

Anonüümseks muudetud versioon

Tõlge

C-618/20 - 1

Kohtuasi C-618/20

Eelotsusetaotlus

Saabumise kuupäev:

19. november 2020

Eelotsusetaotluse esitanud kohus:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Córdoba kaubanduskohus, Hispaania)

Eelotsusetaotluse kuupäev:

24. september 2020

Hagejad:

ZU

TV

Kostja:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (Córdoba kaubanduskohus nr 1)

[...] [kohtu, menetluse ja poolte andmed, koht ja kuupäev]

KOHTUMÄÄRUS

(EELOTSUSETAOTLUS)

[...] [Kohtu andmete, koha ja kuupäeva kordus]

Vastavalt Euroopa Liidu lepingu (edaspidi „ELL“) artikli 19 lõike 3 punktile b, Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „ELTL“) artiklile 267 ja konstitutsioonilise kohtuvõimu seaduse (Ley Orgánica del Poder Judicial

(edaspidi „LOPJ“) artiklile 4 *bis* on vaja, et Euroopa Kohus tõlgendaks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrust (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, [lk 2] milleks esitatakse järgmine eelotsusetaotlus.

FAKTILISED ASJAOLUD

1.- PÕHIKOHTUASI.

- ZU ja TV ostsid lennukipileti reisile Málaga (Hispaania) Düsseldorf (Saksamaa).
- Pilet osteti lennuettevõtja RYANAIR piletimüügi veebisaidilt ja hagejate esitatud dokumentides on tõepoolest selgelt näha RYANAIRi väljastatud reisikinnitus, mille see lennuettevõtja saatis e-posti teel.
- Lendu teenindab aga lennuettevõtja LAUDAMOTION.
- Ostetud lend hilines rohkem kui 4 tundi.
- Hagejad esitasid RYANAIRi vastu hagi, nõudes hüvitist, mis on ette nähtud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määruses (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.
- Kostja RYANAIR väidab vastu, et ta ei saa olla kostjaks seetõttu, et ta andis oma veebisaidi LAUDAMOTIONi käsutusse ainult piletite müümiseks, eitades igasugust lepingulist suhet hagejatega, kuna lendu teenindas äriühing LAUDAMOTION.

2.- Eelotsusetaotluse menetlemine

[...] [riigisisese õiguse menetluslikud kaalutlused]

ÕIGUSLIKUD PÕHJENDUSED

1.- Õigusküsimus Euroopa Liidu õiguse seisukohast

Õigusküsimuse keskmes on sellise lennuettevõtja vastutus, kes müüb oma veebisaidi kaudu teise lennuettevõtja lennukipileteid, mis kõik kuulub eespool viidatud määruse nr 261/2004 isikulisse kohaldamisalasse.

2.- Euroopa Liidu õigusnormid.

Kohaldatavad Euroopa Liidu õigusnormid on Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. veebruari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 261/2004, millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta ning tunnistatakse kehtetuks määrus (EMÜ) nr 295/91. Selle määruse artikli [3 lõikes] 5 on sätestatud[:] „5. Seda määrust kohaldatakse mis tahes lennuettevõtja suhtes, kes korraldab lõigetes 1 ja 2 osutatud reisijatele reise. Kui tegutsev lennuettevõtja, kes ei ole sõlminud reisijaga lepingut, täidab käesolevast määrusest tulenevaid kohustusi, käsitatakse seda ettevõtjat tegutsevana selle isiku nimel, kes on kõnealuse reisijaga lepingu sõlminud.“ Määruse nr 261/2004 artiklis 2 on lisaks sätestatud: „Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid: a) lennuettevõtja – kehtiva lennutegevusloaga õhustranspordiettevõtte; b) tegutsev lennuettevõtja – lennuettevõtja, kes teostab või kavatses teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.

Euroopa Komisjoni 15. juuni 2016. aasta teadaande – Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 261/2004 (millega kehtestatakse ühiseeskirjad reisijatele lennureisist mahajätmise korral ning lendude tühistamise või pikaajalise hilinemise eest antava hüvitise ja abi kohta) ja nõukogu määruse (EÜ) nr 2027/97 (lennuettevõtja vastutuse kohta õnnetusjuhtumite puhul, muudetud Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 889/2002) tõlgendamise suunised, punktis 2.2.3 on märgitud: „2.2.3. Määruse kohaldamine lendu teostava lennuettevõtja suhtes

Artikli 3 lõike 5 kohaselt vastutab määrusest tulenevate kohustuste eest alati lendu teostav lennuettevõtja, mitte mõni muu lennuettevõtja, kes näiteks on müüinud pileti. (alla joonitud kohtu poolt) Lendu teostav lennuettevõtja on määratletud põhjenduses 7.“ [lk 3]

3.- Riigisisene õigus ja/või kohtupraktika

Kuna tegemist on määruses nr 261/2004 – mis on vahetult kohaldatav ja mida ei ole seetõttu vaja liikmesriigi õiguskorda üle võtta – ette nähtud hüvitise saamise õiguse teostamisega, siis ei ole lennutranspordi valdkonnas kohaldatavat riigisisest õigusnormi.

Kohtupraktikas on selle küsimuse käsitlemisel siiski lahknevusi. Esiteks tuleb märkida, et Hispaania menetlusõigusnormides reguleeritud õiguskaitsevahendite süsteemi tõttu lahendavad menetlusi, mille hagihind on alla 3000 euro, ainsa kohtuastmena pädevad esimese astme kohtud, käesoleval juhul Hispaania eri provintside kaubanduskohtud. Seetõttu, kuna seda liiki nõuded ei ületa nimetatud 3000 euro piirmäära praktiliselt kunagi, on ainus olemasolev kohtupraktika see, mille on loonud kaubanduskohtud, ilma et selles oleks ühtsust tänu kõrgemate kohtute otsustele. Nii on erinevad kaubanduskohtud, kes on käsitlenud just

samalaadseid küsimusi, andnud erinevaid vastuseid, milles mõned on leidnud, et RYANAIR ei saa olla kostjaks, ja teised on selle argumendi tagasi lükanud. Kohtute puhul, kes kostjaks olemise võimatust käsitleva argumendiga ei nõustu, tuleb esile tuua üks paljudel juhtudel korratud argument, mis on järgmine: Õigussüsteem, mille osana määrus nr 261/2004 reguleerib lennutranspordi valdkonda, on viimase suhtes ülimuslik, nii et kohaldatavad on teised seda süsteemi reguleerivad eeskirjad. Vastavalt Euroopa Kohtu 6. mai 2010. aasta kohtuotsusele Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251] moodustab õigusliku raamistiku, mida tuleb lennutranspordivaidluse lahendamisel arvesse võtta, määruste ja Euroopa Liidu raames sõlmitud lepingute kogum, ning „[18] [...] käesoleval juhul kohaldatava määrusega nr 2027/97 rakendatakse Montréali konventsiooni asjakohaseid sätteid. Täpsemalt, nimetatud määruse artikli 3 lõikest 1 tuleneb, et liidu lennuettevõtjate vastutust reisijate ja nende pagasi eest reguleerivad kõik seda vastutust käsitlevad Montréali konventsiooni sätted [...]. 19 Montréali konventsioon, millele ühendus on 9. detsembril 1999 EÜ artikli 300 lõike 2 alusel alla kirjutanud, kiideti ühenduse nimel heaks otsusega 2001/539 ning see jõustus ühendust puudutavas osas 28. juunil 2004.“

Ka Euroopa Kohtu 10. juuli 2008. aasta kohtuotsuses [Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400] tuletatakse meelde järgmist: „43 On tõsi, et Montréali konventsioon on ühenduse õiguskorra lahutamatu osa (vt selle kohta eespool viidatud IATA ja ELFAA kohtuotsus, punktid 35 ja 36). Lisaks tuleneb EÜ artikli 300 lõikest 7, et ühenduse poolt sõlmitud lepingud on ühenduse institutsioonidele siduvad ning järelikult on need lepingud ühenduse teiseste õigusaktide suhtes ülimuslikud (vt selle kohta 10. septembri 1996. aasta otsus kohtuasjas C-61/94: komisjon vs. Saksamaa, EKL 1996, lk I- 3989, punkt 52).“

Järeldus on, et lennuettevõtjate vastutuse raamistiku kindlaksmääramiseks ei saa keskenduda grammatilisele tõlgendusele, mis kaldub kõrvale ühenduse õiguskorra aluseks olevatest põhimõtetest, vaid tuleb valida selline õigusnormide tõlgendus, mis on kooskõlas nende mõtte ja kaitsega, mis peab olema reisijatele tagatud. Määrus nr 261/2004 ei näe küll sõnaselgelt ette selle lennuettevõtja vastutust, kes sõlmib reisijaga lepingu, aga vedu ei teosta, kuid Montréali 1[9]99. aasta konventsioon (mille kohta juba märkisime, et see kehtib, on ühenduse õiguse osa ning seega vahetult ja kohe kohaldatav) kehtestab omaltpoolt selles osas kohaldatava eeskirja, konkreetselt Montréali konventsiooni artikli 45, mis näeb ette, et „[k]ui vedu teostab tegelik vedaja, võib kahjunõudehagi esitada hageja valikul tegeliku või lepingulise vedaja vastu või ühe hagi mõlema vastu või hagi kummagi vastu“. Sellega võimaldab see õigusnorm reisijal valida kostja, keda ta peab õigeks, kooskõlas määruse nr 261/2004 põhjendusega 7, milles pannakse kohustused (ja lõppeks vastutus) lennuettevõtjale, [lk 4] kes sõlmib reisijaga lepingu, olgu ta veo tegelik teostaja või mitte. Reisijat ei mõjuta kokkulepped, mille sõlmib ettevõtja, kellega reisijal on leping, kolmandate isikutega – teda need ei puuduta, mis suurendab reisija kaitset, laiendades võimalike vastutavate isikute ringi nii, et see hõlmab nii tegelikku lennuettevõtjat kui ka lepingulist lennuettevõtjat (Montréali konventsiooni artikli 39 kohaselt).

4.- Kahtlused Euroopa Liidu õiguse tõlgendamises (ja/või kehtivuses)

Tõlgendamiskahtlused keskenduvad – nagu märgitud – mõistele „tegutsev lennuettevõtja“ selle kindlakstegemisel, keda võib selle mõiste alla arvata, et ta vastutaks määruses nr 261/2004 ette nähtud hüvitise eest lennu suure hilinemise või tühistamise korral.

Nagu märgitud, on komisjoni 15. juuni 2016. aasta teatistes nimetatud mõistest „tegelik lennuettevõtja“ välja jäetud see lennuettevõtja, kes ainult müüb pileteid, kuid lendu ei teosta.

Viimastest Euroopa Kohtu otsustest, mis võiksid selle küsimuse seisukohast olulised olla, võib nimetada Euroopa Kohtu (kolmas koda) 4. juuli 2018. aasta otsust kohtuasjas C-532/17, milles ei lahendata küll põhikohtuasja omaga samasugust juhtumit, kuid mis sisaldab siiski olulisi seisukohti, ja kus on märgitud, (alla joonitud kohtu poolt) „*Oma küsimusega soovib eelotsusetaotluse esitanud kohus sisuliselt teada, kas mõistet „tegutsev lennuettevõtja“ määruse nr 261/2004 ja eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see hõlmab sellist lennuettevõtjat nagu põhikohtuasjas kõne all olev lennuettevõtja – kes annab niinimetatud wet lease tüüpi rendilepingu alusel teisele lennuettevõtjale rendile lennuki koos meeskonnaga, kuid kellel puudub operatiivne vastutus lendude eest – ka juhul, kui reisijale väljastatud lennule istekoha broneerimise kinnitusel on märgitud, et lennu teostab see esimene lennuettevõtja.*

17 Siinkohal tuleb märkida, et määruse nr 261/2004 artikli 2 punkti b kohaselt tähistab mõiste „tegutsev lennuettevõtja“ lennuettevõtjat, „kes teostab või kavatseb teostada lennu reisijaga sõlmitud lepingu alusel või sellise teise füüsilise või juriidilise isiku nimel, kes on sõlminud reisijaga lepingu“.

18 Selleks et lennuettevõtjat võiks määratleda „tegutseva lennuettevõtjana“, peab selle definitsiooni järgi olema niisiis täidetud kaks kumulatiivset tingimust, milleks on esiteks asjakohase lennu teostamine ja teiseks reisijaga sõlmitud lepingu olemasolu.

19 Mis puudutab esimest tingimust, siis selles on keskse elemendina rõhutatud mõistet „lend“. Samas on Euroopa Kohus selle mõiste kohta varem sedastanud, et lend „koosneb sisuliselt ühest õhuveotoimingust, olles niiviisi selle veoliigi „ühikuks“, mida teostab lennuettevõtja, kes määrab oma marsruudi“ (10. juuli 2008. aasta kohtuotsus *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 40, 13. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus *Sousa Rodríguez jt*, C-83/10, EU:C:2011:652, punkt 27, ja 22. juuni 2016. aasta kohtuotsus *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, punkt 20).

20 Eelnevast järeldub, et tegutseva lennuettevõtjana on käsitatav lennuettevõtja, kes seoses oma majandustegevusega reisijateveo valdkonnas otsustab teostada konkreetse lennu, määrates muu hulgas kindlaks marsruudi, ning teeb huvitatutele lennutransporditeenuse pakkumise. Nimelt viitab sellise

otsuse vastuvõtmine, et see lennuettevõtja võtab vastutuse asjaomase lennu [lk 5] teostamise, sealhulgas ka selle võimaliku tühistamise või pikaajalise hilinemise eest sihtkohta.

21 Käesoleval juhul puudub vaidlus selles, et Thomson Airways tegevus piirdus põhikohtuasjas kõne all oleva lennu teostamiseks lennuki ja meeskonna rendile andmisega, samas kui selle lennu teostamise ja marsruudi oli otsustanud TUIFly.

21 Sellistel asjaoludel, ilma et oleks vaja uurida määruse nr 261/2004 artikli 2 punktis b ette nähtud teist kumulatiivset tingimust, tuleb tõdeda, et selline lennuettevõtja nagu Thomson Airways põhikohtuasjas, kes annab teisele lennuettevõtjale rendile lennuki ja meeskonna, ei saa ühelgi juhul käsitada „tegutseva lennuettevõtjana“ määruse nr 261/2004, eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses.

23 Niisugust lahendust toetab määruse nr 261/2004 põhjenduses 1 sõnastatud eesmärk tagada reisijate kaitstuse kõrge tase, kuivõrd see võimaldab tagada, et reisijad saavad hüvitise või nende eest hoolitsetakse olenemata sellest, millised kokkulepped on lennuettevõtja, kes otsustas vastava lennu teostada, sõlminud teise lennuettevõtjaga konkreetse lennu teostamiseks.

24 Selline lahendus on lisaks kooskõlas selle määruse põhjenduses 7 esitatud põhimõttega, mille kohaselt peaks määruse tõhusa kohaldamise tagamiseks jääma selles sätestatud kohustuste täitmine tegutsevale lennuettevõtjale, olenemata sellest, kas lennuk kuulub kõnealusele ettevõtjale või on renditud koos meeskonnaga.

25 Eelotsusetaotluse esitanud kohus täpsustab tõepoolest veel ka seda, et põhikohtuasja hagejatele saadatud broneeringukinnituses on märgitud, et põhikohtuasjas kõneks oleva lennu „teostas“ lennuettevõtja, kes oli lennuki ja meeskonna rendile andnud. Kuigi see märge on asjasse puutuv määruse nr 2111/2005 kohaldamisel, ei mõjuta see siiski „tegutseva lennuettevõtja“ kindlakstegemist määruse nr 261/2004 tähenduses, kuivõrd määruse nr 2111/2005 põhjendusest 1 nähtub selgesti, et selle määruse eesmärk on erinev määruse nr 261/2004 omast.

26 Kõiki eespool toodud kaalutlusi arvesse võttes tuleb esitatud küsimusele vastata nii, et mõistet „tegutsev lennuettevõtja“ määruse nr 261/2004 ja eelkõige selle artikli 2 punkti b tähenduses tuleb tõlgendada nii, et see ei hõlma sellist lennuettevõtjat nagu põhikohtuasjas kõne all olev lennuettevõtja – kes annab niinimetatud wet lease tüüpi rendilepingu alusel teisele lennuettevõtjale rendile lennuki koos meeskonnaga, kuid kellel puudub operatiivne vastutus lendude eest – ka juhul, kui reisijale väljastatud lennule istekoha broneerimise kinnitusel on märgitud, et lennu teostab see esimene lennuettevõtja.“

Nagu juba märgitud, müüb põhikohtuasjas pileteid oma veebisaidil RYANAIR, ta väljastab reisikinnitusdokumendi ja saadab selle reisijatele meiliga. On tõsi, et selles dokumendis ei ole lennuettevõtja kood mitte RYANAIRi kood, vaid

LAUDAMOTIONi oma, kuid selle kohta ei ole kuskil sõnaselget teavet, st kuskil ei ole sõnaselgelt teavitatud, et [lk 6] lendu ei teeninda RYANAIR. Põhikohtuasjas ei ole teada, kes selle lennu tegelikult kavandas, kas see oli RYANAIR või LAUDAMOTION.

Lõpuks tuleb märkida huvipakkuva asjaoluna ära see, et äriühing LAUDAMOTION kuulub RYANAIRi kontserni, nagu see on ise oma veebisaidil teada andnud <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.- Euroopa Kohtu vastuse olulisus

Nendel konkreetsetel juhtudel on väga oluline kindlaks teha, kes on tegutsev lennuettevõtja, kuna asjaolu, et RYANAIR müüb äriühingu LAUDAMOTION pileteid pärast seda, kui ta on viimati nimetatud äriühingu omandanud, näib olevat oluline, nagu näitavad Hispaania kohtute eri otsused, mis – nagu eespool märgitud – ei ole ühetaolised, ning lisaks – nagu on samuti märgitud – on ebatõenäoline, et kõrgematel kohtutel tekib võimalus tõlgendust ühtlustada, mis oleks aga õiguskindluse ja õigussubjektide võrdse kohtlemise huvides.

6.- Kõikidest eespool esitatud õiguslikest põhjendustest lähtudes tuleb esitada Euroopa Kohtule eelotsuse küsimused, mis on kirjas käesoleva otsuse resolutsioonis.

RESOLUTSIOON

1. Peatada menetlus eelotsusetaotluse lahendamiseni.

2. Esitada Euroopa Liidu Kohtule järgmised eelotsuse küsimused:

1. Kas lennuettevõtjat, kes müüb oma veebisaidil lennukipileteid lendudele, mida teenindatakse teise lennuettevõtja koodi all, saab pidada nende konkreetsete müüdud lendude suhtes, mida teenindab teine äriühing, tegutsevaks lennuettevõtjaks määruse nr 261/2004 artikli [3] lõike 5 tähenduses?

2. Kas lennuettevõtjat, kes müüb oma veebisaidil lennukipileteid lendudele, mida teenindatakse teise lennuettevõtja koodi all, saab pidada nende konkreetsete müüdud lendude suhtes, mida teenindab teine äriühing, tegutsevaks lennuettevõtjaks määruse nr 261/2004 artikli [3] lõike 5 tähenduses, kui see teine äriühing, mis lendu teenindab, kuulub lennu müüja kontserni?

3. Kas Montréali konventsiooni artikli 45 „lepinguline vedaja“ on samastatav mõistega „tegutseva lennuettevõtja“ määruse nr 261/2004 artikli [3] lõike 5 tähenduses?

4. Kas Montréali konventsiooni artikli 45 mõiste „tegelik vedaja“ on samastatav mõistega „tegutsev lennuettevõtja“ määruse nr 261/2004 artikli [3] lõike 5 tähenduses?

[...] [lk 7]

[...] [lk 8]

[Menetluslikud lõpuvormelid ja kohtuniku allkiri]

TÖÖDOKUMENT