

IATA JA ELFAA

EUROOPA KOHTU OTSUS (suurkoda)

10. jaanuar 2006^{*}

Kohtuasjas C-344/04,

mille esemeks on EÜ artikli 234 alusel High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Ühendkuningriik) 14. juuli 2004. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 12. augustil 2004, menetluses

The Queen

International Air Transport Association'i,

European Low Fares Airline Association'i taotlusel

versus

Department for Transport,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

EUROOPA KOHUS (suurkoda),

koosseisus: president V. Skouris, kodade esimehed P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann ja J. Malenovský (ettekandja), kohtunikud C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis ja A. Borg Barthet,

kohtujurist: L. A. Geelhoed,
kohtusekretär: vanemametnik L. Hewlett,

arvestades kirjalikus menetluses ja 7. juuni 2005. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke märkusi, mille esitasid:

- International Air Transport Association, esindajad: M. Brealey, QC, *barrister* M. Demetriou *solicitor* J. Balfour'i volitusel,

- European Low Fares Airline Association, esindajad: *Rechtsanwalt* G. Berrisch ja *abogado* C. Garcia Molyneux,

- Ühendkuningriigi valitsus, esindaja: M. Bethell, keda abistas *barrister* C. Lewis,

- Euroopa Parlament, esindajad: K. Bradley ja M. Gómez Leal,

- Euroopa Liidu Nõukogu, esindajad: E. Karlsson, K. Michoel ning R. Szostak,

- Euroopa Ühenduste Komisjon, esindajad: F. Benyon ja M. Huttunen,

olles 8. septembri 2005. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab ühelt poolt 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 (ELT L 46, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 10), artiklite 5, 6 ja 7 kehtivust. Teiselt poolt puudutab see EÜ artikli 234 teise lõigu tõlgendamist.

- 2 Nimetatud taotlus esitati International Air Transport Association'i (edaspidi „IATA”) ja European Low Fares Airline Association'i (edaspidi „ELFAA”) ning Department for Transport'i (transpordiministeerium) vahelises vaidluses määruse nr 261/2004 rakendamise üle.

Õiguslik raamistik

Rahvusvahelised õigusnormid

- 3 Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon kiideti heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491; edaspidi „Montréal'i konventsioon”).
- 4 Montréal'i konventsiooni artiklid 17–37 moodustavad III peatüki pealkirjaga „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus”.
- 5 Selle 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 tema, tema teenistujail või esindajail ei olnud võimalik asjakohaseid meetmeid võtta.”

- 6 Nimetatud konventsiooni artikli 22 lõike 1 alusel on hilinemisest tulenev vedaja vastutus piiratud 4150 Rahvusvahelise Valuutafondi arvestusühikuga reisija kohta. Sama artikli lõige 5 sätestab sisuliselt seda, 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.
- 7 Sama konventsiooni 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.”

Ühenduse õigusnormid

Määrus (EÜ) nr 2027/97

- 8 Nõukogu 9. oktoobri 1997. aasta määrust (EÜ) nr 2027/97 lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumi puhul (EÜT L 285, lk 1; ELT eriväljaanne 07/03, lk 489) on muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. mai 2002. aasta määrusega (EÜ) nr 889/2002 (EÜT L 140, lk 2; ELT eriväljaanne 07/06; lk 246; edaspidi „määrus nr 2027/97”).

9 Määruse nr 2027/97 artikli 3 lõige 1 sätestab:

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

10 Määruse nr 2027/97 lisa punktis pealkirjaga „Hilinemine reisijateveol” sisalduvad järgmised sätted:

„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 vääringus).”

Määrus nr 261/2004

11 Määruse nr 261/2004 esimene ja teine põhjendus on sõnastatud järgmiselt:

„(1) Õhustranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk on muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase. Peale selle tuleks täielikult võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid.

(2) Lennureisist mahajätmine ning lendude tühistamine või pikaajaline hiline mine põhjustab reisijatele tõsiseid raskusi ja ebamugavust.”

12 Nimetatud määruse 12. põhjendus sätestab:

„Samuti tuleks vähendada lendude tühistamisest reisijatele tulenevaid raskusi ja ebamugavust. Selle saavutamiseks tuleks nõuda vedajatelt, et nad teavitaksid reisijaid lennu tühistamisest enne lennu ettenähtud algust ning pakuksid neile lisaks võimalust teekonda mõistlikkuse piires muuta, et reisijad saaks jätkata reisi teisiti. Kui lennuettevõtjad nii ei toimi, peaks nad maksma reisijatele hüvitist, välja arvatud juhul, kui tühistamise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.”

13 Sama määruse 14. põhjenduse kohaselt:

„Montréali konventsiooni alusel tuleks lennuettevõtjate kohustusi 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 vajakajäämistele ning streikide korral, mis mõjutavad tegutseva lennuettevõtja toimimist.”

14 Määruse nr 261/2004 artikkel 5 pealkirjaga „Tühistamine” näeb ette:

„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.”

15 Määruse nr 261/2004 artikkel 6 pealkirjaga „Hilinemine” on sõnastatud järgmiselt:

„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.”

16 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 pangaülekanadena, pangakorralduse või pangatšekkidenä või kirjalikul kokkuleppel reisijaga reisitšekkides ja/või muudes teenustes.

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

17 Määruse nr 261/2004 artikli 8 pealkirjaga „Õigus tagasimaksmisele või teekonna muutmisele” kohaselt:

„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 reisingitingimustel 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.”

18 Vastavalt määruse nr 261/2004 artiklile 9 pealkirjaga „Õigus hoolitsusele”:

„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.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimused

19 IATA on assotsiatsioon, mis ühendab 270 lennuettevõtjat 130 riigist, kes veavad 98% rahvusvaheliste regulaarlendude reisijatest. ELFAA on jaanuaris 2004 asutatud assotsiatsioon, kes esindab üheksast Euroopa riigist pärit kümne odavlennufirma huve. Need kaks assotsiatsiooni esitasid transpordiministeeriumi vastu High Court of Justice (England and Wales), Queen’s Bench Division’i (Administrative Court) kaks hagi määruse nr 261/2004 rakendamise õiguspärasuse kontrollimiseks (*judicial review*).

20 Leides, et põhikohtuasja hagejate argumendid ei ole põhjendamatud, otsustas High Court of Justice 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 tema arvates ei tekitanud need määruse kehtivuse osas mingit tõsist kahtlust, soovis High Court of Justice 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 otsustas High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

„1. Kas määruse nr 261/2004 artikkel 6 on kehtetu seetõttu, et see on vastuolus [...] Montréali 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 [nr 261/2004] 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 [Euroopa] 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?"

21 Euroopa Kohtu presidendi 24. septembri 2004. aasta määrusega jäeti rahuldamata eelotsusetaotluse esitanud kohtu taotlus kohaldada käesolevas kohtuasjas kiirendatud menetlust kodukorra artikli 104a esimese lõigu alusel.

Eelotsuse küsimused

Kaheksas küsimus

- 22 Kaheksandas küsimuses, mida tuleb käsitleda esmajärjekorras, küsib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt seda, kas EÜ artikli 234 teist lõiku tuleb tõlgendada selliselt, et siseriiklikul kohtul tuleb ühenduse õigusnormi hindamisel esitada Euroopa Kohtule eelotsuseküsimus üksnes juhul, kui tal kõnealuse normi kehtivuse suhtes on teataval määral kahtlusi.

Vastuvõetavus

- 23 Euroopa Parlament väidab, et küsimus on vastuvõetamatu, kuna Euroopa Kohtu mis tahes vastus ei aitaks kuidagi lahendada eelotsust taotlenud kohtus pooleliolevat vaidlust määruse nr 261/2004 kehtivuse üle.
- 24 Selles osas tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et siseriikliku kohtu esitatud eelotsusetaotluse saab jätta rahuldamata vaid siis, kui taotletud ühenduse õiguse tõlgendamine ei ole seotud põhikohtuasja tegelike asjaoludega või esemega või kui tegemist on oletusliku probleemiga või kui Euroopa Kohtule ei ole esitatud faktilisi ja õiguslikke asjaolusid, mis on vajalikud selleks, et vastata tõhusalt küsimustele, mida talle on esitatud (vt eelkõige 15. detsembri 1995. aasta otsus kohtuasjas C-415/93: Bosman, EKL 1995, lk I-4921, punkt 61; 5. juuni 1997. aasta otsus kohtuasjas C-105/94: Celestini, EKL 1997, lk I-2971, punkt 22 ja 7. septembri 1999. aasta otsus kohtuasjas C-355/97: Beck ja Bergdorf, EKL 1999, lk I-4977, punkt 22). Muudel juhtudel on Euroopa Kohus põhimõtteliselt kohustatud vastama eelotsuse küsimustele, mis puudutavad ühenduse õigusnormide tõlgendamist (vt eespool viidatud kohtuotsus Bosman, punkt 59).

- 25 Kuna hagejad vaidlustasid määruse nr 261/2004 kehtivuse eelotsust taotlenud kohtus, kerkis viimase jaoks põhikohtuasjas küsimus, kas nimetatud määruse kehtivuse vaidlustamine õigustaks Euroopa Kohtule eelotsusetaotluse esitamist EÜ artiklis 234 ette nähtud tingimustel. Niisiis ei saa nimetatud artikli tõlgendamist, mida eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib, vaadelda, nagu puuduks sel igasugune seos põhikohtuasja vaidluse esemega. Asjaolu, et nimetatud kohus esitas samaaegselt Euroopa Kohtule küsimused määruse nr 261/2004 kehtivuse kohta ja et neile antavad vastused võivad lahendada vaidluse põhikohtuasjas, ei sea kahtluse alla artikli 234 tõlgendamisega seotud küsimuse asjakohasust.
- 26 Seega tuleb esitatud küsimusele anda vastus.

Põhiküsimus

- 27 Tuleb meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole siseriiklikud kohtud pädevad ise tuvastama ühenduse institutsioonide õigusaktide kehtetust. Tegelikult on EÜ artikliga 234 Euroopa Kohtule antud pädevuse peamine eesmärk tagada ühenduse õiguse ühetaoline kohaldamine siseriiklikes kohtutes. See ühtsuse nõue on eriti oluline, kui on vaidlustatud ühenduse õigusakti kehtivus. Liikmesriikide kohtute erimeelsused ühenduse õigusaktide kehtivuse küsimustes võivad ohustada ühenduse õiguskorra ühtsust ja kahjustada õiguskindluse põhimõtet (22. oktoobri 1987. aasta otsus kohtuasjas 314/85: Foto-Frost, EKL 1987, lk 4199, punkt 15; 15. aprilli 1997. aasta otsus kohtuasjas C-27/95: Bakers of Nailsea, EKL 1997, lk I-1847, punkt 20 ja 6. detsembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-461/03: Gaston Schul Douane-expediteur, EKL 2005, lk I-10513, punkt 21). Seega on Euroopa Kohus ainupädev ühenduse õigusakti kehtetust tuvastama (21. veebruari 1991. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-143/88 ja C-92/89: Zuckerfabrik Süderdithmarschen ja Zuckerfabrik Soest, EKL 1991, lk I-415, punkt 17 ja 21. märtsi 2000. aasta otsus kohtuasjas C-6/99: Greenpeace France jt, EKL 2000, lk I-1651, punkt 54).

- 28 Siinkohal tuleb märkida, et EÜ artikkel 234 ei kujuta endast õiguskaitsevahendit nendele isikutele, kes on siseriiklikus kohtus arutlusele oleva asja poolteks, ning seega 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 (vt selle kohta 6. oktoobri 1982. aasta otsus kohtuasjas 283/81: Cilfit jt, EKL 1982, lk 3415, punkt 9). Järelikult ainuüksi asjaolu, et siseriiklikus kohtus on vaidlustatud ühenduse õigusakti kehtivus, ei ole iseenesest piisav, et õigustada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimuse esitamist.
- 29 Euroopa Kohus on nende kohtute osas, kelle otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, sedastanud, et viimased võivad ühenduse õigusakti kehtivust hinnata ja kui nad leiavad, et poolte esitatud väited kehtetuse kohta ei ole põhjendatud, võivad nad nimetatud väited tagasi lükata, järeldades, et asjaomane õigusakt on täiesti kehtiv. Seda tehes ei sea nad kahtluse alla ühenduse õigusakti olemasolu (eespool viidatud kohtuotsus Foto-Frost, punkt 14).
- 30 Teisalt, kui selline kohus peab põhjendatuks üht või mitut kehtetust puudutavat väidet, mille on esitanud pooled või mille on vajadusel tõstatanud kohus ise (vt selle kohta 16. juuni 1981. aasta otsus kohtuasjas 126/80: Salonia, EKL 1981, lk 1563, punkt 7), tuleb tal menetlus peatada ja kehtivuse tuvastamiseks esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimus.
- 31 Lojalne koostöö, mille vaimus tuleb eelotsusemenetlust läbi viia, tähendab lisaks seda, et eelotsusetaotluses tuleb siseriiklikul kohtul esitada need põhjused, miks ta sellist taotlust vajalikuks peab.
- 32 Seega tuleb kaheksandale küsimusele vastata, et kui kohus, kelle otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, peab põhjendatuks üht või mitut ühenduse

õigusakti kehtetust puudutavat väidet, mille on esitanud pooled või mille on vajadusel tõstatanud kohus ise, tuleb tal menetlus peatada ja kehtivuse tuvastamiseks esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimus.

Teised küsimused

- 33 Eelotsust taotlenud kohus küsib oma esimeses seitsmes küsimuses sisuliselt seda, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 on kehtetud ja kas vajadusel võib nende kehtetus tuua kaasa nimetatud määruse kehtetuse tervikuna.

Määruse nr 261/2004 artikli 6 kooskõla Montréali konventsiooniga

- 34 Oma esimeses küsimuses soovib eelotsust taotlenud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artikkel 6 on kooskõlas Montréali konventsiooni artiklitega 19, 22 ja 29.
- 35 Esmalt tuleb meenutada, et EÜ artikli 300 lõike 7 kohaselt on „[k]äesolevas artiklis kehtestatud tingimustel sõlmitud lepingud [...] ühenduse institutsioonidele ja liikmesriikidele siduvad”. Euroopa Kohtu praktika kohaselt on sellised lepingud ühenduse teisese õiguse suhtes ülimuslikud (10. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-61/94: komisjon vs. Saksamaa, EKL 1996, lk I-3989, punkt 52 ja 1. aprilli 2004. aasta otsus kohtuasjas C-286/02: Bellio F.lli, EKL 2004, lk I-3465, punkt 33).

- 36 Montréali konventsioon, millele ühendus on 9. detsembril 1999 EÜ artikli 300 lõike 2 alusel alla kirjutanud, kiideti heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega ning jõustus ühendust puudutavas osas 28. juunil 2004. Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt moodustavad selle konventsiooni sätted alates sellest viimasest kuupäevast ühenduse õiguskorra lahutamatu osa (30. aprilli 1974. aasta otsus kohtuasjas 181/73: Haegeman, EKL 1974, lk 449, punkt 5 ja 30. septembri 1987. aasta otsus kohtuasjas 12/86: Demirel, EKL 1987, lk 3719, punkt 7). Sellest kuupäevast hiljem, 14. juuli 2004. aasta otsusega esitas eelotsust taotlenud kohus *judicial review* poolelioleva menetluse käigus Euroopa Kohtule käesoleva eelotsusetaotluse.
- 37 Määruse nr 261/2004 artikkel 6 sätestab, et lennu pikaajalise hilinemise puhul pakub tegutsev lennuettevõtja asjaomastele reisijatele abi ja hoolitsust. See artikkel ei sätesta võimalust, et lennuettevõtja võiks neist kohustustest vabaneda erakorraliste asjaolude tõttu, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.
- 38 IATA ja ELFAA väitsid eelotsust taotlenud kohtule esitatud hagi ja väidavad nüüd Euroopa Kohtus, et kõnealune artikkel 6 on järelikult vastuolus Montréali konventsiooniga, mis artiklis 19 ja artikli 22 lõikes 1 sisaldab lennuettevõtjat vastutusest vabastavaid ja tema vastutust piiravaid sätteid, kui tegemist on hilinemistega reisijateveol, ning mis artiklis 29 sätestab, et mis tahes viisil põhjendatud kahjunõudehagi võib esitada ainult vastavalt kõnealuses konventsioonis kehtestatud tingimustele ja vastutuse piirmääradele.
- 39 Siinkohal tuleb tõdeda, et Montréali konventsiooni artiklid 19, 22 ja 29 kuuluvad nende sätete hulka, millest lähtudes Euroopa Kohus ühenduse institutsioonide õigusaktide kehtivust kontrollib, kuna esiteks nimetatud konventsiooni laad ega ülesehitus ei välista seda ning teiseks on nende kolme artikli sätted oma sisu poolest tingimusteta ja piisavalt täpsed.

- 40 Kõnealuste artiklite tõlgendamise osas tuleb märkida, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale peab rahvusvahelist lepingut tõlgendama selles sisalduvate mõistete kaudu ja selle eesmärkide valguses. 23. mai 1969. aasta rahvusvaheliste lepingute õiguse Viini konventsiooni artikkel 31 ning 21. märtsi 1986. aasta Viini konventsiooni rahvusvaheliste lepingute õigusest riikide ja rahvusvaheliste organisatsioonide vahel või rahvusvaheliste organisatsioonide vahel artikkel 31, mis selles tähenduses väljendavad üldist rahvusvahelist tavaõigust, täpsustavad siinkohal, et lepingut peab tõlgendama heas usus, kooskõlas tavalise tähendusega, mis tuleb anda lepingu terminitele kontekstis, samuti lepingu objektist ja eesmärkidest lähtudes (vt selle kohta 20. novembri 2001. aasta otsus kohtuasjas C-268/99: Jany jt, EKL 2001, lk I-8615, punkt 35).
- 41 Montréali konventsiooni preambuli kohaselt tunnistavad osalisriigid, et „rahvusvahelisel õhuveol on tähtis tagada tarbijate huvide kaitse ning et selleks tuleb kahju hüvitamise põhimõttest lähtudes maksta õiglast hüvitist”. Järelikult tuleb sellest eesmärgist lähtuvalt hinnata, millist ulatust kõnealuse konventsiooni koostajad artiklite 19, 22 ja 29 puhul silmas pidasid.
- 42 Montréali konventsiooni kõnealused sätted, mis sisalduvad III peatükis pealkirjaga „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus”, määravad need tingimused, mille alusel reisijad, kes hilineamise tõttu on kandnud kahju, võivad lennuettevõtja vastu esitada kahjunõudehagi. Vedaja vastutus on piiratud 4150 SDR-iga reisija kohta.
- 43 Tuleb tõdeda, et mis tahes hilineamine reisijate õhuveol, ja eelkõige pikaajaline hilineamine, võib üldjoontes põhjustada kaht liiki kahju. Esiteks, väga pikaajaline hilineamine põhjustab kõigile reisijatele peaaegu ühesugust kahju, mida võib hüvitada kõigile asjaomastele isikutele ühetaolise ja viivitamatu abi ja hoolitsuse, näiteks

suupistete, söögi, hotellimajutuse ja telefonikõnede pakkumisega. Teiseks võivad reisijad kanda reisi eesmärgist tulenevat isiklikku kahju, mille eest hüvitise maksmine eeldab iga juhtumi puhul tekkinud kahju ulatuse eraldi hindamist ja mida võib järelikult hüvitada ainult tagantjärele ja individuaalsel alusel.

44 Montréali konventsiooni artiklite 19, 22 ja 29 sätetest nähtub selgelt, et need reguleerivad vaid tingimusi, mille alusel pärast seda, kui lend on hilineanud, võivad asjaomased reisijad esitada vedajate vastu, kes on selle hilinemise eest vastutavad, kahjunõudehagi, st hüvitise nõude, lähtuvalt neile tekitatud kahjust.

45 Ei kõnealustest ega ühestki teisest Montréali konventsiooni sättest tulene, et konventsiooni koostajad oleksid soovinud niisuguseid vedajaid kõigi teiste sekkumiste eest kaitsta, eriti selliste, mida ametiasutused võiksid silmas pidada, et ühetaoliselt ja viivitamatult hüvitada kahju, mis on tekkinud reisijate õhuveo hilinemisest tingitud ebamugavustest, ilma et reisijad peaksid kannatama ebameeldivusi, mis tingimata kaasnevad kahju hüvitamise hagide esitamisega kohtutes.

46 Montréali konventsioon ei saa seega takistada ühenduse seadusandjal ühendusele transpordi ning tarbijakaitse valdkondades antud pädevuse raames kehtestada tingimusi, mille esinemisel tuleb hüvitada eespool nimetatud ebamugavusi. Kuna määruse nr 261/2004 artiklis 6 märgitud abi ning reisijate eest hoolitsemine lennu pikaajalise hilinemise puhul kujutavad selliseid ühetaolisi ja viivitamatuid hüvitamismeetmeid, siis ei ole nende kehtestamine reguleeritud nimetatud konventsiooniga. Osutatud artiklis 6 ette nähtud kord toimib seega varasemas faasis kui Montréali konventsioonist tulenev kord.

- 47 Ühetaolised ja viivitatud abi- ja hoolitsusmeetmed ei takista asjaomastel reisijatel olukorras, kus nimetatud hilinemine tekitab neile lisaks ka kahju, mis annab õiguse nõuda kahju hüvitamist, taotleda ühtlasi nimetatud kahju hüvitamist Montréali konventsioonis sätestatud tingimustel.
- 48 Neid meetmeid, mis parandavad reisijate huvide kaitset, ja tingimusi, mille alusel hüvitamis põhimõtte neile kehtib, ei saa pidada Montréali konventsiooniga vastuolus olevaiks.

Määruse nr 261/2004 artikli 5 kehtivus EÜ artikli 251 valguses

- 49 Eelotsust taotlenud kohus küsib oma teises küsimuses sisuliselt seda, kas muutes määruse nr 261/2004 eelnõu artiklit 5, nagu see tulenes 18. märtsi 2003. aasta ühisest seisukohast (EÜ) nr 27/2003 (ELT C 125 E, lk 63; edaspidi „määruse eelnõu“), on EÜ artiklis 251 ette nähtud lepituskomitee järginud selles sättes sisalduvaid menetlusnõudeid.
- 50 Kõigepealt tuleb meenutada, millises kontekstis lepituskomitee sekkus määruse nr 261/2004 vastuvõtmise menetlusse, arvestades eelkõige ühenduse seadusandja muret selle üle, kas võtta arvesse tingimusi, mis võimaldaksid lennundusettevõtjatel vabaneda reisijate eest hoolitsemise ja nende abistamise kohustustest, kui lend tühistatakse või hilineb oluliselt.

- 51 Nõukogu otsustas ühises seisukohas nr 27/2003, et lennuettevõtjaid saab vabastada lendude tühistamise korral määruse eelnõu artikliga 5 ette nähtud hüvitamis- ja hoolitsuskohustusest ning pikaajalise hilinemise korral sama eelnõu artikliga 6 ette nähtud hoolitsuskohustusest, kui lennuettevõtjad tõendavad, et tühistamise või hilinemise põhjuseks on erakorralised asjaolud, mida ei oleks saanud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik sobivad meetmed.
- 52 Parlament ei esitanud selle ühise seisukoha uurimisel 3. juulil 2003 teise lugemise käigus ühtegi parandust määruse eelnõu artiklisse 5. Seevastu võttis ta muu hulgas vastu muudatuse nr 11, mis puudutas sama eelnõu artiklit 6 ja millega jäeti välja igasugune viide vastutusest vabastamisele erakorraliste asjaolude korral (edaspidi „vabandatavus erakorraliste asjaolude tõttu”).
- 53 Nõukogu teatas 22. septembri 2003. aasta kirjas, et ta ei saa kõiki Euroopa Parlamendi muudatusi heaks kiita ja et nõukogu eesistuja on kokkuleppel Euroopa Parlamendi presidendiga kutsunud kokku lepituskomitee.
- 54 Lepituskomitee jõudis 14. oktoobri 2003. aasta istungil kokkuleppele ühise eelnõu kohta, mis kiideti heaks 1. detsembril 2003 ja mille kohaselt eelkõige jäeti määruse eelnõu artiklist 5 välja igasugune viide vabandatavusele erakorraliste asjaolude tõttu, mis võimaldanuks lennuettevõtjatel vabaneda hoolitsuskohustusest lendude tühistamise korral. Parlament võttis määruse lepituskomitee ühise eelnõu alusel vastu kolmandal lugemisel 18. detsembril 2003 ja nõukogu 26. jaanuaril 2004.

- 55 Põhikohtuasja hagejad väidavad, et muutes määruse eelnõu artiklit 5 olukorras, kus Euroopa Parlament ei olnud teisel lugemisel sellesse artiklisse ühtki muudatust teinud, on lepituskomitee ületanud talle EÜ artiklis 251 antud pädevust.
- 56 Sellega seoses tuleb meenutada, et lepituskomitee kutsutakse kokku kaasotsustamismenetluse raames, kui nõukogu ei nõustu parlamendi poolt teisel lugemisel esitatud muudatustega. Vaidlust ei ole selles, et selline olukord esines määruse nr 261/2004 vastuvõtmisel, mis õigustas nimetatud komitee kokkukutsumist.
- 57 Vastupidiselt IATA väidetele ei ole kokku tulnud lepituskomitee ülesandeks jõuda kokkuleppele parlamendi esitatud muudatustes, vaid, nagu ilmneb juba EÜ artikli 251 sõnastusest, „jõuda kokkuleppele ühise teksti suhtes”, käsitledes nõukogu ühist seisukohta parlamendi ettepanud muudatuste alusel. EÜ artikli 251 tekstis ei ole seega mingit piirangut võetud meetmete sisu kohta, mis võimaldavad jõuda kokkuleppele ühise eelnõu osas.
- 58 Kasutades terminit „lepitus”, kavatsesid asutamislepingu koostajad tagada nimetatud menetluse kasuliku mõju ja anda lepituskomiteele ulatuslik kaalutusõigus. Sellise lahkarvamuste lahendamise viisiga soovisid nad nimelt, et parlamendi ja nõukogu seisukohtade lähendamise toimuks kõiki lahknevuse külgi käsitledes ning Euroopa Ühenduste Komisjoni aktiivse osavõtuga lepituskomitee tööst; komisjon teeb „kõik vajalikud algatused selleks, et [...] [p]arlamendi ja nõukogu seisukohti lähendada”.

- 59 Arvestades selles perpektiivis komisjonile antud vahenduspädevust ning parlamendi ja nõukogu lõplikku vabadust otsustada, kas nõustuda lepituskomitees heaks kiidetud ühise eelnõuga, ei saa EÜ artiklit 251 tõlgendada nii, nagu piiraks see põhimõtteliselt lepituskomitee pädevust. Ainuüksi asjaolu, et käesolevas asjas ei teinud parlament teisel lugemisel muudatusi eelnõu artiklisse 5, ei saa tõendada, et see komitee ei järginud EÜ artiklis 251 talle antud pädevuse piire.
- 60 Põhikohtuasja hagejad väidavad lisaks, et kuna lepituskomitee istungid ei ole avalikud, riivab see esindusdemokraatia põhimõtteid.
- 61 On tõsi, et parlamendi tõhus osalemine ühenduse õigusloomes asutamislepingus ette nähtud menetluste alusel kujutab olulist institutsioonilise tasakaalu osa, mida asutamisleping taotleb. Siiski ei ole vaidlust selles, et parlament on lepituskomitees esindatud ja et esindajad on valitud kooskõlas iga parlamendifraktsiooni suhtelise kaaluga. Lisaks tuleb lepituskomitees heaks kiidetud ühine eelnõu veel esitada EÜ artikli 251 lõike 5 alusel parlamendile läbivaatamiseks ja vastuvõtmiseks. Läbivaatamine, mis toimub tingimata selle assamblee tavalistes läbipaistvates töötingimustes, tagab seega igal juhul parlamendi tõhusa osalemise õigusloomes esindusdemokraatia põhimõtet järgides.
- 62 Toimikus olevate dokumentide alusel tuleb märkida, et käesolevas asjas puudutas lepituskomiteele esitatud erimeelsus eelkõige küsimust, kas lennuettevõtjad võivad tugineda vabandatavusele erakorraliste asjaolude tõttu, et vabaneda reisijate abistamise ja nende eest hoolitsemise kohustustest, mis on määruse eelnõu artiklis 6 ette nähtud lennu pikaajalise hilinemise korraks. Lepituskomitee jõudis kokkuleppele, et eelnõu artiklist 6 jäetakse välja igasugune viide vabandatavusele erakorraliste

asjaolude tõttu, et tagada reisijatele viivitamatu hoolitsus ja abi, sõltumata lennu hilinemise põhjusest. Sidusa ja sümmeetrilise lähenemise tagamiseks leppis komitee ühtlasi kokku, et eelnõu artiklist 5 jäetakse välja sama viide seoses reisijate eest hoolitsemise kohustustega lennu tühistamise korral.

- 63 Neil asjaoludel ei ole lepituskomitee ületanud oma pädevuse piire, kui ta muutis määruse eelnõu artiklit 5.

Põhjendamiskohustus ja õiguskindluse põhimõtte järgimine

- 64 Kolmanda ja neljanda küsimusega soovib eelotsust taotlenud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5 ja 6 on kehtetud, kuna need ei ole kooskõlas õiguskindluse põhimõttega või ei vasta põhjendamiskohustuse nõuetele. Seitsmenda küsimusega soovib see kohus teada, kas nimetatud määruse artiklis 7 on järgitud põhjendamiskohustust.

- 65 Põhikohtuasja hagejad väidavad, et vaidlustatud määruses on ebamäärasused, lüngad või vastuolud, mis riivavad selle seaduslikkust nii põhjendamiskohustuse kui ka õiguskindluse põhimõtte järgimise seisukohast.

- 66 Tuleb meenutada, et kui EÜ artikli 253 järgi nõutud põhjendused peavad selgelt ja ühemõtteliselt ära näitama asjaomase akti vastu võtnud ühenduse asutuse kaalutlused, nii et asjaomased isikud võiksid tutvuda võetud meetme põhjustustega ning Euroopa Kohus võiks teostada selle üle kontrolli, ei ole sellegipoolest nõutav, et

põhjendused sisaldaksid kõiki asjakohaseid õiguslikke ja faktilisi asjaolusid (vt eelkõige 29. veebruari 1996. aasta otsus kohtuasjas C-122/94: komisjon *vs.* nõukogu, EKL 1996, lk I-881, punkt 29; 14. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-210/03: Swedish Match, EKL 2004, lk I-11893, punkt 63 ja 12. juuli 2005. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-154/04 ja C-155/04: Alliance for Natural Health jt, EKL 2005, lk I-6451, punkt 133).

- 67 Küsimust, kas akt vastab põhjendustele seatud nõuetele, tuleb hinnata mitte ainult akti sõnastust, vaid ka selle tausta ning kõiki vastavat küsimust reguleerivaid õigusnorme arvestades. Kui õigusakt, nagu antud juhul, on mõeldud üldiseks kohaldamiseks, võib põhjendus piirduda viitamisega ühelt poolt määruse vastuvõtmist tinginud olukorrale tervikuna ja teiselt poolt akti üldistele eesmärkidele (vt eelkõige 10. märtsi 2005. aasta otsus kohtuasjas C-342/03: Hispaania *vs.* nõukogu, EKL 2005, lk I-1975, punkt 55). Kui vaidlustatud akt sisaldab viidet põhilisele institutsioonide püstitatud eesmärgile, oleks ülemäärane nõuda, et eraldi põhjendataks igat institutsioonide tehtud tehnilist valikut (vt eelkõige 5. juuli 2001. aasta otsus kohtuasjas C-100/99: Itaalia *vs.* nõukogu ja komisjon, EKL 2001, lk I-5217, punkt 64 ja eespool viidatud kohtuotsus Alliance for Natural Health jt, punkt 134).
- 68 Tuleb meenutada, et õiguskindluse põhimõte on ühenduse õiguse üldpõhimõte, mille kohaselt peab õigusnorm olema selge ja täpne, selleks et õigussubjektid saaksid ühemõtteliselt teada oma õigused ja kohustused ning võtta arvesse nende tagajärgi (vt 9. juuli 1981. aasta otsus kohtuasjas 169/80: Gondrand Frères ja Garancini, EKL 1981, lk 1931; 13. veebruari 1996. aasta otsus kohtuasjas C-143/93: Van Es Douane Agenten, EKL 1996, lk I-431, punkt 27 ja 14. aprilli 2005. aasta otsus kohtuasjas C-110/03: Belgia *vs.* komisjon, EKL 2005, lk I-2801, punkt 30).
- 69 Eespool viidatud kohtupraktika valguses tuleb märkida esiteks, et määruse nr 261/2004 artiklitega 5 ja 6 kehtestatakse täpselt ja selgelt tegutseva lennuettevõtja kohustused juhul, kui lend tühistatakse või oluliselt hilineb. Nende sätete eesmärk ilmneb sama selgelt ka määruse esimesest ja teisest põhjendusest, mille kohaselt on

õhustranspordi valdkonnas ühenduse võetava meetme eesmärk muu hulgas tagada reisijate kaitstuse kõrge tase ja võtta arvesse kõiki tarbijakaitse üldisi nõudeid, kui lennu tühistamine või oluline hiline mine toob reisijatele kaasa tõsiseid ebamugavusi.

- 70 Lisaks sätestatakse sama määruse 12. ja 13. põhjenduses, et reisijatel, kelle lennud on tühistatud, peaks olema võimalus saada hüvitist, kui neid mõistliku aja jooksul ette ei hoiatata sellest tühistamisest, saada pileti eest hüvitist või jätkata reisi muudetud marsruudil rahuldavatel tingimustel ning nende eest tuleks piisavalt hoolitseda ajal, kui nad ootavad hilisemat lendu. Määruse 17. põhjenduses on märgitud, et reisijate eest, kelle lennud on lükatud edasi kindlaksmääratud ajaks, tuleks piisavalt hoolitseda ja neil peaks olema võimalus oma lennud tühistada ja saada pileтите eest hüvitist või jätkata reisi rahuldavatel tingimustel. Nendest ridadest ilmneb seega põhiline taotletav eesmärk.
- 71 Lisaks ei ole vaidlust selles, et reisijatele tühistamise või pikaajalise hiline misega reisijatele tekitatud erinevad kahjud on olemas. Ei ole tõendatud ega ka väidetud, et sellised juhtumid kujutavad üksnes ebaolulist nähtust. EÜ artiklist 253 ega ühestki muust sättest ei ilmne, et asjaomase ühenduse õigusakti kehtivus oleks sõltuv tingimusest, et seal esineksid täpsed arvandmed ühenduse seadusandja sekkumise õigustamiseks.
- 72 Ka ei saa nõuda, et määrus nr 261/2004 sisaldaks eraldi põhjendust iga tehtud tehnilise valiku osas. Kuna reisijate kaitse eesmärk nõuab ühetaoliste ja tõhusate hüvitamismeetmete olemasolu, mis ei tekitaks vaidlust hetkel, kui neid tuleks rakendada — selline olukord oleks kindlasti aga tekkinud seoses vabandatavusega erakorraliste asjaolude tõttu —, siis võis ühenduse seadusandja ilma põhjendusko-hustust rikkumata hoiduda nende põhjuste esitamisest, miks ta leidis, et lennuettevõtjad ei saa tugineda sellisele vabandatavusele määruse artiklites 5 ja 6

sätetatud kohustustest vabanemiseks. Samuti, vastupidiselt ELFAA väidetele võis ühenduse seadusandja ilma asjaomase akti kehtivust kahtluse alla seadmata kehtestada nimetatud määruse artiklis 7 kindlasummalise hüvitise põhimõtte ja summa suuruse, mis kuulub tasumisele lennu tühistamise korral, ilma et ta oleks pidanud esitama põhjusi, miks ta valis selle meetme ja selle summa.

73 Teiseks ei ole määruse nr 261/2004 artiklis 6 ette nähtud ühetaolised ja viivitamatud meetmed sätestatud Montréali konventsioonis ega ole selle konventsiooniga vastuolus. Sellest tuleneb, et selle määruse sätted, mis reguleerivad teatavaid reisijate õigusi lendude pikaajalise hilinemise korral, võivad alluda teistsugustele tingimustele kui selles konventsioonis muude õiguste suhtes on sätestatud. Seega ei ole need mingil juhul vastuolus määruses nr 2027/97 sätestatutega, mis võeti viimatinimetatud määruse artikli 1 kohaselt vastu Montréali konventsiooni vastavate sätete rakendamiseks.

74 Neil asjaoludel ei saa ühest küljest põhikohtuasja hagejad väita, et kuna määruses nr 261/2004 ei viidata määrusele nr 2027/97, siis võeti määrus nr 261/2004 vastu põhjendamiskohustust rikkudes. Teisest küljest ei saa määruse nr 261/2004 artiklit 6 tõlgendada nii, et see võttis hagejate esindatud ettevõtjatelt õiguskindluse põhimõtet rikkudes ära võimaluse saada ühemõtteliselt teada nende kohustused määruse nr 2027/97 alusel.

75 Kolmandaks väidavad põhikohtuasja kostjad, et määruse nr 261/2004 14. ja 15. põhjenduses on ebajärjekindlalt sätestatud, et erakorralised asjaolud võivad lennuettevõtja vastutust piirata või ta sellest vabastada lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise korral, samas aga nimetatud olukorras lennuettevõtja kohustusi reguleerivates selle määruse artiklites 5 ja 6 sellist vastutustest vabastamist ei sätestata, välja arvatud hüvitise maksmise kohustuse osa.

- 76 Siiski tuleb sellega seoses märkida ühest küljest, et kuigi ühenduse meetme preambul võib selle meetme sisu täpsustada (vt eespool viidatud kohtuotsus Alliance for Natural Health jt, punkt 91), ei saa preambulile tugineda asjaomase akti sätetest erandite tegemiseks (19. novembri 1998. aasta otsus kohtuasjas C-162/97: Nilsson jt, EKL 1998, lk I-7477, punkt 54 ja 24. novembri 2005. aasta otsus kohtuasjas C-136/04: Deutsches Milch-Kontor, EKL 2005, lk I-10095, punkt 32). Teisest küljest võimaldab nende põhjenduste sõnastus küll üldjoontes mõista, et lennuettevõtja tuleb erakorraliste asjaolude esinemisel kõigist kohustustest vabastada, ja loob seega teatava ebamäärasuse ühenduse seadusandja väljendatud soovi ja määruse nr 261/2004 artiklite 5 ja 6 sisu vahel, mis sellele vastutusest vabastamise alusele sama üldist ulatust ei anna. Siiski ei ole see ebamäärasus nii ulatuslik, et see muudaks nende kahe artikliga kehtestatud sätted ebajärjekindlaks, kuna need kaks sätet on ise täiesti ühemõttelised.
- 77 Eeltoodud põhjendustest järeldub, et määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 ei ole kehtetud õiguskindluse põhimõtte või põhjendamiskohustuse rikkumise tõttu.

Proportsionaalsuse põhimõtte järgimine

- 78 Eelotsust taotlev kohus soovib viienda ja seitsmenda küsimusega sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 on kehtetud proportsionaalsuse põhimõtte rikkumise tõttu.
- 79 Kõigepealt tuleks meenutada, et ühenduse õiguse üldpõhimõtete hulka kuulub proportsionaalsuse põhimõtte nõuab, et ühenduse õigusnormi alusel rakendatavad meetmed oleksid seatud eesmärgi saavutamiseks sobivad ega läheks kaugemale kui selle eesmärgi saavutamiseks vajalik (vt eelkõige 11. juuli 2002. aasta otsus kohtuasjas C-210/00: Käserei Champignon Hofmeister, EKL 2002, lk I-6453, punkt 59; 10. detsembri 2002. aasta otsus kohtuasjas C-491/01: British American

Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, EKL 2002, lk I-11453, punkt 122 ja eespool viidatud kohtuotsus Swedish Match, punkt 47).

- 80 Mis puudutab eelmises punktis mainitud tingimuste kohtulikku kontrolli, siis tuleb rõhutada, et ühenduse seadusandjale tuleb anda ulatuslik kaalutusõigus valdkonnas, mis eeldab poliitilisi, majanduslikke ja sotsiaalseid valikuid ning milles seadusandja peab andma keerulisi hinnanguid. Seega vaid juhul, kui nendes valdkondades võetud meede on ilmselgelt ebasobiv pädeva institutsiooni püstitatud eesmärgi saavutamiseks, võib see riivata meetme õiguspärasust (vt selle kohta 12. novembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-84/94: Ühendkuningriik *vs.* nõukogu, EKL 1996, lk I-5755, punkt 58; 13. mai 1997. aasta otsus kohtuasjas C-233/94: Saksamaa *vs.* parlament ja nõukogu, EKL 1997, lk I-2405, punktid 55 ja 56; 5. mai 1998. aasta otsus kohtuasjas C-157/96: National Farmers' Union jt, EKL 1998, lk I-2211, punkt 61, samuti eespool viidatud kohtuotsus British American Tobacco (Investments) ja Imperial Tobacco, punkt 123). Olukord on selline eelkõige ühise transpordipoliitika valdkonnas (vt selle kohta eelkõige 17. juuli 1997. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-248/95 ja C-249/95: SAM Schiffahrt ja Stapf, EKL 1997, lk I-4475, punkt 23 ja 12. märtsi 2002. aasta otsus liidetud kohtuasjades C-27/00 ja C-122/00: Omega Air jt, EKL 2002, lk I-2569, punkt 63).
- 81 Põhikohtuasja kostjad väidavad, et määruse nr 261/2004 artiklites 5, 6 ja 7 ette nähtud reisijate abistamise, nende eest hoolitsemise ja neile hüvitamise meetmed lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise korral ei võimalda saavutada nende tühistamiste ja hilinemiste vähendamise eesmärki ja on igal juhul ühenduse lennuettevõtjatele langevate oluliste rahaliste kohustuste tõttu täiesti ebaproportsionaalsed taotletud eesmärgi suhtes.
- 82 Nimetatud meetmete vajalikkuse hindamiseks on vaja rõhutada, et ühenduse seadusandja vahetult taotletav eesmärk, mis ilmneb määruse nr 261/2004 neljast esimesest põhjendusest, on tõhustada nende reisijate kaitset, kelle lennud on tühistatud või oluliselt hilinevad, hüvitades ühetaoliselt ja viivitamatult sellisesse olukorda pandud isikutele tekkinud teatud kahjud.

- 83 On tõsi, et väljaspool ühenduse seadusandja poolt otseselt väljendatud esmast eesmärki võib see määrus nagu iga teinegi ühenduse üldakt kaudselt taotleda ka muid teiseseid eesmärke, nagu näiteks põhikohtuasja hagejate väidetud lendude tühistamise ja oluliste hilinemiste ennetav vähendamine. Euroopa Kohus peab hindama kõigepealt, kas kehtestatud meetmed on ilmselgelt sobimatud määrukses sõnaselgelt väljendatud eesmärgi suhtes, milleks on reisijate kaitse tõhustamine ja mille legitiimsust siin ei ole vaidlustatud.
- 84 Esiteks tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artiklites 5 ja 6 ette nähtud meetmed on laadilt sellised, et need hüvitavad viivitamatult osa reisijatele lennu tühistamise või pikaajalise hilinemise korral tekkinud kahjust ja võimaldavad seega tagada huvitatud isikutele suurema kaitse, mida määrus taotleb.
- 85 Teiseks ei ole vaidlust selles, et ühenduse seadusandja kehtestatud erinevate meetmete ulatus erineb, sõltuvalt reisijatele tekkinud kahjuste suurusest, mida mõõdetakse kas lähtuvalt hilinemise kestusest ja järgmise lennu ootamise ajast või siis ajast, mis kulus reisijatele lennu tühistamisest teatamiseks. Kehtestatud kriteeriumides, millest lähtudes määratakse kindlaks reisijate õigus neile meetmetele, ilmneb seega seos proportsionaalsuse nõuetega.
- 86 Kolmandaks, mis puudutab ühetaolisi ja viivitamatuid hüvitamismeetmeid nagu reisijate teekonna muutmine, söögi ja hotellimajutuse pakkumine ning sidevahendite kasutamise võimaldamine, siis nende eesmärk on reisijate viivitamatute kohapealsete vajaduste rahuldamine, sõltumata lennu tühistamise või hilinemise põhjustest. Arvestades, et nagu käesoleva kohtuotsuse eelmises punktis märgiti, erinevad need meetmed sõltuvalt reisijatele tekkinud kahju suurusest, ei ilmne samuti, et need meetmed oleksid ilmselgelt sobimatud ainuüksi põhjusel, et vedajad ei saa tugineda vabandavusele erakorraliste asjaolude tõttu.

- 87 Neljandaks ei ole tõendatud, et reisijate vabatahtliku reisikindlustuse võtmine lendude hilinemise ja tühistamisega paratamatult kaasnevate riskide katmiseks, nagu väidab ELFAA, võimaldaks igal juhul hüvitada huvitatud isikutele kohapeal tekkinud kahju. Sellist meetet ei saa seega lugeda taotletava eesmärgi seisukohalt sobivamaks kui ühenduse seadusandja võetud meetmed.
- 88 Viiendaks ei ole hilinemisega tekkinud kahju, mida määrusega nr 261/2004 soovitatakse hüvitada, mingil moel seotud tasutud piletihinnaga. Samuti ei saa nõustuda argumendiga, et nende tagajärgede hüvitamiseks vastu võetud meetmed oleks tulnud kehtestada proportsionaalselt piletihinnaga.
- 89 Kuuendaks, kuigi IATA ja ELFAA väidavad, et viidatud meetmed võivad kaasa tuua olulisi tagajärgi vedajate rahalistele kohustustele ega ole sobivad määruse teise eesmärgi — vähendada lendude tühistamisi ja olulisi hilinemisi — saavutamiseks, tuleb sedastada, et Euroopa Kohtus toimunud kohtuvaidluste käigus ei esitatud arvandmeid hilinemiste ja tühistamiste sageduse kohta. Seega ei võimalda nende meetmete teoreetiline maksumus lennuettevõtjatele, nagu huvitatud isikud selle esitasid, mingil juhul pidada tõendatuks, et need mõjud oleksid ebaproportsionaalsed nende meetmetega kaitstud huvide suhtes.
- 90 Lisaks tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 järgsete kohustuste täitmine ei mõjuta lennuettevõtja õigusi taotleda vastavalt siseriiklikule õigusele hüvitist mis tahes isikult, sealhulgas kolmandatelt isikutelt, nagu näeb ette selle määruse artikkel 13. Selline hüvitamine võib kergendada või koguni vabastada vedajad nende kohustustega kaasnevast rahalisest koormast. Ka ei näi olevat ebamõistlik, et eespool mainitud hüvitamisõigusele allutatult kannavad neid kohustusi esialgselt lennuettevõtjad, kellega asjaomastel reisijatel on veoleping, mis annab neile õiguse lennule, mida ei tuleks tühistada ega edasi lükata.

- 91 Seitsmendaks, mis puudutab määruse nr 261/2004 artiklis 7 ette nähtud hüvitist, mida reisijad võivad artikli 5 alusel nõuda, kui neid lennu tühistamisest liiga hilja teavitati, siis võib lennuettevõtjad selle hüvitise maksmisest vabastada, kui nad tõendavad, et tühistamise põhjustasid erakorralised asjaolud, mida ei oleks suudetud vältida isegi siis, kui oleks võetud kõik vajalikud meetmed. Arvestades sellise vabastamise aluse olemasolu ja selle kohustuse rakendamist piiravaid tingimusi, mille kohaselt lennuettevõtjatel ei ole kohustust, kui teavitamine toimus piisavalt vara või kui teavitamisega kaasnesid teekonna muutmise pakkumised, ei näi see kohustus olevat ilmselgelt sobimatu taotletava eesmärgi suhtes. Lisaks ei tundu hüvitise summa, vastavalt 250, 400 ja 600 eurot sõltuvalt distantist, olevat ülemäärane ning, nagu komisjon oma märkustes väidab, ilma et talle oleks vastu vaieldud, vastab see põhilises osas nõukogu 4. veebruari 1991. aasta määruses (EMÜ) nr 295/91 kompenseerimissüsteemi ühiseeskirjade kohta, mida rakendatakse regulaarlennuliikluses reisija lennureisist mahajätmise korral, ette nähtud hüvitise taseme kaasajastamisele, võttes arvesse viimati nimetatud määruse vastuvõtmisest alates toimunud inflatsiooni.

- 92 Eelnevatest kaalutlustest tuleneb, et määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 ei ole kehtetud proportsionaalsuse põhimõtte rikkumise tõttu.

Võrdse kohtlemise põhimõtte järgimine

- 93 Eelotsusetaotluse esitanud kohus soovib kuuendas ja seitsmendas küsimuses sisuliselt teada, kas määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 on kehtetud võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumise tõttu.

- 94 ELFAA väidab, et tema esindatud odavlennufirmasid diskrimineeritakse, kuna nimetatud artiklites ette nähtud meetmed panevad samad kohustused kõigile lennuettevõtjatele, eristamata neid hinnapoliitika või pakutavate teenuste alusel. Lisaks ei pane ELFAA sõnul ühenduse õigus samu kohustusi muudele transpordivahenditele.
- 95 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt eeldavad võrdse kohtlemise või mitte-diskrimineerimise põhimõte, et sarnaseid olukordi ei koheldaks erinevalt ega erinevaid olukordi ühetaoliselt, kui selline kohtlemine ei ole objektiivselt põhjendatud (eespool viidatud kohtuotsus *Swedish Match*, punkt 70).
- 96 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et arvestades eelkõige toimimisviisi, kättesaadavuse tingimusi ja teenindusvõrkude jaotust, ei ole erinevad transpordivahendid kasutustingimuste osas üksteise vastu vahetatavad (vt selle kohta eespool viidatud kohtuotsus *SAM Schiffahrt ja Stapf*, punkt 34). Nende erinevate transpordivahendite tegevusvaldkondades tegutsevate ettevõtjate seisukord ei ole seega võrreldav.
- 97 Seejärel tuleb märkida, et õhustranspordi valdkonnas on reisijad, kelle lend tühistati või hilines oluliselt, objektiivselt erinevas olukorras kui teiste transpordivahendite reisijad sarnases olukorras. Eriti kuna lennujaamad on üldiselt linnast väljas ning toimib spetsiifiline registreerimise ja pagasi kättesaamise kord, ei ole huvitatud isikutele tekitatud ebamugavused selliste juhtumite korral võrreldavad.

- 98 Lennureisijatele lendude tühistamise või pikaajalise hilinemisega tekitatud kahju on analoogne sõltumata lennuettevõtjast, kellega neil leping on sõlmitud, ning ei sõltu ettevõtja hinnapoliitikast. Ühenduse seadusandja pidi kõiki lennuettevõtjaid võrdselt kohtlema, et mitte rikkuda võrdsuse põhimõtet, arvestades määruse nr 261/2004 eesmärki suurendada kõigi lennureisijate kaitset.
- 99 Sellest järeldeb, et määruse nr 261/2004 artiklid 5, 6 ja 7 ei ole kehtetud võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumise tõttu.
- 100 Arvestades kõiki eespool toodud kaalutlusi nende kogumis, tuleb seitsmele esimesele eelotsuse küsimusele vastata, et nimetatud küsimuste analüüsimisel ei ilmnenu ühtegi asjaolu, mis võiks mõjutada määruse nr 261/2004 artiklite 5, 6 ja 7 kehtivust.

Kohtukulud

- 101 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus poolelioleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule märkuste esitamiseiga seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (suurkoda) otsustab:

- 1. Kui kohus, kelle otsuste peale saab siseriikliku õiguse järgi edasi kaevata, peab põhjendatuks üht või mitut ühenduse õigusakti kehtetust puudutavat väidet, mille on esitanud pooled või mille on vajadusel tõstatanud kohus ise, tuleb tal menetlus peatada ja kehtivuse tuvastamiseks esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimus.**
- 2. Küsimuste analüüsimisel ei ilmnenud ühtegi asjaolu, 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, artiklite 5, 6 ja 7 kehtivust.**

Allkirjad