



Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

18. september 2014*

Eelotsusetaotlus — Lennutransport — Euroopa Liidus lennuteenuste osutamist käsitlevad ühiseeskirjad — Määrus (EÜ) nr 1008/2008 — Hinnakujundamise vabadus — Pagasi registreerimine — Lisatasu — Mõiste „piletihind” — Tarbijakaitse — Ebaõiglase lepingutingimuse tõttu lennuettevõtjale trahvi määramine — Siseriiklik õigusnorm, mille kohaselt reisijate vedu ja pagasi registreerimine peab olema arvestatud lennupileti baashinna sisse — Vastavus liidu õigusele

Kohtuasjas C-487/12,

mille ese on ELTL artikli 267 alusel Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n°1 de Ourense (Hispaania) 23. oktoobri 2012. aasta otsusega esitatud eelotsusetaotlus, mis saabus Euroopa Kohtusse 2. novembril 2012, menetluses

Vueling Airlines SA

versus

Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: koja president T. von Danwitz, kohtunikud E. Juhász, A. Rosas (ettekandja), D. Šváby ja C. Vajda,

kohtujurist: Y. Bot,

kohtusekretär: vanemametnik M. Ferreira,

arvestades kirjalikus menetluses ja 8. jaanuari 2014. aasta kohtuistungil esitatut,

arvestades kirjalikke seisukohti, mille esitasid:

- Vueling Airlines SA, esindajad: *abogado* J. M. Rodríguez Cárcamo ja *abogado* B. García Gómez,
- Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia, esindajad: O. Peñas González ja I. Torralba Mena,
- Hispaania valitsus, esindajad: A. Rubio González ja S. Centeno Huerta,
- Euroopa Komisjon, esindajad: J. Rius ja N. Yerrell,

olles 23. jaanuari 2014. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

* Kohtumenetluse keel: hispaania.

on teinud järgmise

otsuse

- 1 Eelotsusetaotlus puudutab küsimust, kuidas tõlgendada Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta (ELT L 293, lk 3) artikli 22 lõiget 1.
- 2 See taotlus esitati Vueling Airlines SA (edaspidi „Vueling Airlines”) ja Instituto Galego de Consumo de la Xunta de Galicia (Galicia autonoomse piirkonna valitsuse haldusalas olev tarbijakaitseamet, edaspidi „Instituto Galego de Consumo”) vahelises vaidluses selle üle, et viimane määras trahvi karistusena Vueling Airlinesi lennutranspordilepingute sisu eest.

Õiguslik raamistik

Rahvusvaheline õigus

- 3 Rahvusvahelise õhuveo nõuete ühtlustamise konventsioon, mis sõlmiti Montréalis 28. mail 1999, kirjutati Euroopa Ühenduse poolt alla 9. detsembril 1999 ja kiideti tema nimel heaks nõukogu 5. aprilli 2001. aasta otsusega 2001/539/EÜ (EÜT L 194, lk 38; ELT eriväljaanne 07/05, lk 491; edaspidi „Montréali konventsioon”).
- 4 Montréali konventsiooni artiklid 17-37 moodustavad selle konventsiooni III peatüki pealkirjaga „Vedaja vastutus ja kahju hüvitamise ulatus”.
- 5 Selle konventsiooni artikkel 17 „[...] pagasile tekitatud kahju” sätestab:

„[...]

2. Vedaja vastutab registreeritud pagasi hävimise, kaotsimineku või kahjustumise tõttu tekkinud kahju eest ainult juhul, kui hävimise, kaotsimineku või kahjustumise põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil registreeritud pagas oli vedaja valduses. Vedaja ei vastuta, kui kahju on tekkinud pagasi enda defekti, puuduse või muu omaduse tõttu. Reisija isiklike asjade ja muu registreerimata pagasi puhul vastutab vedaja kahju eest, mis on tekkinud vedaja enda, tema teenistuja või esindaja süül.

3. Kui vedaja tunnistab registreeritud pagasi kaotsimineku või kui registreeritud pagas ei ole jõudnud kohale kahekümne ühe päeva jooksul alates määratud saabumistähtpäevast, võib reisija kasutada vedaja suhtes õigusi, mis on talle ette nähtud veolepingus.

4. Mõiste „pagas” tähendab selles konventsioonis nii registreeritud kui ka registreerimata pagasit, kui ei ole sätestatud teisiti.”

Liidu õigus

- 6 Määrus nr 1008/2008 võeti vastu EÜ artikli 80 lõike 2 alusel, mis vastab ELTL artikli 100 lõikele 2, mis paikneb EL toimimise lepingu VI jaotises „Transport” ja lubab kehtestada kohaseid sätteid muu hulgas lennutranspordi kohta. See määrus sõnastab ümber mitu määrust, sealhulgas ka nõukogu 23. juuli 1992. aasta määruse (EMÜ) nr 2409/92 piletihindade ja lastitariifide kohta (EÜT L 240, lk 15; ELT eriväljaanne 07/01, lk 427).

7 Määruse nr 1008/2008 põhjenduses 16 on öeldud:

„Tarbijatel peaks olema võimalik tõhusalt võrrelda erinevate lennuettevõtjate lennuteenuste hindu. Seepärast peaksid ühenduses algavate lennuteenuste eest tarbija poolt lõplikud makstavad hinnad olema igal ajahetkel avalikustatud ning sisaldama kõiki makse, tasusid ja lõive. [...]”

8 Selle määruse I peatükis „Üldsätted” paikneva artikli 1 „Sisu” lõikes 1 on sätestatud:

„Käesolev määrus reguleerib [...] ühendusesiseste lennuteenuste hinnakujundust.”

9 Samasse peatükki kuuluv artikkel 2 „Mõisted” näeb ette:

„Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

[...]

4. „lennuteenus” – lend või lendude sari, et vedada reisijaid, lasti või posti tasu või rendi eest;

[...]

13. „ühendusesisene lennuteenus” – lennuteenus, mida osutatakse ühenduses;

[...]

15. „kohtade müük” – ainult kohtade otsemüük ilma lisateenusteta (nagu majutamine) avalikkusele lennuettevõtja või tema volitatud esindajate või tellimislennu korraldaja kaudu;

[...]

18. „piletihinnad” – hinnad eurodes või kohalikus vääringus, mida makstakse lennuettevõtjatele või nende agentidele või teistele piletimüüjatele 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;

19. „lastitariifid” – hinnad eurodes või kohalikus vääringus, mida makstakse lasti veo eest, ning tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse, sealhulgas agendile makstav tasu ja tema suhtes kohaldatavad muud tingimused ning muud abiteenused;

[...]”.

10 Määruse nr 1008/2008 IV peatükki „Hinnakujundussätted” kuuluva artikli 22 „Hinnakujundamise vabadus” lõikes 1 on sätestatud:

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

11 Selle määruse samasse peatükki kuuluva artikli 23 „Teave ja mittediskrimineerimine” lõige 1 näeb ette:

„Avalikkusele mis tahes vormis pakutavate või avaldatud, sealhulgas Internetis kättesaadavad, asutamislepingut kohaldava liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast algavate lennuteenuste piletihinnad ja lastitariifid sisaldavad kohaldatavaid tingimusi. Lõplikku makstavat hinda näidatakse

alati ja see sisaldab kõiki piletihindu ja lastitariife ning samuti avaldamise ajal kohaldatavaid vältimatuid ja prognoositavaid makse, tasusid, lisatasusid ja lõive. Lisaks lõplikku hinna näitamisele esitatakse vähemalt alljärgnev teave:

- a) piletihind või lastitariif;
- 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 või lastitariifile. Võimalikud hinnalisad tuleb näidata selgelt, läbipaistval ning üheselt mõistetaval viisil mis tahes broneerimisprotsessi alguses ja tarbijale peab jääma võimalus neid valida või mitte.

[...].

Hispaania õigus

- 12 21. juuli 1960. aasta lennunduseaduse 48/1960 (Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea) (*Boletín Oficial del Estado*; edaspidi „BOE” nr 176, 23.7.1960, lk 10291), muudetud 4. märtsi 2011. aasta seadusega 1/2011, millega kehtestatakse tsiviillennundust puudutav riiklik ohutusprogramm ja muudetakse 7. juuli 2003. aasta seadust 21/2003 lennundusohutuse kohta (Ley 1/2011 por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea; BOE nr 55, 5.3.2011, lk 24995; edaspidi „LNA”), artikkel 97 sätestab:

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

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.”

- 13 Kuninga 16. novembri 2007. aasta seadusandliku dekreediga 1/2007 heakskiidetud tarbijate ja kasutajate kaitse üldseaduse konsolideeritud redaktsiooni (Real Decreto Legislativo 1/2007 por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias; BOE nr 287, 30.11.2007, lk 49181; edaspidi „tarbijakaitseadus”) artikkel 82 „Mõiste „Ebaõiglased tingimused”” sätestab:

„1. Ebaõiglasteks tingimusteks loetakse kõik lepingutingimused, mille suhtes ei ole eraldi kokku lepitud, ja kõik tavad, millega ei ole sõnaselgelt nõustatud, mis on vastuolus heausksuse nõudega ja kutsuvad esile lepinguosaliste lepingust tulenevate õiguste ja kohustuste olulise tasakaalustamatuse, mis kahjustab tarbijat ja kasutajat.

[...]

4. Eelmistes lõigetes sätestatust olenemata on igal juhul ebaõiglased sellised lepingutingimused, mis vastavalt muu hulgas artiklitele 85–90:

[...]

b) piiravad tarbija ja kasutaja õigusi;

c) viivad vastastikkuse puudumiseni lepingus [...]”.

14 Tarbijakaitseaduse artikkel 86 „Tingimused, mis on ebaõiglased, sest nad piiravad tarbija ja kasutaja põhiõigusi” näeb ette:

„Igal juhul on ebaõiglased tingimused, millega piiratakse tarbijale ja kasutajale dispositiivsetes või imperatiivsetes normides ette nähtud õigusi või jäetakse tarbijad ja kasutajad neist ilma, ja eeskätt sellised tingimused, mis näevad ette:

[...]

7. mis tahes muu loobumise tarbija ja kasutaja õigustest või nende õiguste mis tahes muu piiramise.”

15 Selle seaduse artikkel 87 „Tingimused, mis on ebaõiglased vastastikkuse puudumise tõttu” sätestab:

„Ebaõiglased on tingimused, mis vastuolus heausksusega ja tarbijat ja kasutajat kahjustades viivad vastastikkuse puudumiseni lepingus ning eelkõige:

[...]

6. tingimused, mis seavad tarbijale ja kasutajale lepingus ette nähtud õiguste kasutamisele kuludak või ebaproportsionaalsed takistused (seda eeskätt teenuste korduva või püsiva osutamise või kauba korduv- või püsivtarne lepingute puhul), tingimused, millega nähakse ette lepingu ülemäära pikk kehtivus, loobutakse piirangutest või sätestatakse piirangud, mis välistavad tarbija õiguse see leping üles öelda või piiravad seda või takistavad selle õiguse kasutamist lepingujärgses menetluses – see on nii nt tingimuste puhul, mis näevad ette lepingu sõlmimise vorminõuetest erinevad vorminõuded või ettemakstud summade tagastamatuse, tasu maksmise tegelikult osutamata teenuste eest, ettevõtja ühepoolse õiguse pöörata täitmisele lepingus ette nähtud sanktsioonid või hüvitised, mis ei vasta tegelikult tekitatud kahjule.”

16 Tarbijakaitseaduse artikkel 89 „Ebaõiglased tingimused, mis kahjustavad lepingu kehtivust ja täitmist” näeb ette:

„Igal juhul loetakse ebaõiglasteks tingimusteks:

[...]

5. kõrvalteenuste hinnatõusud, finantseerimine, tähtaegade muutmine, hinnalisa, hüvitamine või sanktsioonid, mis ei vasta lisateenustele, millega võib nõustuda või millest võib keelduda igal konkreetsel juhul ning mis peavad olema nõuetekohase selgusega või eraldi välja toodud.”

Põhikohtuasi ja eelotsuse küsimus

- 17 María José Arias Villegas ostis 2010. aasta augustis interneti kaudu lennupiletid lennuettevõtjalt Vueling Airlines. Tegemist oli nelja edasi-tagasi lennupiletiga temale ja kolmele kaaslasele Coruñaast (Hispaania) Amsterdami (Madalmaad), lennud vastavalt 18. oktoobril 2010 ja 23. oktoobril 2010. Kuna M. J. Arias Villegas registreeris nelja reisija kohta kokku kaks pagasit, siis lisas Vueling lennupiletite baashinnale (241,48 eurot) 40 eurot pagasi eest, st 10 eurot mõlema pagasiühiku eest mõlemal suunal.
- 18 Pärast reisi esitas M. J. Arias Villegas Ourense linnavalitsusele Vueling Airlinesi vastu kaebuse, milles ta heidab sellele lennufirmale ette, et viimane oli seadnud lennuveo lepingus ebaõiglase tingimuse. Kaebuse esitaja sõnul on see tingimus vastuolus kohaldatavate Hispaania õigusnormidega, milles nähakse ette lennureisija õigus registreerida üks pagas täiendavat tasu maksmata. See kaebus edastati Instituto Galego de Consumole, kes alustas Vuelingi Airlinesi suhtes väärteomenetluse, mille tulemusel määrati sellele äriühingule 3000 euro suurune trahv. Selle karistuse määramist põhjendati LNA artikli 97 ja mitme Hispaania tarbijakaitset käsitleva õigusnormi, eeskätt tarbijakaitseaduse artiklite 82, 86, 87 ja 89 rikkumisega.
- 19 Pärast seda, kui nimetatud karistuse peale esitatud esimene vaie jäeti rahuldamata, pöördus Vueling Airlines teist korda Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n°1 de Ourense'sse (Ourense halduskohus nr 1). Selles kohtus väitis ta, et liidu õigus ja eeskätt määruse nr 1008/2008 artikkel 22 näeb ette vaba hinnakujundamise põhimõtte, mille kohaselt võivad lennuettevõtjad määrata kindlaks piletite baashinnad, mis ei hõlma pagasi registreerimist, ja hiljem suurendada seda hinda juhul, kui klient soovib pagasit registreerida. Instituto Galego de Consumo on vastupidi seisukohal, et liidu õiguses ette nähtud lennuveo hindade kindlaksmääramise vabadus ei ole vastuolus Hispaania õigusnormidega, mis näevad lennuveo lepingu sisu reguleerides ette, et reisijatel on õigus sellele, et reisijateveo teenus hõlmab automaatselt reisija õigust registreerida teatud parameetritele vastav pagas.
- 20 Eelotsusetaotluse esitanud kohus on seisukohal, et Hispaania õigusnorm näeb tarbijale selgelt ette õiguse registreerida igal juhul ning lennupileti baashinnale midagi juurde maksmata teatud parameetritele vastav pagas. Niisugune õigus on loogiline ja mõistlik tarbijakaitse meede, mis mõjutab reisija inimväarikust. Kuivõrd niisugune õigus sisaldub lennutranspordilepingu leegaaldefiniitsioonis nende teenuste hulgas, mida kõik selles valdkonnas tegutsevad äriühingud peavad tagama, ei ole see vastuolus liidu õiguses ette nähtud lennupiletihindade liberaliseerimisega.
- 21 Selles osas märgib eelotsusetaotluse esitanud kohus, et lõppkokkuvõttes on reisija otsustada, kas ta registreerib pagasi või mitte, ning et registreeritud pagas mõjutab ka lennukikütuse ja lennu korraldamise kulusid. Aga samuti mõjutab neid kulusid iga reisija konkreetne kaal või see, kas reisija kasutab reisi ajal lennuki tualettruumi; nende asjaoludega seoses aga täiendavat hinnalisa nõuda ei saa, sest see riivaks nimetatud kohtu sõnul reisija inimväarikust ning tema kui tarbija kõige põhilisemaid õigusi.
- 22 Nimetatud kohus märgib, et käesoleval juhul köitis M. J. Arias Villegast Vueling Airlinesi veebilehel märgitud madal lennupileti hind. Pileti otsmise käigus avastas ta, et väljakuulutatud piletihind ei sisalda võimalust pagasit registreerida, samas kui kavandatud reisi puhul oli pagasi registreerimise vajadus loogiline. Seega oli tarbija eelotsusetaotluse esitanud kohtu sõnul sunnitud loobuma mitte ainult Hispaania seaduses tunnustatud õigusest ühele registreeritud pagasile reisija kohta, vaid lisaks oli ta kohustatud pagasi registreerimise eest maksuma täiendavat tasu, millest teda ei olnud lennuettevõtja veebilehel eelnevalt teavitatud.

- 23 Neil asjaoludel otsustas Juzgado de lo Contencioso-Administrativo n^o1 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?”

Eelotsuse küsimus

- 24 Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõikega 1 on vastuolus siseriiklik õigusnorm, mis kohustab lennuettevõtjaid lennupileti hinna eest igal juhul vedama mitte ainult reisijaid, vaid ka nende registreeritud pagasit, tingimusel et see pagas vastab teatavatele eeskätt kaaluga seotud nõuetele, ilma et niisuguse pagasi veo eest võiks nõuda mis tahes hinnalisa.
- 25 Esmalt tuleb märkida, et Hispaania valitsus on oma kirjalikes seisukohtades ja ka Euroopa Kohtus toimunud kohtuistungil märkinud, et eelotsusetaotluse esitanud kohus tõlgendab kõnealust siseriiklikku õigusnormi väärtalt. Nimetatud valitsuse sõnul käsitleb see õigusnorm lennuveo lepingu sisu ja näeb eeskätt ette lennuettevõtjate kohustuse tagada reisijate pagasi vedu. Seega ei reguleeri see õigusnorm sõidupileti hinda ega kohusta mingil moel lennuettevõtjaid registreeritud pagasit tasuta vedama.
- 26 Selles osas tuleb meeles pidada, et Euroopa Kohus ei tõlgenda eelotsusemenetluses siseriiklikke õigusnorme ega otsusta selle üle, kas eelotsusetaotluse esitanud kohus tõlgendab neid õigesti (vt eelkõige kohtuotsused Corsten, C-58/98, EU:C:2000:527, punkt 24; Dynamic Medien, C-244/06, EU:C:2008:85, punkt 19; Angelidaki jt., C-378/07–C-380/07, EU:C:2009:250, punkt 48, ja Samba Diouf, C-69/10, EU:C:2011:524, punkt 59).
- 27 Nendes tingimustes tuleb eelotsusetaotlust uurida lähtuvalt eelotsusetaotluse esitanud kohtu eeldusest, mille kohaselt põhikohtuasjas käsitletav õigusnorm kohustab lennuettevõtjaid lennupileti hinna eest igal juhul vedama mitte ainult reisijaid, vaid ka nende registreeritud pagasit, tingimusel et see pagas vastab teatavatele eeskätt kaaluga seotud nõuetele, ilma et niisuguse pagasi veo eest võiks sellel alusel nõuda mis tahes hinnalisa.
- 28 Tuleb meeles pidada, et määrus nr 1008/2008 reguleerib eeskätt liidusiseste lennuteenuste hinnakujundust. Selles osas, vastavalt selle määruse artikli 22 lõikele 1 määravad lennuettevõtjad vabalt kindlaks „piletihinnad”, milleks selle määruse artikli 2 punktis 18 toodud määratluse kohaselt on hinnad, mida makstakse lennuettevõtjatele reisijate veo eest lennuteenuse osutamisel, ning tingimused, mille alusel neid hindasid kohaldatakse. Nimetatud määrus näeb seega reisijate veol otseselt ette hinnakujundamise vabaduse, jättes siiski sõnaselgelt käsitlemata nende reisijate registreeritud pagasi veo hinnakujunduse.
- 29 Määruse nr 1008/2008 artikli 2 punktis 18 nimetatud väljendiga „piletihinnad” seoses tuleb märkida, et selle sätte keeleversioonides on teatavaid erinevusi. Kui väljendit „reisijahinnad” kasutatakse nii selle määruse prantsuskeelses („*tarifs des passagers*”) kui rootsikeelses versioonis („*passagerarpriser*”), siis on väljend „õhuveo hinnad” kasutusel hispaaniakeelses („*tarifas aéreas*”) ja ingliskeelses („*air fares*”) versioonis, väljendit „lennuhinnad” kasutatakse saksakeelses („*Flugpreise*”) ja soomekeelses („*lentohinnat*”) versioonis ning väljend „piletihinnad” on kasutusel taanikeelses („*flybilletpriser*”) ja eestikeelses versioonis.

- 30 Selles osas tuleb meeles pidada Euroopa Kohtu väljakujunenud kohtupraktikat, mille kohaselt välistab liidu õiguse ühetaolise kohaldamise ja seega ka ühetaolise tõlgendamise vajadus selle, et kahtluse korral võetaks isoleeritult arvesse sätte sõnastust ühes selle versioonidest, vaid nõuab otse vastupidi, et sätet tõlgendataks ja kohaldataks teiste ametlike keelte versioone silmas pidades (vt eelkõige kohtuotsused *Stauder*, 29/69, EU:C:1969:57, punkt 3; *EMU Tabac jt.*, C-296/95, EU:C:1998:152, punkt 36, ja *Profisa*, C-63/06, EU:C:2007:233, punkt 13).
- 31 Kui liidu õigusakti eri keeleversioonides on erinevusi, tuleb asjaomast sätet tõlgendades lähtuda selle õigusakti üldisest ülesehitusest ja eesmärkidest, mille osa see säte on (vt eelkõige kohtuotsused *Bouchereau*, 30/77, EU:C:1977:172, punkt 14; *Itaalia vs. komisjon*, C-482/98, EU:C:2000:672, punkt 49, ja *Eleftheri tileorasi ja Giannikos*, C-52/10, EU:C:2011:374, punkt 24).
- 32 Nendes tingimustes tuleb märkida, et määruse nr 1008/2008 IV peatükis „Hinnakujundussätted” asuva artikli 22 lõige 1 käsitleb hinnakujundamise vabadust ja seda täiendab artikli 23 lõige 1, mille eesmärk on eeskätt tagada liikmesriigi territooriumil asuvast lennujaamast lähtuvate lennuteenuste hindade teave ja läbipaistvus ning järelikult kaitsta tarbijat nende teenuste kasutamisel (vt selle kohta kohtuotsus *ebookers.com Deutschland*, C-112/11, EU:C:2012:487, punkt 13). Selles osas näeb viimati nimetatud säte ette teabe- ja läbipaistvuskohustuse eeskätt seoses tingimustega, mida kohaldatakse piletihindadele, lõplikule hinnale, pileti hinnale ja sellele lisanduvatele vältimatutele ja prognoositavatele hinnaelementidele ning võimalikele hinnalisadele, mis kaasnevad lennuteenust ennast täiendavate teenustega.
- 33 Vaatamata asjaolule, et määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõige 1 ei näe sõnaselgelt ette pagasiveo hinnakujundamist, tuleb mõista, et selles sättes ette nähtud kohustused hõlmavad ka seda hinnakujundamist, võttes arvesse eeskätt selle määruse põhjenduses 16 nimetatud eesmärki tõhusalt võrrelda lennuteenuste hindu.
- 34 Lisaks, nagu ka kohtujurist rõhutas eeskätt oma ettepaneku punktis 46, tuleb märkida, et pagasi registreerimisega seotud hinnalisa puhul on tegemist tingimusega, kuidas kohaldada hinda, mis tuleb maksta lennuettevõtjatele reisijate veo eest lennuteenuse osutamisel määruse nr 1008/2008 artikli 2 punkti 18 tähenduses.
- 35 Järelikult tuleb mõista, et määrust nr 1008/2008 kohaldatakse pagasiveo hindade kehtestamisele.
- 36 Mis puudutab viisi, kuidas need hinnad peavad olema kehtestatud, siis nõuab määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõige 1 eeskätt seda, et ühelt poolt oleks lennuteenuse vältimatute ja prognoositavate hinnaelementide puhul alati täpsustatud, et need kuuluvad lõpliku hinna sisse, ja teiselt poolt oleksid need hinnalisad teenuse eest, mis ei ole lennuteenuse enda seisukohalt kohustuslik ega vältimatu, näidatud selgelt, läbipaistvalt ning üheselt mõistetaval viisil mis tahes broneerimisprotsessi alguses ning kliendile peab jääma võimalus neid valida või mitte (vt selle kohta kohtuotsus *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, punkt 14).
- 37 Seega, lahendamaks küsimust sellest, kas määrus nr 1008/2008 lubab kehtestada registreeritud pagasi veo eest eraldi hinna maksmise, tuleb teha kindlaks, kas niisuguse pagasi veo eest makstavat hinda saab pidada lennuteenuse vältimatuks ja prognoositavaks hinnaelemendiks või on tegemist võimaliku lisatasuga täiendava teenuse eest.
- 38 Selles osas on lennuettevõtjate kaubandustavad seisnenud traditsiooniliselt selles, et reisijatel lubatakse registreerida pagas ilma lisakulude kandmist nõudmata. Kuna lennuettevõtjate ärimudelid on lennutranspordi üha üldisema kasutamisega teinud läbi arvestatava arengu, tuleb märkida, et tegelikult järgivad teatavad ettevõtjad ärimudelit, mis seisneb lennuteenuste pakkumises kõige madalamate hindadega. Neis tingimustes on pagasiveo kulu kui nende teenuste hinnakomponent varasemast

suhteliselt tähtsam ja sellest tulenevalt võivad asjaomased lennuettevõtjad nõuda selle eest lisatasu maksmist. Lisaks ei saa välistada, et teatavad lennureisijad eelistavad reisida ilma registreeritud pagasita, kui selline valik vähendab nende lennupileti hindu.

- 39 Nende kaalutluste pinnal tuleb järeldada, et lennureisijate registreeritud pagasi vedamise eest makstavat hindu võib pidada võimalikuks lisatasuks määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõike 1 tähenduses, eeldusel et niisugust teenust ei saa pidada nende reisijate veoks kohustuslikuks või vältimatuks.
- 40 Seevastu, mis puudutab registreerimata pagasit ehk käsipagasit, siis tuleb eelotsusetaotluse esitanud kohtu küsimusele ammendava vastuse andmiseks märkida, et seda pagasit tuleb põhimõtteliselt pidada reisijateveo vältimatuks elemendiks ning selle veole ei saa järelikult kohaldada lisatasu, tingimusel et niisugune pagas vastab mõistlikele kaalu- ja suurusnõuetele ning ohutuse valdkonnas kohaldatavatele eeskirjadele.
- 41 Nimelt tuleb meeles pidada, nagu ka kohtujurist on oma ettepaneku punktides 54 ja 55 märkinud, et erinevusi on ühelt poolt registreeritud ja teiselt poolt käsipagasi veoteenuse olemuses. Seega, kui registreeritud pagas on antud lennuettevõtja hoole alla, on viimane kohustatud tagama selle käitlemise ja hoiu, mis võib tekitada talle täiendavaid kulusi. Registreerimata pagasi veol – eeskätt nende isiklike esemete, mida reisija enda juures hoiab – see nii ei ole.
- 42 Registreeritud ja käsipagasi veo eristamine tuleb ilmsiks ka pagasile tekitatud kahju osas lennuettevõtja vastutust reguleerivates õigusnormides, nagu see on sätestatud Montréali konventsioonis, mille lepinguosaline liit on. Selle konventsiooni artikli 17 lõike 2 kohaselt vastutab vedaja registreeritud pagasile tekkinud kahju eest ainult juhul, kui kahju põhjustanud sündmus toimus õhusõiduki pardal või aja jooksul, mil nimetatud pagas oli vedaja valduses, samas kui registreerimata pagasi puhul vastutab vedaja ainult kahju eest, mis on tekkinud vedaja enda, tema teenistuja või esindaja süül.
- 43 Mis puudutab niisuguseid siseriiklikke õigusnorme, nagu on käsitlusel põhikohtuasjas, mis kohustavad lennuettevõtjaid lennupileti hinna eest igal juhul vedama mitte ainult reisijaid, vaid ka nende registreeritud pagasit, tingimusel et see pagas vastab teatavatele eeskätt kaaluga seotud nõuetele, ilma et niisuguse pagasi veo eest võiks nõuda mis tahes hinnalisa, siis tuleb märkida, et niisugune õigusnorm ilmselgelt ei luba lennuettevõtjatel võtta registreeritud pagasi veo eest eraldi lisatasu ja seeläbi vabalt kehtestada piletihindu reisijate veoks.
- 44 Selles osas tuleb märkida, et liidu õigusega ei ole vastuolus, ilma et see mõjutaks eeskätt tarbijakaitse eeskirjade kohaldamist (vt selle kohta kohtuotsus *ebookers.com Deutschland*, EU:C:2012:487, punkt 17), kui liikmesriigid reguleerivad lennuveo lepingu üksikasju täpsemalt selleks, et kaitsta tarbijaid ebaausate tavade eest. Sellegipoolest ei saa niisugune siseriiklik õigusnorm seada kahtluse alla määruse nr 1008/2008 hinnakujundamist puudutavaid sätteid.
- 45 Siseriiklik õigusnorm, mille kohaselt registreeritud pagasi veo eest makstav hind peab igal juhul olema arvestatud lennupileti baashinna sisse, keelab igasuguse erineva hinnakujundamise piletile, mis sisaldab õigust registreerida pagasit, ja piletile, mis niisugust võimalust ei anna. Seega on see õigusnorm vastuolus mitte ainult lennuettevõtjate õigusega vabalt kehtestada piletihindu reisijate veo eest lennuteenuse osutamisel, ning nende hindade kohaldamise tingimusi, vastavalt määruse nr 1008/2008 artikli 2 punktidele 18 ja artikli 22 lõikele 1, vaid see võib seada kahtluse alla ka eeskätt selle määrusega taotletud eesmärgi, milleks on tagada niisuguste hindade tõhus võrdlus, kuna lennuettevõtjatel, keda niisugune siseriiklik õigusnorm mõjutab, ei ole lubatud kohaldada eraldi hindu registreeritud pagasi veoteenuse eest, samas kui mõne teise liikmesriigi õigusnormidele allutatud lennuettevõtjatel on see lubatud.

- 46 Lisaks, kuna lennuteenuste hindade tõhusa võrdluse võimaldamise eesmärgi elluviimine eeldab määruse nr 1008/2008 artikli 23 lõikes 1 ette nähtud nõuete ranget järgimist, siis tuleb meeles pidada, et mis puudutab Vueling Airlinesile sellest sättest tuleneva teabe- ja läbipaistvuskohustuse tõhusat järgimist, siis on siseriiklike ametiasutuste ülesanne vajadusel kontrollida, kas need kohustused on täidetud.
- 47 Lõpetuseks, siseriiklik kohus peab tõlgendama kohaldatavat siseriiklikku õigust nii suures ulatuses kui võimalik kooskõlas liidu õigusega (kohtuotsused Engelbrecht, C-262/97, EU:C:2000:492, punkt 39; ČEZ, C-115/08, EU:C:2009:660, punkt 138, ja Wall, C-91/08, EU:C:2010:182, punkt 70).
- 48 Kui liidu õigusega taotletud tulemus ei ole saavutatav siseriiklike õigusnormide ühetaolise tõlgendamise tulemusena, siis on siseriiklik kohus eeskätt kohustatud tagama liidu õigusnormide täieliku õigusmõju, jättes vajaduse korral omal algatusel kohaldamata mis tahes siseriikliku õigusakti sätte, mis on vastuolus liidu õigusega (vt selle kohta kohtuotsused Simmenthal, 106/77, EU:C:1978:49, punkt 24; Berlusconi jt., C-387/02, C-391/02 ja C-403/02, EU:C:2005:270, punkt 72; Pupino, C-105/03, EU:C:2005:386, punkt 43, ning Melki ja Abdeli, C-188/10 ja C-189/10, EU:C:2010:363, punkt 43).
- 49 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata, et määruse nr 1008/2008 artikli 22 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugune siseriiklik õigusnorm, nagu on käsitlusel põhikohtuasjas, mis kohustab lennuettevõtjaid lennupileti hinna eest igal juhul vedama mitte ainult reisijaid, vaid ka nende registreeritud pagasit, tingimusel et see pagas vastab teatavatele eeskätt kaaluga seotud nõuetele, ilma et niisuguse pagasi veo eest võiks nõuda mis tahes hinnalisa.

Kohtukulud

- 50 Kuna põhikohtuasja poolte jaoks on käesolev menetlus eelotsusetaotluse esitanud kohtus pooleli oleva asja üks staadium, otsustab kohtukulude jaotuse siseriiklik kohus. Euroopa Kohtule seisukohtade esitamise seotud kulusid, välja arvatud poolte kohtukulud, ei hüvitata.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. septembri 2008. aasta määruse (EÜ) nr 1008/2008 ühenduses lennuteenuste osutamist käsitlevate ühiseeskirjade kohta artikli 22 lõiget 1 tuleb tõlgendada nii, et sellega on vastuolus niisugune siseriiklik õigusnorm, nagu on käsitlusel põhikohtuasjas, mis kohustab lennuettevõtjaid lennupileti hinna eest igal juhul vedama mitte ainult reisijaid, vaid ka nende registreeritud pagasit, tingimusel et see pagas vastab teatavatele eeskätt kaaluga seotud nõuetele, ilma et niisuguse pagasi veo eest võiks nõuda mis tahes hinnalisa.

Allkirjad