

**Lieta C-414/19**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2019. gada 28. maijs

**Iesniedzējtiesa:**

*Amtsgericht Erding* (Vācija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 22. maijs

**Prasītāji:**

E. M.

M. S.

**Atbildētāja:**

*Eurowings GmbH*

---

***Amtsgericht Erding*** [Erdingas pirmās instances tiesa]

[..]

Lietā

1) **E. M.**  
- prasītāja -

2) **M. S.**  
- prasītājs -

[..]

pret

***Eurowings GmbH*** [..]

- atbildētāja -

[..]

par prasījumu

*Amtsgericht Erding* [..], pamatojoties uz 2019. gada 3. maija tiesas sēdi, 2019. gada 22. maijā

### **nosprieda**

I. Apturēt tiesvedību.

II. Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādu jautājumu par Savienības tiesību interpretāciju:

Vai, nosakot attālumu saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. panta 1. punktu, tāda lidojuma gadījumā, kas sastāv no vairākiem posmiem, ir jāņem vērā arī tie iepriekšējie savienotie reisi, **[oriģ. 2. lpp.]** kurus nav skāris traucējums, kas radies tiem sekojošajā reisā?

### **Pamatojums:**

I.

1. Prasītājiem bija vienota apstiprināta rezervācija uz atbildētājas lidojumu 2018. gada 28. maijā. Šo lidojumu veidoja divi posmi. Pirmajam reisam EW 171 no Kankūnas (CUN) uz Ķelni-Bonnu (CGN) bija jāsasniedz Ķelne-Bonna plkst. 17.35. Savienotajam reisam EW 86 bija jāizlido no Ķelnes-Bonnas plkst. 18.50 un jānolaižas Minhenē (MUC) plkst. 20.00.
2. Prasītāji ar reisu EW 171 sasniedza Ķelni-Bonnu paredzētajā ielidošanas laikā. Taču reiss EW 86 tika atcelts.
3. Attālums starp Kankūnu un Minheni ir 8.912,13 km. Attālums starp Ķelni-Bonnu un Minheni ir 455,99 km.
4. Atbildētāja katram prasītājam izmaksāja kompensāciju 250,00 EUR apmērā atbilstoši Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. un 7. pantam. Prasītāji pieprasa katram no viņiem izmaksāt vēl 350,00 EUR.

II.

5. Atbildētāja kompensācijas apmēru ir aprēķinājusi atbilstoši atceltajam lidojuma posmam no Ķelnes-Bonnas uz Minheni. Prasītāji uzskata, ka esot jāņem vērā reiss no Kankūnas uz Ķelni-Bonnu, ko atcelšana nebija skārusi.

6. Tādēļ iesniedzējai ir būtiski noskaidrot, no kuras izlidošanas vietas ir jārēķina attālums atbilstoši Regulas (EK) Nr. 261/2004 7. pantam.
7. Saskaņā ar Regulas 7. panta 1. punktu, nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika. Tādējādi savienotos reisu iekļauj attāluma aprēķinā arī tad, ja paši savienotie reisi nav tikuši atcelti, piemēram, ja uz tiem nav varēts uzspēt iepriekšēja savienotā reisa atcelšanas dēļ. Regulā nav līdzīga tiesiskā regulējuma attiecībā uz pirmo izlidošanas vietu un iepriekšējiem savienotajiem reisiem. **[oriģ. 3. lpp.]**
8. Eiropas Savienības Tiesa līdz šim nav skaidrojusi šo jautājumu.
9. Spriedumā C-559/16 Tiesas astotā palāta nosprieda, ka tieši savienoto reisu gadījumā jēdziens “attālums” nozīmē vienīgi tiešo attālumu starp pirmās izlidošanas un galamērķa vietu, neatkarīgi no faktiski veiktā lidojuma attāluma. Tomēr attiecīgajā spriedumā tika aplūkota no izskatāmās lietas atšķirīga situācija. Tajā kavēšanās notika jau pirmajā no abiem reisiem. Līdz ar to kavēšanās radītais traucējums ietekmēja abus lidojuma posmus. Tādēļ atbilstoši prejudiciālajam jautājumam bija jālemj, vai izšķiroša nozīme ir tiešajam attālumam starp pirmā reisa izlidošanas vietu un ielidošanas vietu. Turpretim netika noskaidrots, kura izlidošanas vieta ir jāņem vērā. Spriedums būtībā tika pamatots ar vienlīdzīgas attieksmes principu un neērtībām, kas parasti rodas šādās situācijās.
10. Spriedumā C-537/17 [Tiesas] astotā palāta nosprieda, ka pārvadājums ir jāuzskata par “reisu” Regulas [(EK) Nr. 261/2004] 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta nozīmē, kaut arī tiek veikta starpnosēšanās ar gaisa kuģa maiņu. Vienlaicīgi sprieduma pamatojums liecina par to, ka arī šādu pārvadājumu var veidot vairāki reisi. Nedz spriedumā, nedz *Landgericht Berlin* [Berlīnes apgabaltiesas] lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu netiek izvirzīts jautājums par kompensācijas apmēru. *Landgericht Berlin* tieši lūdza sniegt interpretāciju par Regulas [(EK) Nr. 261/2004] 3. panta 1. punktu, kas skar tās darbības jomu.
11. Tādējādi tie ir Tiesas spriedumi cita konteksta sakarā, atbilstoši kuriem starpnosēšanās vai pārsēšanās uz citu reisu netiek ņemti vērā. Abos spriedumos tiek uzsvērts, ka kavēšanās un no tā izrietošās neērtības ir pamats tiesībām saņemt kompensāciju. Tas atbilst Tiesas pastāvīgajai judikatūrai (piem., [...] [spriedums, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson u.c.*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657]). Būtiski atšķirīgu faktisko apstākļu gadījumā tās ir jāvērtē atsevišķi. *Amtsgericht Düsseldorf* [Diseldorfas pirmās instances tiesas] lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, C-368/17, kurā bija ietverts arī izskatāmajā lietā uzdotais jautājums, tika izslēgts no reģistra, līdzīgi kā *Landgericht Hamburg* [Hamburgas apgabaltiesas] lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu (C-557/18).

### III.

12. Valsts tiesas uz šo juridisko jautājumu sniedz atšķirīgas atbildes.

13. [Valsts judikatūras izklāsts] [...] **[oriģ. 4. lpp.]** [...]
14. Ir vienots viedoklis, ka par atskaites punktu tiek ņemts aviopasažiera galamērķis. Tas ir tieši paredzēts Regulas 7. panta 1. punktā. Tomēr 7. pantā nav reglamentēts, kura izlidošanas vieta ir nosakāma par atskaites punktu. Valsts tiesas iepriekš minētajos spriedumos atbilstoši Tiesas pastāvīgajai judikatūrai sistemātiski balstās uz traucējumu radītām neērtībām un vienādas attieksmes principu.

## IV.

15. Iesniedzējtiesa uzskata, ka vienlīdzīgas attieksmes un neērtību atbilstīgas kompensācijas pamatojums liedz atceltā vai kavētā reisa attālumam pierēķināt to reisu attālumu, kas veikti bez traucējumiem.
16. Atcelta reisa gadījumā galvenās neērtības ir tās, ka ir jāorganizē cits pārvadājums un aviopasažierim jāsasakar ar atbilstošu kavēšanos un atkāpi no viņa ceļojuma plāna. Parasti šādas neērtības ir lielākas, ja tiek veikts garāks lidojuma maršruts. Īsāku Eiropas iekšējo lidojumu gadījumā sistemātiski var tikt izmantots lielāks maršrutu skaits, tostarp arī ar citiem satiksmes līdzekļiem. Šādā gadījumā aizvietojošu pārvadājumu var īstenot ar mazākiem resursiem un ir lielāka pieejamā “rīcības brīvība” ([..][spriedums, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson u.c.*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 35. punkts]). Tam atbilst fakts, ka, lai atbilstoši 7. panta 2. punktam samazinātu tiesības saņemt kompensāciju, aizvietojošam pārvadājumam **[oriģ. 5. lpp.]** tiek izvirzītas augstākas prasības, ja attālums ir neliels. Šī atšķirība drīzāk izpaužas atceltu reisu, nevis kavētu reisu gadījumā. Tā kā lidojuma atcelšana – līdztekus iekāpšanas atteikumam – tomēr ir sākotnējais regulas piemērošanas gadījums, šķiet lietderīgi, interpretācijas kontekstā vispirms balstīties uz lidojuma atcelšanas gadījumu.
17. Tā kā regulā ir paredzēta vispārēja sistēma ar fiksētu kompensāciju, ir vajadzīga interpretācija, kas nodrošina vienlīdzīgu attieksmi ne tikai izskatāmajā individuālajā gadījumā. Atbilstoši regulas 7. pantam šajā kontekstā ir jāņem vērā sekas galamērķī [...]. Tas nozīmē, ka atcelta reisa pasažieriem, kuri līdz vienam un tam pašam galamērķim viena un tā paša traucējuma dēļ saskaras ar vienām un tām pašām neērtībām, jāsaņem vienāda apmēra kompensācija. Iesniedzējtiesai šķiet nepamatoti reisa EW 86 atcelšanas dēļ piešķirt prasītājiem lielāku kompensāciju nekā pārējiem šī reisa ar vienu un to pašu galamērķi pasažieriem. Turpretim aviopasažieru, kuri ir rezervējuši tiešo lidojumu, nošķiršanu no aviopasažieriem, kuri ir rezervējuši lidojumu ar pārsēšanos, var pamatot ar parasti atšķirīgām neērtībām.
18. Salīdzinot ar aviopasažieriem, kuri pirmajā lidojuma posmā notikuša traucējuma dēļ otro lidojuma posmu nevar īstenot atbilstoši plānotajam, vēl ir jāņem vērā, ka šādā gadījumā turklāt bieži sastopamā situācijā, ka pārvadājumu veic atšķirīgi gaisa pārvadātāji, viens no tiem var tikt atzīts par atbildīgu par traucējumu visā lidojuma maršrutā kopumā. Attiecīgi 7. pantā ir paredzēts, ka attāluma noteikšana attiecas uz reisiem uz tādiem galamērķiem, kuri atcelšanas “rezultātā” netiek

sasniegti atbilstoši paredzētajam. Izskatāmajā lietā traucējumu nevar attiecināt uz lidojuma pirmo reisu un rīcības brīvība pirmajā reisā nav ierobežota. Regulā noteiktajai aviopasažieru un gaisa pārvadātāja interešu izsvēršanai ([..] [spriedums, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson u.c.*, C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 39. punkts, 76. un nākamie punkti]) atbilst tas, ka, nosakot kompensācijas apmēru, netiek pierēķināts atbilstoši paredzētajam izpildītā savienotā reisa attālums.

[..]

[..] **[orig. 6. lpp.]**

DARBA VERSIJA