. Käesolevas kohtuasjas küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus, kas sellised asjaolu nagu õhuruumi sulgemine vulkaani Eyjafjallajökull purske tagajärjel ulatuvad kaugemale erakorralistest asjaoludest, vabastades tegutseva lennuettevõtja nii igasugusest kohustusest hoolitseda reisijate eest, kelle lend on õhuruumi sulgemise tagajärjel tühistatud.

29. Ma ei arva nii. Ma leian vastupidi, et mõiste „erakorralised asjaolud" hõlmab samuti kõiki erakorralisi sündmusi, nagu õhuruumi sulgemine vulkaanipurske tagajärjel, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.

30. Seda mõistet ei ole määruses nr 261/2004 defineeritud. Määruse põhjendus 14 piirdub mõnede suunavate[8] näidete toomisega, mis võivad endast kujutada erakorralisi asjaolusid ning mis võivad eelkõige esineda poliitiliselt ebastabiilsetes oludes, asjaomase lennu tegemiseks sobimatute ilmastikutingimuste tõttu, turvalisuse ohu, ettenägematute lennuohutusega seotud vajakajäämiste ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.

7 — Vt 12. mai 2011. aasta otsus kohtuasjas C-294/10: Eglītis ja Ratnieks (EKL 2011, lk I-3983, punktid 23 ja 24).

8 — Vt 22. detsembri 2008. aasta otsus kohtuasjas C-549/07: Wallentin-Hermann (EKL 2008, lk I-11061, punkt 22).

31. Euroopa Kohtu väljakujunenud praktika kohaselt tuleb liidu õiguses määratlemata terminite tähenduse ja ulatuse kindlaksmääramisel lähtuda nende tavakeele tähendusest, võttes arvesse terminite kasutamise konteksti ja nende sätete eesmärke, mille osad need terminid on. Kui need terminid esinevad lisaks sättes, mis kujutab endast erandit põhimõttest, täpsemini liidu tarbijakaitsenormidest, tuleb neid termineid tõlgendada täht-tähelt. [9]

32. Tavakeeles määratletakse terminit „erakorraline" kui midagi, mis ei ole tavapärane, vaid mis on ebaharilik, erandlik, erakordne. Minu arvamus on, et selle termini valik näitab selgelt, et liidu seadusandja soovis mõistega „erakorralised asjaolud" hõlmata kõik asjaolud, mille üle lennuettevõtjal ei ole mingit kontrolli. Sellega seoses on Euroopa Kohus eespool viidatud kohtuotsuses Wallentin-Hermann leidnud, et erakorralised asjaolud määruse nr 261/2004 tähenduses on seotud sündmusega, mis sarnaselt selle määruse põhjenduses 14 loetletud sündmustele ei ole oma olemuselt või päritolult omane asjaomase lennuettevõtja tavapärasele tegevusele ja väljub tema tegeliku kontrolli alt. [10]

33. Lisaks märgin, et määruse nr 261/2004 ettevalmistamise käigus otsustas liidu seadusandja esialgu kasutada mõistet „vääramatu jõud" mõiste „erakorraliste asjaolud" asemel, [11] kuna esimesena nimetatud mõistet kasutatakse tavaliselt sündmuste kvalifitseerimiseks, mille üle inimesel mõju puudub, sest need on ettenägematud, vältimatud ja inimese tegevusest sõltumatud sündmused.

34. Minu arvates annavad need aspektid tunnistust liidu seadusandja tahtest hõlmata sama mõistega, st mõistega „erakorralised asjaolud" kõik asjaolud, mis ei allu lennuettevõtja kontrollile, sõltumata nende asjaolude olemusest ja tõsidusest. Seega leian, et ei ole kohta kategooriale, mis ulatub kaugemale erakorralistest asjaoludest, nagu pakub välja Ryanair. Leian, et sellise sündmuse puhul nagu vulkaani Eyjafjallajökull purse on seega tegemist erakorralise asjaoluga määruse nr 261/2004 tähenduses ning see toob kaasa lennuettevõtja kohustuse hoolitseda reisijate eest, kelle lend selle purske tagajärjel tühistati.

35. Määruse artiklite 5 ja 9 selge sõnastus ja erinev sisu tähendavad lisaks seda, et ilma teksti lisamata ei saa luua „eriti erakorraliste" sündmuste eraldiseisvat kategooriat, mis tooks kaasa lennuettevõtja täieliku vabastamise oma kohustusest.

36. Minu arvates toetab seda analüüsi nimetatud määrusega taotletud eesmärk ning kontekst, millesse need artiklid asetuvad.

37. Nagu Euroopa Kohus on meenutanud 19. novembri 2009. aasta otsuses kohtuasjas Sturgeon jt, [12] nähtub määruse 261/2004 põhjendustest 1–4 ja eelkõige põhjendusest 2 selgelt, et määruse eesmärk on tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase, olenemata sellest, kas tegemist on lennureisist mahajätmise, lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega, kuna neile kõigile põhjustab see sarnaseid tõsiseid raskusi ja ebamugavust seoses õhutranspordiga. [13]

9 — *Ibidem* (punkt 17 ja seal viidatud kohtupraktika).

10 — *Ibidem* (punkt 23).

11 — Vt nõukogu poolt 18. märtsil 2003 vastu võetud ühine seisukoht (EÜ) nr 27/2003 (ELT C 125 E, lk 63) ja komisjoni 25. märtsi 2003. aasta teatis Euroopa Parlamendile, mis käsitleb nõukogu poolt vastu võetud ühist seisukohta eesmärgiga vastu võtta Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta (SEC(2003) 361 lõplik, lk 4). Alles nõukogu ettepanekul eelistati õigusliku selguse huvides mõistet „vääramatu jõud" mõiste „erakorralised asjaolud" asemel. Vt samuti 24. oktoobril 2002 esimesel lugemisel vastu võetud Euroopa Parlamendi seisukoht (lk 5).

12 — C-402/07 ja C-432/07 (EKL 2009, lk I-10923).

13 — Punkt 44.

38. Selle alusel on lennuettevõtjal lasuv kohustus hoolitseda reisijate eest, kelle lend tühistati, pakkudes neile sööki, majutust ja võimaldades sidevahendite kasutamist, ette nähtud viivitamatute kohapealsete vajaduste rahuldamiseks, sõltumata lennu tühistamise või hilinemise põhjusest,[14] ning reisijate huvide kaitse parandamiseks.[15]

39. Hoolitsuskohustuse olemasolu põhjus on oma olemuselt ja eesmärgilt iseenesest erinev hüvitise maksmise kohustusest, mis lasub lennuettevõtjal, kui ta ei ole reisijaid asjaomase lennu tühistamisest õigeaegselt teavitanud.

40. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktil c ja artiklil 7 põhineva hüvitamise eesmärk on heastada kahju, mis on kõigi reisijate osas peaaegu sama ning mis seisneb kaotatud ajas, mida pöördumatu iseloomu tõttu saab korvata vaid hüvitisega.[16] Liidu seadusandja tahe oli selgelt motiveerida lennuettevõtjaid asjaomase lennu reisijaid eelnevalt teavitama, et vältida neile raskuste või ebamugavuse põhjustamist ning et nad saaksid õigeaegselt teha ettevalmistusi.[17] Ainult siis, kui lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud, võib lennuettevõtja olla sellisest kohustusest vabastatud, kuna liidu seadusandja leidis, et sellisel juhul ei ole lennuettevõtja lennu tühistamise eest vastutav.[18]

41. Määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punktis b ja artiklis 9 ette nähtud hoolitsuskohustuse olemasolu põhjus on aga täiesti teine. Selline hoolitsus söögi ning vajaduse korral majutuse pakkumise näol on ette nähtud selleks, et võimaldada reisijatel oma reisi rahuldavatel tingimustel jätkata ning vältida nende enda hooleks jätmist, kui nad ootavad oma teekonna muutmist või asenduslennu leidmist.

42. Hoolitsuse puhul on seega tegemist abiga, mida antakse lennureisijatele, keda peetakse sellistel tingimustel eriti haavatavaks. Taoline abi on seetõttu seda enam asendamatu, kui reisijad on jäänud lennujaama lõksu erakorraliste asjaolude tõttu.

43. Minu arvates on see põhjus, miks liidu seadusandja leidis, et vastupidi lennuettevõtjal lasuvale hüvitise maksmise kohustusele, mida ei pea täitma, kui ta tõendab, et lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud, mida ei saanud vältida, peab hoolitsuskohustus jääma kehtima hoolimata sündmusest, mis viis lennu tühistamiseni, ning sellest, kas lennuettevõtja on selle sündmuse eest vastutav või mitte.

44. Mulle tundub seega, et lennureisijate eest hoolitsemise kohustus on seda enam tähtis ning oluline, kui nende reisijate lend tühistatakse vulkaanipurske tagajärjel, mille tõttu suleti mitmete liikmesriikide õhuruum mitmeks päevaks, sundides nii teatud reisijad jääma lennujaama, olles õhuruumi taasavamist oodates sageli kodust väga kaugel.

45. Kui sellistel tingimustel peaks tõdema, et lennuettevõtja ei ole kohustatud nende reisijate eest hoolitsema, siis selle tagajärjel rikutaks oluliselt määruse nr 261/2004 artikli 5 lõike 1 punkti b ja artikli 9 kasulikku mõju ja süsteemi, mille osad need sätted on; meenutan, et see süsteem on ette nähtud lennureisijate kaitstuse kõrge taseme tagamiseks.

46. Seetõttu olen arvamusel, et määruse nr 261/2004 artikleid 5 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et sellised asjaolud nagu õhuruumi sulgemine vulkaanipurske tagajärjel on erakorralised asjaolud selle määruse tähenduses.

14 — 10. jaanuari 2006. aasta otsus kohtuasjas C-344/04: IATA ja ELFAA (EKL 2006, lk I-403, punkt 86).

15 — *Ibidem* (punkt 48).

16 — Eespool viidatud kohtuotsus Sturgeon jt (punkt 52).

17 — Vt ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta (KOM(2001) 784 lõplik, seletuskirja punkt 22).

18 — *Ibidem* (seletuskirja punkt 20).

47. Neid kaalutlusi arvates ei ole minu arvates teisele ja kolmandale küsimusele vaja vastata.

B. *Neljas ja viies küsimus*

48. Nende küsimustega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklites 5 ja 9 sätestatud hoolitsuskohustus on ajaliselt või rahaliselt piiratud, kui lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud. Kui vastus on eitav, siis küsib kohus, kas need sätted on kehtetud niivõrd, kui need rikuvad proportsionaalsuse põhimõtet, diskrimineerimiskeelu põhimõtet, Montréali konventsioonis ette nähtud „huvide õiglase tasakaalu" põhimõtet ning harta artikleid 16 ja 17.

49. Ryanair väidab, et lennuettevõtjal lasuvat hoolitsuskohustust tuleb piirata, kui tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud. Ryanair leiab näiteks, et majutuse osas peaks piirduma kindlasuuruselise summaga päevas, st 80 euroga öö kohta maksimaalselt kolmeks ööks. Samuti leiab ta, et ajaline ja rahaline piirang peaks kehtima ka söögi pakkumisele ning et lennujama ja majutuskoha vahelise transpordi kulu hüvitamine peaks piirduma ühistranspordi sõidupiletiga.

50. Ma ei arva, et määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 9 sisaldavad sellist kaudset piirangut hoolitsemise suhtes nende reisijate eest, kelle lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud.

51. Nagu märkis Prantsuse valitsus,[19] on liidu seadusandja esiteks vabatahtlikult keeldunud vabastamast lennuettevõtjat kohustusest hoolitseda nende reisijate eest, kelle lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud.[20]

52. Pealegi, nagu märkisin käesoleva ettepaneku punktis 44, on hoolitsus eriti tähtis siis, kui tegemist on pikalt kestvate erakorraliste asjaoludega. Nimelt just siis, kui lennu tühistamisest tulenev ooteaeg on eriti pikk, on vaja tagada, et lennureisija, kelle lend on tühistatud, omaks kogu ooteaja vältel juurdepääsu esmatarbekaupadele ja -teenustele. Sellega seoses tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikkel 9 on kaugel sellest, et hoolitsust kaudselt piirata, vaid sätestab, et reisijatele pakutakse tasuta „ *ooteajaga võrreldes piisav* söök[21]". Seega ei ole mingil viisil tegemist hoolitsuse ajalise või rahalise piiramisega.

53. Ma kordan veel kord, et Ryanairi poolt välja pakutud piirangu tulemusel kaotaks määruse artiklid 5 ja 9 osa oma kasulikust mõjust, kuna asjaomased lennureisijad jäetaks mõne päeva möödudes enda hooleks.

54. Minu arvates ei saa see analüüs seada kahtluse all nende sätete kehtivust, nagu väidab Ryanair.

55. Mis puudutab kõigepealt proportsionaalsuse põhimõtet, siis Euroopa Kohus märkis eespool viidatud kohtuotsuses IATA ja ELFAA eelkõige määruse nr 261/2004 artiklite 5 ja 6, mis viitavad selle artiklile 9, kehtivust hinnates, et sellised ühetaolised ja viivitamatud hüvitamismeetmeid nagu reisijate teekonna muutmine, söögi ja majutuse pakkumine ning sidevahendite kasutamise võimaldamine erinevad sõltuvalt reisijatele tekkinud kahju suurusest ning seega ei saa asuda seisukohale, et need meetmed oleksid ilmselgelt sobimatud ainuüksi põhjusel, et vedajad ei saa tugineda vabandatavusele erakorraliste asjaolude tõttu.[22]

19 — Vt märkuste punktid 43–49.

20 — Vt eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punktid 51–54).

21 — Kohtujuristi kursiiv.

22 — Vt punkt 86.

56. Euroopa Komisjoni arvates peab määruse nr 261/2004 artikli 9 kohane hoolitsuse pakkumine kohalduma ilma, et asjaomastele lennuettevõtjatele pandaks ebaproportsionaalne ja ebaõiglane kohustus ning abi pakkumine peab seetõttu jääma proportsionaalsuse ja mõistlikkuse piiridesse, võttes arvesse iga juhu konkreetseid asjaolusid ning hoolitsuse ja teekonna muutmise maksumust.[23] Komisjon toob samuti välja mitmed kriteeriumid, mida lennuettevõtjad võiksid arvesse võtta, näiteks vahemaa lennujaama ja elukoha vahel, vahemaa majutuskoha ja lennujaama vahel ning majutuskohtade kättesaadavus ja nende keskmine hind asjaomases piirkonnas.[24]

57. Minu arvamus on, et lennuettevõtjate poolt selliste kriteeriumide kohaldamine tähendaks hoolitsuskohustuse kaudset piiramist. Ma leian, et liikmesriigi kohtu ülesanne on vaidluse tekkimisel neid kriteeriume vajaduse korral võtta arvesse ning hinnata, kas hoolitsuse osas lennureisija poolt nõutud summad on mõistlikud või mitte, võttes arvesse iga juhtumi konkreetseid asjaolusid.

58. Pealegi ei näi mulle ebaproportsionaalne sellise hoolitsuskohustuse panemine lennuettevõtjatele niivõrd, kui nad võivad vabalt selle kohustuse täitmisest tulenevad kulud arvata lennupileti hinna sisse, nagu märkis Ühendkuningriigi valitsus.[25]

59. Sellega seoses on huvitav märkida, et Ryanair ise kehtestas alates 4. aprillist 2011 nn EÜ 261 maksu iga reisija ja lennu kohta, et hüvitada tekkinud kulusid, mis on nimelt seotud hoolitsuse pakkumisega nendele reisijatele, kelle lend tühistati sündmuse tõttu, mille tingis vääramatu jõud.[26] Ryanair viitab siin sõnaselgelt õhuruumi sulgemisele Islandi vulkaani purske tagajärjel. Ta märgib samuti, et reisijad nõustuvad selle maksuga, kui nad sõlmivad temaga lennu broneerimisel lepingu ning kui hoolitsuskohustusega seotud kulud 2011. aastal vähenevad, siis seda maksu 2012. aastal vähendatakse. Kui need kulud 2011. aastal aga tõusevad, siis seda maksu 2012. aastal vastupidi just suurendatakse. Kuna Ryanair jätab reisijate kanda hüvitamisest tekkinud kulud, mida tal on õigus teha, on mul raske mõista, milles seisneb tema suhtes ebaõiglane ebavõrdsus.

60. Lennuettevõtja kui informeeritud ettevõtja peab ette nägema seda tüüpi kulud, mis on seotud tema hoolitsuskohustusega, mida ta peab vajaduse korral täitma. Kui analüüsida lisaks komisjoni esitatud arve,[27] mille kohaselt esitasid reisijad „vaid" ligikaudu 10 000 kaebust, kuigi Islandi vulkaani purskest põhjustatud õhuruumi sulgemine puudutas rohkem kui 10 miljonit reisijat, siis mulle näib, et selline kohustus ei ole lennuettevõtjatele ületamatu kohustus, kuna enamik lennuettevõtjatest täitis määrusest nr 261/2004 tulenevaid kohustusi.[28]

61. Eeltoodut arvestades ei ole määruse artiklid 5 ja 9 minu arvates proportsionaalsuse põhimõttega vastuolus.

62. Ryanair toob seejärel välja asjaolu, et kohustus hoolitseda reisijate eest juhul, kui lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud, on samuti vastuolus põhimõttega, mille kohaselt peab tarbijatele hüvitise maksmine tuginema huvide õiglase tasakaalu põhimõttele, millele on viidatud Montréali konventsiooni põhjendustes 3 ja 5.

63. Sellega seoses on Euroopa Kohus asunud eespool viidatud kohtuotsuses IATA ja ELFAA seisukohale, et kuna määruse nr 261/2004 artiklis 6 –, mis viitab sama määruse artiklile 9 - märgitud abi ning reisijate eest hoolitsemine lennu pikaajalise hilinemise puhul kujutavad ühetaolisi ja viivitamatuid hüvitamismeetmeid, siis ei ole nende kehtestamine reguleeritud Montréali

23 — Vt märkuste punkt 31.

24 — Vt märkuste punkt 33.

25 — Vt märkuste punkt 23.

26 — Sellega seotud pressiteade on kättesaadav veebiaadressil http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Vt 12. aprilli 2011. aasta MEMO/11/235 „Vulkaanituha pilv: kriisiolukorraks valmisolek, aasta pärast lennuliikluse katkestusi".

28 — *Ibidem* (lk 5 ja 6).

konventsiooniga.[29] On tõsi, et Euroopa Kohus märkis 6. mai 2010. aasta otsuses kohtuasjas Walz,[30] et huvide õiglane tasakaal nõuab, et erinevatel juhtudel, kui lennuettevõtja on vastutav, oleks kehtestatud hüvitise piirmäärad selleks, et vedajale ei pandaks liiga rasket hüvitamiskohustust, mida oleks keeruline tuvastada ja arvutada ning mis võiks viimase majandustegevust kahjustada või selle isegi halvata.[31] Siiski oli selle kohtuotsuse aluseks olevas asjas vaidluse all mitte reisijate eest hoolitsemise kohustus, vaid nende õigus saada Montréali konventsiooni III peatüki kohaselt individuaalset hüvitist tekkinud kahju eest.[32] Nimetatud kohtuotsus kuulub seega erinevasse õiguslikku konteksti kui käesolevas kohtuasjas.

64. Seega leian, et määruse nr 261/2001 artiklid 5 ja 9 ei ole vastuolus Montréali konventsioonis viidatud huvide õiglase tasakaalu põhimõttega.

65. Mis puudutab küsimust, kas asjaolu, et nende sätetega pannakse reisijate eest hoolitsemise kohustus, mida ei ole pandud teist liiki transpordivahendeid kasutavatele vedajatele, rikub diskrimineerimiskeelu üldpõhimõtet, siis piisab, kui meenutada, et Euroopa Kohus leidis, et arvestades eelkõige nende toimimisviisi, kättesaadavuse tingimusi ja teenindusvõrkude jaotust, ei ole erinevad transpordivahendid kasutustingimuste osas üksteise vastu vahetatavad.[33] Õhutranspordi valdkonnas on reisijad, kelle lend tühistati või hilines oluliselt, objektiivselt erinevas olukorras kui teiste transpordivahendite reisijad sarnases olukorras.[34] Euroopa Kohus järeldas sellest, et määruse nr 261/2004 artiklid 5–7 ei ole kehtetud võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumise tõttu.[35]

66. Lõpuks leiab Ryanair, et kohustus hoolitseda reisijate eest, kui nende lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud, rikub lennuettevõtjate ettevõtlusvabadust ja nende õigust vallata, kasutada ja käsutada omandit, mille puhul on vastavalt tegemist harta artiklites 16 ja 17 sätestatud õigustega. Seega on määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 9 kehtetud.

67. Ta leiab sisuliselt, et hoolitsuskohustuse tulemusel jääb ta oma töö ning tehtud investeeringute viljadest osaliselt ilma.[36]

68. Sellega seoses tuleb meenutada, et harta artikli 52 lõige 1 näeb ette, et hartaga tunnustatud õiguste ja vabaduste teostamist tohib piirata ainult seadusega ning arvestades nimetatud õiguste ja vabaduste olemust. Proportsionaalsuse põhimõtte kohaselt võib piiranguid seada üksnes juhul, kui need on vajalikud ning vastavad tegelikult liidu poolt tunnustatud üldist huvi pakkuvatele eesmärkidele või kui on vaja kaitsta teiste isikute õigusi ja vabadusi.

69. Nagu Prantsuse valitsus on sellega seoses märkinud, sätestab ELTL artikli 169 lõige 1, et liit edendab tarbijate huve ning tagab kõrgetasemelise tarbijakaitse.[37] Samuti näeb harta artikkel 38 ette, et liidu poliitikaga tagatakse tarbijakaitse kõrge tase. Nagu on välja toodud käesoleva ettepaneku punktis 37, on määruse nr 261/2004 eesmärk tagada lennureisijate kaitstuse kõrge tase, olenemata sellest, kas tegemist on lennureisist mahajätmise, lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega, kuna neile kõigile põhjustab see sarnaseid tõsiseid raskusi ja ebamugavust seoses õhutranspordiga.

29 — Vt punkt 46.
30 — C-63/09 (EKL 2010, lk I-4239).
31 — Punktid 35–36.
32 — Vt eelkõige punkt 17.
33 — Vt eespool viidatud kohtuotsus IATA ja ELFAA (punkt 96).
34 — *Ibidem* (punkt 97).
35 — *Ibidem* (punkt 99).
36 — Vt märkuste punkt 45.
37 — Vt märkuste punkt 79.

70. Lisaks ei riku määruse artiklite 5 ja 9 alusel lennuettevõtjale pandud kohustus hoolitseda lennureisijate eest, kui lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud, proportsionaalsuse põhimõtet, nagu olen selgitanud käesoleva ettepaneku punktides 55–61.

71. Seetõttu ei ole määruse artiklid 5 ja 9 minu arvates vastuolus harta artiklitega 16 ja 17.

72. Eeltoodud kaalutlusi arvestades olen arvamusel, et määruse nr 261/2004 artikleid 5 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et need ei sisalda kaudset vabastust ega piirangut kohustuse suhtes hoolitseda reisijate eest, kelle lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud. See tõdemus ei saa seada kahtluse alla nende sätete kehtivust.

V. Ettepanek

73. Esitatud põhjendustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Dublin Metropolitan District Courti esitatud küsimustele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruse (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91, artikleid 5 ja 9 tuleb tõlgendada nii, et:

— sellised asjaolud nagu õhuruumi sulgemine vulkaanipurske tagajärjel on erakorralised asjaolud määruse nr 261/2004 tähenduses, ja

— need ei sisalda kaudset vabastust ega piirangut kohustuse suhtes hoolitseda reisijate eest, kelle lennu tühistamise on põhjustanud erakorralised asjaolud. See tõdemus ei saa seada kahtluse alla nende sätete kehtivust.