



Kohtulahendite kogumik

KOHTUJURISTI ETTEPANEK

YVES BOT

esitatud 23. jaanuaril 2014¹

Kohtuasi C-487/12

Vueling Airlines SA

versus

Instituto Galego de Consumo de la IGC

(eelotsusetaotlus, mille on esitanud Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (Hispaania))

Lennutransport — Liidus lennuteenuste osutamist käsitlevad ühiseeskirjad — Määrus (EÜ) nr 1008/2008 — Hinnakujundamise vabadus — Tarbija õiguste kaitse — Reisija pagasi registreerimise eest arve esitamine võimaliku hinnalisana — Siseriiklikud õigusnormid, mis keelavad lennuettevõtjatel sel viisil arve esitamise

1. Käesoleva eelotsusetaotlusega palutakse Euroopa Kohtul täpsustada määruse (EÜ) nr 1008/2008² artikli 22 lõikes 1 ette nähtud hinnakujundamise vabaduse põhimõtte ulatust.

2. Täpsemalt palub Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense (Hispaania) Euroopa Kohtul selgitada, kas selle sättega on kooskõlas siseriiklikud õigusnormid, mis keelavad lennuettevõtjatel võimaliku hinnalisana esitada reisijale arve tema pagasi registreerimise eest.³

3. Määruse nr 1008/2008 artikli 22 pealkiri on „Hinnakujundamise vabadus” ja see asub IV peatükis, mis puudutab lennuteenuste hinnakujundussätteid. Artikli lõikes 1 on sätestatud:

„Ilma et see piiraks [avaliku teenindamise kohustuste üldpõhimõtteid reguleeriva] artikli 16 lõike 1 kohaldamist, määravad ühenduse lennuettevõtjad ning, vastastikkuse alusel, kolmandate riikide lennuettevõtjad ühendusesiseste lennuteenuste puhul vabalt kindlaks piletihinnad ja lastitariifid.”

4. Eelotsusetaotlus on esitatud vaidluses Vueling Airlines SA (edaspidi „Vueling”), kes turustab lennureise eelkõige veebilehe kaudu, ja Instituto Galego de Consumo de la IGC (Galicia autonoomse piirkonna valitsuse haldusalas olev tarbijakaitseamet, edaspidi „IGC”) vahel, kuna viimane määras trahvi karistusena Vuelingi lennutranspordilepingute sisu eest.

5. Augustis 2010 lisas Vueling nimelt M.J. Arias Villegas’e ostetud lennupiletite baashinnale (241,48 eurot) kahe pagasiühiku interneti teel registreerimise eest 40 eurot.

1 — Algkeel: prantsuse.

2 — Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määrus nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, lk 3).

3 — Registreeritud pagasi mõistet ei ole määruuses nr 1008/2008 määratletud. Käesolevas ettepanekus lähtun ma põhimõttest, et nimetatud mõiste hõlmab reisijaga tema reisi jooksul kaasas olevaid isiklikke asju, mille vedaja nõustub võtma oma valdusesse ning mille kohta väljastab viimane reisijale pagasikviitungi, erinevalt käsipagasist, mis jääb reisija valdusesse.

6. M. J. Arias Villegas esitas 15. novembril 2010 reisilt naastes Vuelingi peale kaebuse, leides, et nimetatud ettevõtjaga sõlmitud lennutranspordileping sisaldas ebaõiglast tingimust. IGC, kellele kaebus edastati, määras Vuelingile väärteomenetluse tulemusel rahatrahvi summas 3000 eurot, juhindudes 21. juuli 1960. aasta lennundusseaduse 48/1960 (*Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea*)⁴ artiklist 97 ning tarbijate ja kasutajate kaitse üldseaduse ja muude täiendavate seaduste konsolideeritud redaktsiooni (*texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias*)⁵ artiklitest 82, 86, 87 ja 89.

7. LNA artiklis 97 on nimelt sätestatud:

„Vedaja on kohustatud lennupileti hinna eest vedama reisijat ja tema pagasit vastavalt määrustes ette nähtud kaalupiirangutele, sõltumata pagasiühikute arvust ja suuruselt.

Pagasi piirangu ületamise suhtes kehtivad eritingimused.

Seejuures ei loeta pagasiks esemeid ja käsipagasiühikuid, mida reisija endaga kaasas kannab. Vedaja on kohustatud lennukisalongis käsipagasina tasuta vedama esemeid ja pagasiühikuid, mida reisija endaga kaasas kannab, sealhulgas lennujaama poodidest ostetud kaup. Vedaja võib selliste esemete ja pagasiühikute pardale võtmisest keelduda ainult lennuki tüübist tulenevatel ohutuse, kaalu või mõõtmete seotud kaalutlustel.”

8. Pärast seda, kui IGC-le esitatud vaie jäeti rahuldamata, esitas Vueling eelotsusetaotluse esitanud kohtule 27. aprillil 2012 kaebuse, leides, et talle määratud väärteokaristus on vastuolus määruse nr 1008/2008 artiklis 22 sätestatud hinnakujundamise vabaduse põhimõttega.

9. Oma otsuses leiab eelotsusetaotluse esitanud kohus, et LNA artikli 97 alusel on lennureisijal õigus registreerida üks pagasiühik ilma lennupileti baashinnale täiendavat tasu või hinnalisa maksmata. Niisugune õigus sisaldub lennutranspordilepingu legaaldefinitsioonis ning on loogiline ja mõistlik tarbijakaitse meede, mis ei ole vastuolus liidu õiguses ette nähtud lennupiletihindade liberaliseerimisega.

10. Siiski märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et seda seisukohta ei jaga kõik Hispaania kohtud. Osa neist leiavad vastupidi, et määruse nr 1008/2008 artikliga 22 lubatakse lennuettevõtjatel pagasi registreerimise eest tõsta lennupileti baashinda, kusjuures seda sätet tuleb pidada ülimuslikuks Hispaania õigusnormides vastupidi sätestatu suhtes.

11. Neid asjaolusid arvestades otsustas Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense menetluse peatada ja esitada Euroopa Kohtule järgmise eelotsuse küsimuse:

„Kas [määruse nr 1008/2008] artikli 22 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus siseriiklik õigusnorm ([LNA] artikkel 97), mis kohustab reisijate lennuveoga tegelevaid ettevõtjaid tunnustama igal juhul reisijate õigust registreerida üks pagasiühik, ilma et ostetud pileti baashinnale lisanduks täiendav tasu või hinnalisa?”

12. Käesolevas ettepanekus ma selgitan, miks ma leian, et määruse nr 1008/2008 artiklites 22 ja 23 kehtestatud põhimõtetega soovis liidu seadusandja anda lennuettevõtjatele hinnakujundamise vabaduse, mis hõlmab kõiki lennutranspordilepingu täitmisega seotud teenuseid, sealhulgas nt pagasi registreerimise teenust, kaitstes seejuures tarbija õigusi ja huve tarbija teavitamise kohustuslike normide kehtestamise teel.

4 — *Boletín Oficial del Estado* (Hispaania ametlik väljaanne; edaspidi „BOE”) nr 176, 23.7.1960, lk 10291. Artikkel, mida on muudetud 4. märtsi 2011. aasta seadusega 1/2011 (BOE nr 55, 5.3.2011, lk 24995; edaspidi „LNA”).

5 — Redaktsioon kiideti heaks kuninga 16. novembri 2007. aasta seadusandliku dekreediga 1/2007 (Real Decreto Legislativo 1/2007) (BOE nr 287, 30.11.2007, lk 49181).

I. Tõlgendus

13. Oma küsimuses palub eelotsusetaotluse esitanud kohus Euroopa Kohtul selgitada, kas määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikes 1 sätestatud hinnakujundamise vabaduse põhimõttega on vastuolus niisugune siseriiklik õigusnorm, nagu on põhikohtuasjas kõne all, millega lennuettevõtjatel keelatakse võimaliku hinnalisana esitada reisijale arve tema pagasi registreerimise eest.

14. Teisisõnu – kas sellised lennuettevõtjad, nagu Vueling, Ryanair Ltd, easyJet Airline Co. Ltd või ka Hop ! või Germanwings tegutsevad vastuolus liidu õigusega, kui nad esitavad reisijale arve pagasi registreerimise kui valikulise teenuse eest?

A. Sissejuhatavad märkused

15. Kõnealune küsimus tekib seetõttu, et lennutransporditurule on sisenenud nn *low cost* lennuettevõtjad (odavlennuettevõtjad), mille on kaasa toonud sektori liberaliseerimine ja konkurentsile avamine ning nende ettevõtjate ärimudeli areng.

16. Selle mudeli kohaselt pakutakse oma transpordikulusid miinimumini viia soovivatele klientidele lühikese ja keskmise pikkusega regulaarlende eriti madalate hindadega, tagades ohutuse sama taseme nagu mis tahes muu ettevõtja, kuid pakkudes piiratud kvaliteediga teenust. *Low cost* lennuettevõtjad keskenduvad seega teenuse põhisisule väga madalate kulude loogikaga.⁶ Esitades arve iga teenuse eest, mis tavaliselt sisaldub klassikalise lennupileti hinnas, pakuvad nad pigem diferentseeritud ja progresseeruvaid hindasid. Nii muutuvad valikulisteks teenusteks turgu valitsevate ettevõtjate pakutavad traditsioonilised lisateenused nagu istekohtade reserveerimine, pagasi vedu, toitlustamine lennuki pardal või ka ajalehtede jagamine. Seetõttu ei ole alati kerge hinnata lisakulusid, mis sisalduvad või ei sisaldu reserveerimise alguses pakutava pileti ostuhinnas, ning võrrelda erinevate ettevõtjate kohaldatavaid hindasid.

17. Mis puudutab Vuelingit, siis viimane turustab lennureise eelkõige veebilehe kaudu. Kui praegu selle veebilehe kaudu lend proovi mõttes reserveerida, siis väljendub selle äristrateegia järgmiselt.

18. Kui klient valib kõnealusel veebilehel kättesaadava broneerimisprotsessi käigus konkreetse lennu, on veebilehe keskel ära toodud kolme liiki hinnad, nimelt „Basic”, „Optima” ja „Excellence”. Kõigi nende hindade juures asub sõnaline kirjeldus antavate eeliste kohta, mis on vastavalt tähistatud logodega.⁷

19. Selle kirjelduse järgi saab reisija „Basic” hinna alusel parima hinna. Sellele ei ole lisatud ühtegi eraldi logo.

20. „Optima” hinda omakorda tähistavad istme, kohvri ja kellaosutite graafiline kujutis. Selle hinna puhul on võimalik nimelt registreerida maksimaalselt 23 kilo kaaluv pagas, saada istekoht lennuki ees- või tagaosas ning kasutada konkreetseid eeliseid seoses lennupileti registreerimise ja muutmisega. Lõpuks, mis puudutab „Excellence” hinda, siis käesoleva ettepaneku esitamise ajal tähistavad seda istme, kohvri ja kellaosutite graafiline kujutis. See võimaldab lisaks „Optima” hinna eelistele võtta kaasa käsipagasi kaaluga maksimaalselt 14 kilo ning saada koht lennuki esireas. Lisaks võimaldab see

6 — Tuleb märkida, et see majandusmudel ei puuduta üksnes lennutranspordi sektorit. Hotellisektoris keskendub Formule 1 kett kliendi põhivajadusele – ööbida madala hinna eest – ning muudab teenuse kõige lihtsamaks, sest see kett ei paku üldjuhul ühtegi lisateenust nagu toitlustamine ja öine administraatoriteenus ning tavaliselt pakutavaid teenuseid, nagu televiisor, on võimalik tasu eest kasutada. Jaemüügisektoris arendavad teatud toidukauplused nagu Leader Price, Lidl või ka Ed, poode, millel on äärmuseni lihtsustatud sisustus ning valik piirub esmatarbekaupadega. Mootorsõidukite sektoris peaks Renault-Nissani tulevane *ultra low cost* mudel nagu Dacia Logan olema arendatud äärmise lihtsustamise suunas, nii et alles jääb üksnes see, mida peetakse sõiduki kasutaja jaoks hädavajalikuks ja/või mis on Euroopa standarditest tulenevalt kohustuslik.

7 — Tuvastasin, et kõigi nende hindade juures esitatud sümbolid võivad erineda sõltuvalt reserveerimise päevast, sisaldudes siiski asjaomases hinnas.

kliendil broneerimisprotsessi lõpus kohe registreeruda lennule, kasutada VIP-ruumi, minna eelisjärjekorras registreerimislauda ning turvakontrolli ja lennuki pardale. Lõpuks annab see õiguse toitolustamisele pardal, muuta lendu ja vajaduse korral lennu tühistamisel saada piletiraha tagasi ning koguda püsikliendi punkte.

21. Kui tarbija valib „Basic” hinna kogu oma reisiks, ilmub selle broneeringuga seotud kulude ülevaade veebilehel paremale pealkirjaga „Teie reisi üksikasjad”. Nimetatud ülevaade sisaldab lisaks „Basic” lennuhinna kui sellisele, mis hõlmab maksusid, ka halduskuludele vastavat summat ja vajaduse korral krediitkaardiga tasumise kulusid. Need kulud kokku moodustavad „Lõpphinna koos kõigi kuludega”. Broneeringu tegemiseks peab klient seejärel esitama oma isikuandmed. Siis peab ta nõustuma „Veotingimuste” ja „Veebilehe kasutamise tingimustega”. „Veotingimuste” punkt 8.4 puudutab pagasid ning selles täpsustatakse järgmist:

„„Basic” hinna puhul tuleb reisija kohta kuni 23 kg pagasi registreerimisel maksta lisatasu, mis sõltub iga lennu eripärast. „Optima” ja „Excellence” hinna puhul on kuni 23 kg pagasi registreerimine tasuta.

Olenemata valitud hinnast võib reisija registreerida rohkem kui ühe 23 kg kaaluva pagasi juhul, kui iga pagasiühiku eest on makstud lisatasu. Võimalik on registreerida ka raskemat pagasit, mille eest tuleb maksta lisatasu ning mille ühiku kaal ei tohi ületada 32 kg.

[...]”

22. Pärast nende tingimustega nõustumist palutakse kliendil jätkata broneerimisprotsessi, klõpsates nupul „Isikupärastage oma lend”. Vueling pakub seega lennuteenuse täiustamiseks erinevaid teenuseid, mille puhul klient valib, kas neist keelduda või nendega nõustuda, tingimusel et ta tasub võimaliku hinnalisa. Selles etapis võib klient näiteks valida „alates” 13 eurost (hind alla omahinna) pagasi registreerimise või reisimise koos lemmikloomaga. Kõigi nende etappide käigus muutub „Lõpphind koos kõigi kuludega” vastavalt kliendi tehtud valikutele. Seejärel võib klient oma broneeringu lõpule viia, tasudes ühe summana reisi koguhinna.

23. Nagu Vueling oma seisukohtades märkis⁸, on seega eesmärk pakkuda klientidele isikupärastatud lennuveoteenust, mida pakkumist segmenteerides on kohandatud nende vajadustele ja rahalistele vahenditele vastavaks. Selle strateegia elluviimine tähendab esiteks lennuveoteenuse põhielementide eristamist lisaelementidest, mis selle teenuse moodustavad, ning teiseks lisaelementide muutmist valikulisteks elementideks nii, et see võimaldaks kliendil teha need valikud – juhul kui viimane peab neid vajalikuks – sõnaselge *opt-in* valikukinnituse alusel. Soodsaima hinnaga reisimine, mida võimaldab „Basic” hind, tähendab järelikult loobumist teatud hulgast teenustest, mis seevastu sisalduvad kõrgemates hindades „Optima” või „Excellence”.

24. *Low cost* ettevõtja strateegia võib seega kokku võtta järgmiselt:

„Selleks et klient saaks kasutada äärmiselt atraktiivset hinda, vastutab [lennuettevõtja] tarbija veo eest, kuid üksnes veo eest[⁹].”

25. Kas liidu õigusega, eelkõige määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikega 1 saab kahtluse alla seada selle majandusmudeli? Kas niisugune strateegia, mille puhul esitatakse arve valikuliste teenuste eest nagu pagasi registreerimine, rikub tarbija õigusi ning on vastuolus liidu seadusandja poolt selles määruuses ette nähtud normidega?

26. Mina nii ei arva.

⁸ — Seisukohtade punktid 4–9.

⁹ — Seisukoht, mille esitas Ameerika esimese *low cost* lennuettevõtja Southwest Airlines'i tegevjuht H. D. Kelleher.

27. On selge, et lennundusturu liberaliseerimise ja sellest tulenev piirangute kaotamisega lennundussektoris kaasneb lennuettevõtjate ja eelkõige *low cost* ettevõtete kuritarvitav ja ekslik praktika. Mitmed neist on süüdi mõistetud ebaseaduslikeks või piiravateks osutunud klauslite lisamise eest oma veolepingutesse¹⁰ või töötajate töölevõtutingimuste tõttu. Viimaste maine saab seeläbi kahjustatud, seda enam et need töölevõtutingimused rajanevad tänapäeval lennutranspordi ajaloolisi koodi purustaval mudelil. Paljud reisijad on seetõttu üllatunud lisatasude maksmisest niisuguste teenuste eest, mis seniajani on olnud täielikult lennupileti hinna sees. Kas see on vastutatu turu liberaliseerimise eest? Ilmselt jah. Liidu seadusandja poolt alates 1987. aastast sisse viidud liberaliseerimise eesmärk oli kõrvaldada siseriiklike turgude suletus ja parandada lennuettevõtjate konkurentsivõimet, avades turu konkurentsile ja piirates liikmesriikides seni tunnustatud õigusnormidest tulenevaid volitusi. Lühidalt öeldes oli eesmärk jõuda pakkumiste suurema mitmekesisuseni ja tarbijatele kõige soodsama hinnakujunduseni.

28. Sellega nõustuvad kõik, et nimetatud eesmärk on saavutatud. Uute ettevõtjate saabumine lennundusturule sundis turgu valitsevaid ettevõtjaid – keda eile süüdistati turgu valitseva seisundi kuritarvitamises või hinnakokkulepetes – oma hinnakujundust üle vaatama. Lennuhinnad on oluliselt vähenenud, mis võimaldab ka nendel tarbijatel reisida ja lennukiga sõita, kellel seni selleks vajalikke vahendeid ei olnud. See liberaliseerimine on niisiis võimaldanud täita piiratud ostujõuga klientide vajadused. *Low cost* lennuettevõtjad on leidnud oma sihtgrupi ning turgu valitsevad ettevõtjad juurutavad oma tänases tegevuses *low cost*–lähenemist, kuivõrd Air France SA on arendanud välja oma tütarettevõtja HOP ! ning Deutsche Lufthansa AG–l on Germanwings.

29. Sektori dereguleerimine on seega kindlalt kaasa toonud turgu valitsevate ettevõtjate ja *low cost* lennuettevõtjate liiasuse, mille piisavaks heaks näiteks on easyJet Airline Co. Ltd, Ryanair Ltd, Busses Airlines või isegi Air France SA süüdimõistmised. Seda enam ei tohi unustada, et konkurentsi ergutades ja turgu uutele ettevõtjatele avades tõi see liberaliseerimine tarbijatele lõppkokkuvõttes kaasa arvukalt otseseid eeliseid seoses mõistlikult madalate hindadega.

30. Mis puudutab lennuteenuste ja täpsemalt pagasi registreerimisteenuse hinnakujundamist, siis ei tohi aruteluga eksida. Kuigi soov lennuettevõtjate äritegevust ümber kujundada on täiesti õiguspärane, ei muuda see siiski asjaolu, et lennuettevõtjate hinnakujundamise vabadust tunnustades määrus nr 1008/2004 dereguleerib selle sektori. Käesolevas kohtuasjas on otsustavaks küsimuseks see, kas see vabadus hõlmab pagasi registreerimise eest võimaliku lisatasuna arve esitamist või on iseenesest tegemist õigusvastase käitumisega, mida tuleb selgitada tarbijakaitset käsitlevate õigusnormide üld- ja erisätete alusel. Sellegipoolest ei saa see küsimus mingil juhul võimaldada niisuguste õigusnormide taaskehtestamist, mida liidu seadusandja on pidanud vajalikuks eemaldada, kui just ei soovita seda asendada.

31. Käesolevas kohtuasjas ma leian, et see võimalik arve esitamine jääb hinnakujundamise vabaduse alla, mida tunnustab ka liidu seadusandja määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikes 1.

B. Minu tõlgendus nendele tekstidele

32. Niisugusele järeldusele jõudmiseks tuleb kasutada klassikalisi tõlgendusmeetodeid, mille hulka kuulub teleoloogiline meetod. Nimelt, nagu mina seda näen, on liidu seadusandja kasutatud sõnad määruse nr 1008/200/ artikli 2 punkti 18 ja artikli 22 lõikes 1 eriti laialivalguvad kui mitte ebatäpsed.

10 — Võimalus broneerimise järgselt piletihinna tõsta, vastutusest vabastamine, piletihinna tagastamisest keeldumine *force majeure* olukorras, hüvitise puudumine tehniliste põhjuste tõttu lennu tühistamisel, lennureisist mahajätmine, lennujaamatasude eest arvete esitamine, mitmesugused erinevad halduskulud, isikuandmete töötlemine jne.

33. On täiesti ilmne, et määruse nr 1008/2008 raames loodud süsteemiga sooviti lennundusturgu liberaliseerida. See põhimõte kehtestati nõukogu 23. juuli 1992. aasta määrusega (EMÜ) nr 2409/92 piletihindade ja lastitariifide kohta¹¹ ja selle eesmärk oli jõuda selleni, et turu konkurentsile avamisega oleks pakkumiste hulk tarbijate jaoks mitmekesisem ning hinnad madalamad.

34. Selleks andis liidu seadusandja lennuettevõtjatele täieliku hinnakujundamise vabaduse „reisijate piletihindade puhul”¹². Järelikult piiras seadusandja liikmesriikide poolt selles valdkonnas seni teostatud täielikku iseseisvust, kui ta asendas hindade heakskiitmise pädevuse, mis liikmesriikidel oli, lihtsa meetmega hindadest eelnevalt teatada ning piiras – selleks et niisuguseid suundumusi lõpetada – nende sekkumise juhtudega, kui hinnad olid kas liiga kõrged, nii et nendega kahjustati teenuse kasutajaid, või langesid pidevalt.

35. Määruse nr 1008/2008 eesmärk on tulenevalt selle artikli 1 lõikest 1 reguleerida ka ühendusesiseste lennuteenuste hinnakujundust.

36. Selle määruse artikli 22 lõikes 1 kinnitab liidu seadusandja „piletihindade” hinnakujundamise vabaduse põhimõtet. Eesmärk järgib seega sektoris piirangute kaotamist, vähendades liikmesriikide sekkumise ulatust, sest loobutud on hindadest eelnevat teatamise meetmetest ja eespool mainitud kaitseklauslitest.

37. Nimetatud määruse artiklis 23 kehtestab liidu seadusandja tarbijakaitse erisätteid seoses transpordiettevõtjate kuritarvitava või eksliku praktikaga. Nagu mina seda näen, kaasneb selle hinnakujundamise vabadusega ka selguse kohustus osutatavate teenuste üksikasjade osas selliselt, et teenuste võistupakkumisel saaks kasutaja hinnataset täpselt hinnata. See on võimalik vaid suhteliselt keerukate hindade puhul, mis mina arvates tuleneb otseselt selle süsteemi mõttest, mida liidu seadusandja oma eesmärgi saavutamisel soovis, nimelt pakkumuste mitmekesistamine ja sellest tulenev tarbija ostujõule kohandatud teenuste paljus.

38. Nüüd uurime üksikasjalikult iga lennuteenuste hinnakujundamise aluseks olevat põhimõtet.

1. Hinnakujundamise vabaduse põhimõte

39. Nagu ma juba märkisin kinnitab liidu seadusandja „piletihindade” kujundamise vabaduse põhimõtet määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikes 1. Enne selle põhimõtte ulatuse üksikasjalikumat analüüsimist tuleb teha järgmised kaks märkust.

40. Esiteks ei ole liidu seadusandja määratlenud isegi mitte hinna mõistet. Käesolevas ettepanekus lähtun ma küll seisukohast, et see mõiste tähistab veohinda, millega reisija broneerib konkreetse sõidu, lennud, kuupäevad ja olenevale olukorrast broneerimisklassi.

41. Teiseks tuleb märkida, et tulenevalt määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikest 1 ei kohaldata hinnakujundamise vabadust hindadele, mis kehtivad avaliku teenindamise kohustuste hulka kuuluvate lennuteenuste suhtes. Seda vabadust ei kohaldata samuti maksude suhtes, mille on kehtestanud avalik võim või lennujaama haldaja, milleks on maksud, lennujaamatasud ning turvalisuse või kütusega seotud lisatasud ja lõivud, mis oma laadilt ei saa kuuluda ettevõtja otsustuspädevusse ning millele liidu seadusandja viitab konkreetselt ja eraldi määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõikes 1.

11 — ELT L 240, lk 15; ELT eriväljaanne 07/01, lk 427.

12 — Vt määruse nr 2409/92 artikli 5 lõige 1. Nimetatud määruse artikli 2 punktis a määratletakse piletihindasid kui hindasid, mida reisijad maksavad „enda lennu ja oma pagasi veo eest, ning mis tahes tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas tasu ja muud tingimused, mida pakutakse agentuurile ja teistele abiteenistustele”.

42. Arvestades seda täpsustust ja jättes välja need kaks kulukategooriat, näib, et lennuettevõtjatele oma teenuste hindade määramiseks antud vabadus on täielik.

43. Esiteks kasutab liidu seadusandja nimetatud vabaduse esemelise ulatuse määratlemiseks iseäranis laia väljendit.

44. Määruse nr 1008/2008 prantsuskeelses versioonis peab hinnakujundamise vabadus kehtima „*tarifs des passagers*” suhtes, mis on iseenesest on väga laia tähendusega mõiste. Saksa- ja ingliskeelses versioonis kasutab liidu seadusandja veelgi laiemat mõistet, milleks on vastavalt mõisted „*Flugpreise*” ja „*air fares*”, mis viitavad „lennuhindadele”. Lisaks kasutatakse hispaaniakeelses versioonis isegi mõistet „*tarifas [...] de los servicios aéreos*”.

45. Lisaks on need „piletihinnad” või ka „lennuhinnad” määratletud ühesuguselt, sõltumata määruse nr 1008/2008 keeleversioonidest, kuna määruse artikli 2 punktis 18 on need määratletud kui „*hinnad [...], mida makstakse lennuettevõtjatele [...] reisijate veo eest* lennuteenuse osutamisel, *ning mis tahes tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas agendile makstav tasu ja tema suhtes kohaldatavad muud tingimused ning muud abiteenused*”¹³.

46. Selle määruse artikli 2 punktis 18 tähenduses „hin[d], mida makstakse [...] reisijateveo eest” peaks hõlmama kõiki puhaskulusid, mille toob kaasa transporditeenuse osutamine alates kliendi poolt lennu broneerimisest kuni viimasele pagasi väljastamisega pagasilindilt. Lennutranspordilepingu täitmine sisaldab hulka teenuseid, mille hulka kuuluvad reisijate registreerimine, reisijate lennuki pardale tulek ja nende vastuvõtt, reisijate ja nende pagasi vedu lähtekohast sihtkohta, arvestades seejuures ohutusnõudeid, lennu kestel reisijate eest hoolitsemine, reisijate lennukist lahkumine ja lõpuks nende pagasi väljastamine. Kõigi nende teenustega kaasnevad kulud, mis ei ole seotud üksnes reisijateveoga kitsas tähenduses, vaid ka reisija broneeringu töötlemisega, lennupileti väljastamisega, lennuki ja lennujaama infrastruktuuri kasutamise ja hooldamisega ning pagasi käitlemisega. Samuti on lennutranspordilepingu nõuetekohasel täitmisel eeldatav, et sellele aitavad kaasa erinevate elukutsete esindajad, nagu müügiagendid, lennukimeeskond ja maapealne personal, mehaanikud ja muud hooldusega tegelevad isikud.

47. Lisaks ei piirdu liidu seadusandja viitamisega „hindadele [...], mida makstakse [...] reisijate veo eest”. Seadusandja viitab sõnaselgelt hindadele, mis puudutab „agendile makstavat tasu ja tema suhtes kohaldatavaid muid tingimusi”, mis läheb oluliselt kaugemale kuludest, mis on otseselt teotud lennutranspordiga selle kitsas tähenduses. Selles osas ma ei arva, et mõiste „abiteenused” määruse nr 1008/2008 artikli 2 lõike 18 tähenduses on tingimata seotud agentide pakutavate teenustega. See mõiste võib järelikult hõlmata arvukaid teenuseid.

48. Neid asjaolusid arvestades hõlmab pilethindade mõiste minu hinnangul järelikult laia valikut turuteenuseid, olgu tegemist reisijate veoks kohustuslike või vältimatute teenustega või siis rohkem lisateenustega, mille eest võib küsida hinnalisa.¹⁴

49. Mis puudutab arve esitamist pagasi registreerimise eest, siis puudub minu arvates igasugune kahtlus, et see on nimetatud mõistega seotud, kuuludes järelikult määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikes 1 tunnustatud hinnakujundamise vabaduse alla. Meenutagem, et pagasi registreerimine on turuteenus, mis tähendab lennuettevõtja jaoks kulu, kuna selle teenusega kaasnevad eeldatavasti pagasi käitlemise, sorteerimise, ladustamise, kättetoimetamise ja isegi turvalisuse tagamisega seotud kulud.

13 — Kohtujuristi kursiiv.

14 — Euroopa Kohus täpsustas 19. juuli 2012. aasta otsuses kohtuasjas C-112/11: ebookers.com Deutschland, et võimalikud hinnalisad „kaasnevad seega teenustega, mis lennuteenust ennast täiendades ei ole reisijate- või lastiveoks kohustuslikud ega vältimatud, nii et tarbija kas nõustub nendega või keeldub neist” (punkt 14).

50. Teiseks hõlmab lennuettevõtjatele antud hinnakujundamise vabadus samuti piletihindade kehtestamise viise. Tingimusel, et tarbija teavitamise osas on järgitud määruse nr 1008/2008 artiklis 23 kindlaksmääratud nõudeid, on lennuettevõtjal vabadus ette näha tingimused, mille alusel nad kohaldavad oma hindasid. Teisisõnu on nendel lennuettevõtjatel – välja arvatud avaliku teenindamise kohustusele vastavad lennuliinid – vabadus määratleda niisuguste teenuste valik, mida nad kavatsevad lisada oma veolepingusse, ning määrata kindlaks, mil viisil kavatsevad nad nende teenuste eest arve esitada, ilma et liikmesriikidel oleks selles osas järelevalveõigust. Nagu märgib Euroopa Komisjon oma seisukohtades, ei ole liikmesriikidel viidatud määruse alusel pädevust üksikasjalikult ette näha lennupileti hinnale kohaldatavaid hinnatingimusi ega isegi mitte täpsustada teenuseid, mis peavad selles hinnas sisalduma.¹⁵ Tänu sellele normile tekivad lennuettevõtjate erinevad ärimudelid ja konkurentsistrateegiad ning lennuettevõtjad võivad otsustada oma pakkumisi mitmekesistada ja osadeks jaotada.

51. Mis puudutab registreeritud pagasi hinnakujundust, siis kuna seda teenust ei näe ette ohutusnormid, mis võivad küll kehtida istekoha olemasolu suhtes, on lennuettevõtjal järelikult valikuvabadus.

52. Lennuettevõtja võib otsustada lisada selle teenuse kulu lennupileti baashinda, nagu teevad seda suurem osa turgu valitsevaid ettevõtjaid, kes tahavad oma teenuse kvaliteeti rõhutada ja parandada, arvestades *low cost* lennuettevõtjate konkurentsi.

53. Lennuettevõtja võib otsustada ka vähendada pagasi käitlemise, sorteerimise, vedamise ja kättetoimetamisega seotud kulusid, jättes selle teenuse baaspakkumisest välja ning pakkudes seda võimaliku hinnalisana eest. Niisugune praktika teeb võimalikuks pakkuda lende soodsamate hindadega, kui seda teevad teised ettevõtjad, ning see kuulub määruses nr 1008/2008 viidatud turuloogika hulka. See võimaldab tagada hinna, mis on tarbija soovitud teenustega proportsionaalne.

54. Niisugune tõlgendamine ei ole ilmselgelt kohaldatav käsipagasi või salongi võetava pagasi suhtes, kuna lennuettevõtja peab tagama viimatinimetatud artiklite tasuta vedamise, ja seda kahel põhjusel. Esiteks, erinevalt registreeritud pagasist on käsipagas üksnes reisija vastutusel. See ei jää mingil moel lennuettevõtja osutatud turuteenuste raamidesse ja kuna nende registreerimisega ei kaasne mingeid kulusid, siis viitab määrus nr 1008/2008 nende asukoha kindlakstegemisele ja ladustamisele, vastupidiselt registreeritud pagasile.

55. Teisalt on õigus hoida enda juures ja enda hoole all neid esemeid, mida peetakse kõige väärtuslikumaks või asendamatumaks, seotud isiku väärikusega, nagu seda tunnistab ka eelotsusetaotluse esitanud kohus. Neil asjaoludel ei saa ma järelikult heaks kiita põhimõtet, mille kohaselt kasvõi tulevikus võiks käsipagasi teha tasuliseks.

56. Kõiki neid asjaolusid arvestades leian ma seetõttu, et määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikega 1 ei ole vastuolus see, et niisugune lennuettevõtja nagu Vueling esitab võimaliku hinnalisana reisijale arve tema pagasi registreerimise eest.

57. Kui Euroopa Kohus ei peaks nõustuma selle tõlgendusega ja leiab, et pagasi registreerimine on kohustuslik teenus, millega seotud kulu on arvestatud pileti baashinna sisse, on ikkagi vaja üldiselt määrata kindlaks sellise teenuse sisu. See eeldaks, et Euroopa Kohus määratleb Euroopa Liidu 28 liikmesriigi jaoks nii lubatud pagasi maksimaalse suuruse kui kaalu, võttes arvesse võimaliku kasutatava lennukitüübiga seotud ohutusnõudeid. On selge, et niisugune otsus, millega määratakse kindlaks pagasi registreerimise tehnilised eeskirjad, ei kuulu Euroopa Kohtu pädevusse ega ole isegi tema ülesanne.

¹⁵ — Käesoleva ettepaneku punkt 19.

58. Pealegi näib niisugune lähenemine mulle raskesti kokkusobitavana vaba konkurentsi ja tarbijate kaitset puudutavate nõuetega, millele tugineb määrus nr 1008/2008. Esiteks, mistahes vormis niisugune määratlus ka oleks, piiraks selline lähenemine turuteenuste konkurentsi, mis ilmselgelt kahjustaks selle määruse kasulikku mõju. Teisalt takistaks see tarbija soovitud teenustele vastavat proportsionaalset hinnakujundamist, mistõttu üksnes käsipagasiga lendav reisija kannaks oma naabri pagasi registreerimisega seotud kulusid, mis minu arvates võib tarbijakaitset kompromiteerida.

2. Tarbija õiguste kaitse

59. Liidu seadusandja on lennuettevõtjatele antud hinnakujundamise vabaduse piiritletud vajadusega järgida tarbija õiguste kaitsega seotud nõudeid, mis on sätestatud määruse nr 1008/2008 artiklis 23.

60. Määruse nr 1008/2008 artikli 23 „Teave ja mittediskrimineerimine” lõikes 1 on täpsustatud järgmist:

„Avalikkusele mis tahes vormis pakutavate või avaldatud, sealhulgas Internetis kättesaadavad, asutamislepingut kohaldava liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast algavate lennuteenuste piletihinnad [...] sisaldavad kohaldatavaid tingimusi. Lõplikku makstavat hinda näidatakse alati ja see sisaldab kõiki piletihindu [...] ning samuti avaldamise ajal kohaldatavaid vältimatuid ja prognoositavaid makse, tasusid, lisatasusid ja lõive. Lisaks lõplikku hinna näitamisele esitatakse vähemalt alljärgnev teave:

- a) piletihind [...];
- b) maksud;
- c) lennujaamatasud ja
- d) muud (nt julgeoleku või kütusega seotud) tasud, lisatasud ja lõivud,

kusjuures punktides b, c ja d nimetatud maksud, tasud ja lõivud on lisatud piletihinnale [...]. Võimalikud hinnalisad tuleb näidata selgelt, läbipaistval ning üheselt mõistetaval viisil mis tahes broneerimisprotsessi alguses ja tarbijale peab jääma võimalus neid valida või mitte.”

61. See lennuteenuste hinnakujundamist puudutav säte on Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2005/29/EÜ¹⁶ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2011/83/EL¹⁷ kehtestatud üldiste eeskirjade suhtes *lex specialis*. Selle eesmärk on tagada lennuettevõtjate kasutatava hinnakujunduse suurem läbipaistvus, selleks et tagatud oleks tarbija suurem kaitse eksliku või kuritarvitava praktika eest, mida on reisijad liiga sageli kritiseerinud.

62. Puudub vajadus täpsustada, et hind on kriteerium, mille alusel reisijad valivad lennuettevõtja. Oluline erinevus lennupileti baashinna ja pileti broneerimisel reisija tasutava koguhinna vahel on tingitud muude kuluosade, nimelt maksude, tasude ja võimalike lisatasude olulisest suurusest.

63. Lisaks tõi kaubanduspraktika, aga ka lennuettevõtjatele pandud erinevad maksud endaga reisijate piletite puhul kaasa hinnaosade arvukuse, mis ei suurenda hinnaastmestiku läbipaistvust.

16 — 11. mai 2005. aasta direktiiv, mis käsitleb ettevõtja ja tarbija vaheliste tehingutega seotud ebaausaid kaubandustavasid siseturul ning millega muudetakse nõukogu direktiivi 84/450/EMÜ, Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 97/7/EÜ, 98/27/EÜ ja 2002/65/EÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 2006/2004 (ebaausate kaubandustavade direktiiv) (ELT L 149, lk 22).

17 — 25. oktoobri 2011. aasta direktiiv tarbija õiguste kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 93/13/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 1999/44/EÜ ja millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 85/577/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 97/7/EÜ (ELT L 304, lk 64).

64. Lõpuks on teatud kulud turunduse kaalutlustel peidetud, mis on aga vastuolus vajadusega läbipaistvalt esitada kohaldatavad hinnad.

65. Määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõikes 1 eristab liidu seadusandja selgelt esiteks piletihinda, maksusid ja muud liiki tasusid, mis on vältimatud ja avaldamise ajal prognoositavad, ning teiseks võimalikke hinnalisasid.

66. Mis puudutab piletihindasid, maksusid ja muud liiki tasusid, siis on lennuettevõtja kohustatud välja tooma kõigi nende hindade kohaldamise tingimused, sõltumata vormist, milles need avaldati.

67. Mis puudutab võimalikke hinnalisasid, siis Euroopa Kohus täpsustas eespool viidatud otsuses ebookers.com Deutschland, et lennuettevõtja peab tagama, et need hinnalisad peavad olema näidatud selgelt, läbipaistvalt ning üheselt mõistetaval viisil mis tahes broneerimisprotsessi alguses, ning olema veendunud, et tarbijal on seega võimalus neid hinnalisasid valida või mitte kõnealuse teenusega nõustumisel või sellest keeldumisel (*opt-in*).¹⁸

68. Seega kui lennuettevõtja võib hinnakujundamise vabaduse alusel, mis tal on tulenevalt määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikest 1, esitada pagasi registreerimisel arve võimaliku hinnalisana, siis peab ta igal juhul järgima nõudeid, mis on seoses tarbija teavitamisega eraldi määruse artikli 23 lõikes 1 ette nähtud.

69. Nüüd tuleb analüüsida, kas nende sätetega on vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid, nagu LNA artikkel 97. Olgu meenutatud, et eelotsusetaotluse esitanud kohus tõlgendas seda artiklit nii, et selle kohaselt on lennuettevõtjal keelatud esitada reisija pagasi registreerimisel arve lennupileti baashinna tõstmise kaudu.

70. Selliselt tõlgendatuna ei ole kõnealused õigusnormid ilmselt kooskõlas liidu õigusega. Sel viisil taaskehtestatakse riigi tasandil õigusnormid, mille liidu seadusandja siiski püüdis määrusega nr 1008/2008 kaotada sektori reguleerimise vähendamise ja liberaliseerimise teel. Nagu ma märkisin, ei ole liikmesriikidel enam – erandina avaliku teenindamise ülesandeks olevatest lennuliinidest – õigus teostada järelevalvet lennuettevõtjate kindlaksmääratud hinnatasemetel, kohaldatavate hinnatingimuste ja selliste teenuste laadi üle, mis võivad olla lisatud lennupileti baashinda.

71. Lisaks on niisugused õigusnormid alguseks ühtlustamisele, mille liidu seadusandja näeb vastavalt määruse nr 1008/2008 pealkirjale ette „ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade”¹⁹ kehtestamise teel. Määruse põhjendustest 2, 5, 16 ja 18 tuleneb, et eesmärk on saavutada lennunduse siseturgu käsitlevate liidu õigusaktide tõhusam ja ühtlasem kohaldamine nii, et esiteks välditakse eeskirjade erinevast kohaldamisest siseriiklikul tasandil tuleneva konkurentsi moonutamist ning teiseks võimaldatakse tarbijatel tõhusalt võrrelda lennuteenuste hindasid. Kuna lennutransport on olemuselt rahvusvaheline turg, kus tegutsevad rahvusvahelise ulatusega lennuettevõtjad broneerimisprogrammide abil, millest ükski ei ole käesoleval ajal riigisisene, siis on liidu seadusandja seatud eesmarke arvestades mõeldamatu, et lennuettevõtjate tegevust suunaksid tegelikult liidu kõigi liikmesriikide ühiseeskirjad. Niisugused normid läheksid ilmselt vastuollu nende eesmärkidega.

72. Järelikult ja arvestades neid kaalutlusi kogumis, leian ma, et määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikes 1 sätestatud hinnakujundamise vabaduse põhimõtet tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid, nagu kõne all põhikohtuasjas, millega keelatakse lennuettevõtjal võimaliku hinnalisana esitada arve reisija pagasi registreerimise eest.

18 — Nimetatud kohtuotsuse punkt 14.

19 — Kohtujuristi kursiiv.

73. Siiski leian ma, et siseriiklikud ametivõimud peavad tagama, et sellise teenuse eest arve esitamisel järgivad lennuettevõtjad nõudeid, mis nende suhtes kehtivad tulenevalt määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõikes 1 sätestatud tarbija õiguste kaitsmisest, teatades selgelt, läbipaistvalt ning üheselt mõistetavalt kliendi alustatud broneerimisprotsessi alguses pagasi registreerimisega seotud hinnakujundusviisidest ning andes võimaluse abil teenus valida või mitte kliendile õiguse kõnealuse teenusega nõustuda või sellest keelduda.

74. Järelikult peab käesolevas kohtuasjas eelotsusetaotluse esitanud kohus kontrollima, kas Vueling järgis M. J. Arias Villegase puhul nimetatud nõudeid.

II. Ettepanek

75. Esitatud kaalutlustest lähtudes teen Euroopa Kohtule ettepaneku vastata Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n° 1 de Ourense esitatud eelotsuse küsimusele järgmiselt:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta artikli 22 lõikes 1 sätestatud hinnakujundamise vabaduse põhimõtet tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugused siseriiklikud õigusnormid, nagu on kõne all põhikohtuasjas, millega keelatakse lennuettevõtjal võimaliku hinnalisana esitada reisijale arve tema pagasi registreerimise eest.

Siiski peavad pädevad siseriiklikud ametivõimud tagama, et sellise teenuse eest arve esitamisel järgivad lennuettevõtjad nõudeid, mis nende suhtes kehtivad tulenevalt määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõikes 1 sätestatud tarbija õiguste kaitsmisest, teatades selgelt, läbipaistvalt ning üheselt mõistetavalt kliendi alustatud broneerimisprotsessi alguses pagasi registreerimisega seotud hinnakujundusviisidest ning andes võimaluse abil teenus valida või mitte kliendile õiguse kõnealuse teenusega nõustuda või sellest keelduda.