

Lieta C-451/20**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu****Iesniegšanas datums:**

2020. gada 23. septembris

Iesniedzējtiesa:*Landesgericht Korneuburg* (Austrija)**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2020. gada 25. augusts

Prasītāja:*Airhelp Limited***Atbildētāja:***Austrian Airlines AG*

[..]

Landesgericht Korneuburg [Korneiburgas apgabaltiesa] kā apelācijas tiesa [..] lietā: prasītāja *Airhelp Ltd*, [..] Honkongas Centrālais rajons (HK), [..] pret atbildētāju *Austrian Airlines AG*, 1300 Vīnes lidosta [*Wien-Flughafen*], [..] par **300 EUR** tiesvedībā par prasītājas apelācijas sūdzību par *Bezirksgericht Schwechat* [Švehatas pirmās instances tiesas] 2020. gada 6. aprīļa spriedumu [..] slēgtā tiesas sēdē

nolēma:

I. Saskaņā ar LESD 267. pantu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus **prejudiciālus jautājumus:**

1) Vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (Pasažieru tiesību regula), 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, **ka [oriģ. 2. lpp.] regula ir piemērojama arī vienoti rezervētam savienotajam reisam, ko veido divi lidojumi, kuri ir jāveic vienam (un tam pašam) Kopienas gaisa**

pārvadātājam, ja gan pirmā lidojuma izlidošanas vieta, gan otrā lidojuma ielidošanas vieta atrodas trešā valstī un tikai pirmā lidojuma ielidošanas vieta un otrā lidojuma izlidošanas vieta atrodas dalībvalsts teritorijā?

2) *Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (Pasažieru tiesību regula), 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar regulas 7. panta 1. punktu arī tad, ja viņš ar tam piedāvāto alternatīvu pārvadājumu sasniegtu galamērķi saskaņā ar grafiku ne vēlāk kā divas stundas pēc atceltajam lidojumam paredzētā ielidošanas laika, taču faktiski šajā laikposmā viņš to nerasniedz?*

II. Apturēt tiesvedību līdz brīdim, kad tiks saņemts Eiropas Savienības Tiesas prejudiciāls nolēmums [..].

Pamatojums

Pasažiera N***** T***** rīcībā bija apstiprināta rezervācija uz savienoto reisu, kas bija jāveic atbildētājam: **[orig. 3. lpp.]**

- OS 656 no Kišiņevas (KIV) uz Vīni (VIE) ar paredzēto lidojuma laiku 2019. gada 29. maijā no plkst. 15.55 līdz plkst. 16.40 un
- OS 25 no VIE uz Bangkoku (BKK) ar paredzēto lidojuma laiku no 2019. gada 29. maijā plkst. 23.30 līdz 2019. gada 30. maijā plkst. 14.20.

Lidojums OS 656 tika atcelts mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētās izlidošanas. Tāpēc atbildētāja mainīja pasažiera rezervāciju uz lidojumu TK 68 no Stambulas (IST) uz BKK ar paredzēto lidojuma laiku 2019. gada 30. maijā no plkst. 1.25 līdz plkst. 15.00. (Nebija iespējams konstatēt, kādā veidā un laikā pasažieris tika pārvadāts no KIV uz IST.) Lidojums TK 68 sasniedza BKK plkst. 16.47, tātad ar 1 stundas 47 minūšu kavēšanos.

Līdz ar to pasažieris ar lidojumu TK 68 savu galamērķi BKK esot sasniedzis 40 minūtes vēlāk, nekā tas būtu sasniegts ar sākotnēji rezervēto lidojumu OS 25, ja tas tiktu veikts saskaņā ar grafiku. Tomēr lidojuma TK 68 faktiskā kavēšanās salīdzinājumā ar lidojuma OS 25 paredzēto ielidošanu bija 2 stundas 27 minūtes.

(Turklāt lidojums OS 25 – kas netika atcelts, bet ko pasažieris nevarēja izmantot pirmā lidojuma OS 656 atcelšanas dēļ – sasniedza BKK plkst. 15.15, proti, ar 55 minūšu kavēšanos).

Attālums no KIV līdz BKK saskaņā ar lielā loka metodi ir vairāk nekā 3500 km.

Pasažieris cedēja prasītājam savas tiesības saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 7. pantu; tā piekrita šai cesijai.

Prasītāja – pamatojoties uz Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, lasot to kopsakarā ar tās 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 2. punktu – lūdz piespriest 300 EUR un būtībā apgalvo, ka pasažierim ir tiesības uz kompensāciju, jo atbildētāja viņam nav piedāvājusi aizvietojošu pārvadājumu, **[oriģ. 4. lpp.]** ar kuru viņš faktiski var sasniegt savu galamērķi BKK divu stundu laikā pēc lidojuma OS 25 paredzētās ielidošanas. Tomēr atbildētājam esot tiesības samazināt kompensāciju saskaņā ar regulas 7. panta 2. punktu, jo pasažieris esot sasniedzis savu galamērķi četru stundu laikā.

Atbildētāja iebilst pret prasību, lūdz to noraidīt un kopsavilkumā apgalvo, ka pasažierim nav tiesību uz kompensāciju, jo lidojums TK 68 saskaņā ar grafiku būtu ielidojis plkst. 15.00.

Ar pārsūdzēto **spriedumu** *Bezirksgericht Schwechat*, kas izskata lietu pirmajā instancē, prasību noraidīja. Ņemot vērā ievadā raksturotos neapstrīdami [...] konstatētos faktus, no juridiskā viedokļa tā secināja, ka no regulas formulējuma nepārprotami izriet, ka [saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu] ir svarīgi salīdzināt sākotnējā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku ar galamērķa faktiskās sasniegšanas laiku, izmantojot alternatīvo pārvadājumu. Tāpēc gaisa pārvadātājs no kompensācijas izmaksas esot atbrīvots tikai tad, ja pasažieris ar piedāvāto aizvietojošo lidojumu faktiski sasniedz savu galamērķi ne vairāk kā divas stundas vēlāk, nekā sākotnēji paredzēts. Ja tas tā nenotiek, pasažierim esot tiesības uz kompensāciju sākotnējā, viņa paredzētā lidojuma atcelšanas dēļ, pat ja aizvietojošais lidojums – ja tas tiktu veikts saskaņā ar grafiku – atbrīvotu atbildētāju no kompensācijas izmaksas pienākuma. Šajā lietā pasažierim ar lidojumu OS 25 saskaņā ar grafiku būtu jānolaižas BKK plkst. 14.20, taču faktiski savu **[oriģ. 5. lpp.]** galamērķi ar lidojumu TK 68 viņš esot sasniedzis tikai plkst. 16.47. Tāpēc tiesības uz kompensāciju, kas saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 7. panta 2. punkta c) apakšpunktu ir samazināta par 50 %, esot pamatotas. Pirmās instances tiesa neizskatīja jautājumu, vai šīs lietas faktiem vispār ir piemērojamas Pasažieru tiesību regulas normas.

Par šo spriedumu atbildētāja iesniedza **apelācijas sūdzību**, lūdzot grozīt pārsūdzēto spriedumu tādējādi, ka prasība tiek noraidīta. Apelācijas sūdzības iesniedzēja būtībā apgalvo, ka no Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkta formulējuma neizriet, ka, nosakot tajā norādīto laikposmu, ir jāņem vērā faktiskā ielidošana galamērķī; drīzāk esot svarīgi salīdzināt sākotnēji rezervētā lidojuma paredzēto ielidošanu ar aizvietojošā pārvadājuma paredzēto ielidošanu.

Savā **atbildes rakstā uz apelāciju** prasītāja pret to iebilst, apgalvojot, ka pirmās instances tiesas viedoklis ir pareizs, jo, ņemot vērā aizvietojošā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku, nav garantijas, ka pasažierim neradīsies grūtības saistībā ar nokavētu ielidošanu galamērķī.

Iesniedzējtiesai kā **apelācijas tiesai** ir jālemj par prasītājas prasījumiem otrajā un pēdējā instancē. Šajā gadījumā [...] tai ir vienīgi jāizvērtē tiesību jautājumi.

Par prejudiciālajiem jautājumiem [orig. 6. lpp.]

Par pirmo jautājumu.

Saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 3. panta 1. punktu šo regulu piemēro:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;

b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

No Eiropas Savienības Tiesas ievada piezīmēm tās [2020. gada 11. jūnija] spriedumā lietā C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses* [EU:C:2020:460] (31. un nākamie punkti), kuras priekšmets bija vienoti rezervēts savienotais reiss no Fortalezas [*Fortaleza*] (Brazīlija) caur Lisabonu (Portugāle) uz Oslo (Norvēģija), varot secināt, ka, atsaucoties uz EEZ līguma 47. panta 2. punktu, lasot to kopsakarā ar šā līguma 126. panta 1. punktu, 1. protokola 8. punktu un XIII pielikumu, tā apstiprināja Pasažieru tiesību regulas piemērojamību regulā noteiktajos apstākļos tikai lidojumiem, kas izlido no kādas Norvēģijas teritorijā esošas lidostas vai tajā ielido [...]. Tādējādi pārsēšanās Savienības teritorijā (Lisabona) neradot tādu iedarbību, kas pamatotu Pasažieru tiesību regulas piemērojamību.

Taču attiecībā uz šo lietu tas nozīmētu, ka šajā lietā rezervētajam savienotajam reisam KIV-VIE-BKK Pasažieru tiesību regula nebūtu piemērojama.

Tomēr ir strīdīgi, vai, ņemot vērā regulas 1. apsvērumu [**orig. 7. lpp.**] par tās mērķi nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību, Savienības likumdevējs vēlējās šādu interpretācijas rezultātu.

Proti, ja abiem lidojumiem nebūtu veikta kopīga rezervācija, ņemot vērā Pasažieru tiesību regulas 3. panta 1. punkta skaidro formulējumu, šī regula būtu pilnībā piemērojama katram no abiem lidojumiem. Pasažieris zaudētu savu aizsardzību vienīgi vienoti veiktās rezervācijas dēļ.

Tādējādi (plānotais) papildu pārvadājums, ko veic tas pats gaisa pārvadātājs, vai nu pirmajā lidojumā uz Savienības teritoriju, vai nu otrajā lidojumā no Savienības teritorijas atņemtu pasažierim aizsardzību, kāda viņam būtu, ja nebūtu papildus rezervētā lidojuma.

Par otro jautājumu

Šajā lietā ir svarīgi, kā ir jāinterpretē Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkta noteikums,

ka, ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika,

noskaidrojot, vai tajā noteiktais laikposms attiecas uz aizvietojošā pārvadājuma paredzēto vai faktisko izlidošanas un ielidošanas laiku. Ja tiek ņemta vērā paredzētā ielidošana galamērķī (laika atšķirība: 40 minūtes), tiesību uz kompensāciju nebūtu; ja tiek ņemta vērā faktiskā ielidošana (laika atšķirība: 2 stundas 27 minūtes), tās būtu pamatotas. **[oriģ. 8. lpp.]**

Vispārējā valodas lietojumā par “varēšanu” runa ir tad, ja ir nodrošināti faktiskie apstākļi mērķa sasniegšanai un tad vairs tikai no adresāta ir atkarīgs, vai viņš izmantos vai neizmantos tam piedāvāto iespēju. Tomēr, lai ņemtu vērā faktiskos apstākļus, Savienības likumdevējs esot pilnībā varējis izvēlēties vārdiski skaidrāku formulējumu. Tomēr šo argumentu var piemērot arī atgriezeniski, jo arī tad, ja Savienības likumdevējs būtu vēlējies ņemt vērā tikai aizvietojošā pārvadājuma plānotos datus, būtu bijusi iespējama vārdiski skaidrāka versija.

Tāpēc ir ieteicams aplūkot regulas tekstu citu valodu versijās. Šajā gadījumā ir redzams, ka angļu valodas versija

“[...] are offered re-routing, allowing them to [...]”

un franču valodas versija

“[...] un réacheminement leur permettant [...]”

ir aptuveni līdzvērtīgas vācu valodas versijai, bet nīderlandiešu

“[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”

un dāņu valodas versijās

“[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomstidspunkt.”

nepārprotami varētu tikt ņemts vērā faktiskais izlidošanas un ielidošanas laiks, savukārt itāļu valodas versijā

“[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale **[oriģ. 9. lpp.]** meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.”

faktiskais ielidošanas laiks nešķiet noteicošs.

Cik saskatāms apelācijas tiesai, vismaz lielākajā daļā valsts tiesu judikatūras attiecīgā tiesību norma ir interpretēta tādējādi, ka ir svarīgi salīdzināt atceltā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku ar aizvietojošā pārvadājuma faktisko ielidošanas laiku. [...]

Arī Eiropas Savienības Tiesa savā [2018. gada 27. jūnijā] rīkojumā [*flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496)] ņem vērā atšķirību starp atceltā lidojuma paredzēto ielidošanu un aizvietojošā lidojuma faktisko ielidošanu; tomēr no sprieduma pamatā esošajiem faktiem neizrietēja, vai arī atšķirība starp atceltā lidojuma paredzēto ielidošanu un aizvietojošā lidojuma faktisko ielidošanu bija vai nebija vairāk nekā divas stundas. Arī minētajā spriedumā izskatītais prejudiciālais jautājums attiecās nevis uz Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta interpretāciju, par ko ir strīds šajā lietā, bet gan uz tā pretrunu Eiropas Savienības Tiesas [2009. gada 19. novembra] spriedumam [*Sturgeon* u.c. (apvienotās lietās C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716)].

Tomēr apelācijas sūdzības iesniedzējas argumentācija, ka ir jāizmanto aizvietojošā lidojuma paredzētie lidojuma laiki, ir pilnībā pamatota, jo ar diviem piemēriem tā parāda, ka, ņemot vērā vienīgi aizvietojošā lidojuma faktiskos laikus, varētu sasniegt rezultātu, kas acīmredzami ir pretrunā Pasažieru tiesību regulas mērķiem nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību pasažieriem, kuriem **[oriģ. 10. lpp.]** iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada grūtības (regulas 1. un 2. apsvērums).

1. piemērs

Īsu brīdi pirms izlidošanas atcelta lidojuma laiki ir no plkst. 10.00 līdz plkst. 12.00. Pasažieris saņem piedāvājumu izmantot aizvietojošu lidojumu, kuram ir jāizlido (*off block*) plkst. 7.00. Tomēr šā lidojuma izlidošana aizkavējas par divarpus stundām, un tas izlido tikai plkst. 9.30. Lai gan šajā gadījumā pasažierim uzreiz rodas divu veidu neērtības, proti, vispirms saņemot piedāvājumu, kas neatbilst regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkta kritērijiem (un vēl var izraisīt to, ka viņam ir jāierodas lidostā daudz agrāk, nekā paredzēts), un pēc tam vēl piedzīvojot arī kavēšanos (pat ja tā nav ilgāka par trim stundām), viņam nebūtu tiesību uz kompensāciju. Šādā izpratnē atcelto lidojumu apkalpojošais gaisa pārvadātājs pat tiktu “atalgots” par aizvietojošā lidojuma kavēšanos.

2. piemērs

Īsu brīdi pirms izlidošanas atcelta lidojuma laiki ir no plkst. 10.00 līdz plkst. 12.00. Pasažieris saņem piedāvājumu izmantot aizvietojošu lidojumu,

kuram ir jāizlido plkst. 9.00. Tādējādi pasažierim rodas mazākas grūtības, jo faktiski viņam ir “jācieš” tikai no rezervācijas maiņas, bet būtībā viņa paredzētie ceļojuma laiki saglabājas. Pasažierim arī nebūtu tiesību uz kompensāciju. Ja ātras iekāpšanas dēļ (tāpēc ka, piemēram, ar aizvietojošo lidojumu tiek pārvadāts daudz mazāk pasažieru) uz attiecīgo lidojumu reģistrācija tiek pabeigta daudz agrāk, nekā paredzēts, un lidojums var izlidot jau plkst. 8.55, tas nozīmētu, ka tagad pasažierim ir tiesības uz kompensāciju, jo lidojums izlido vairāk nekā vienu stundu agrāk nekā sākotnēji rezervētais lidojums. Tāpēc gaisa pārvadātājam būtu izdevīgāk nesteigties iekāpšanas laikā, un pasažieris saņem kompensāciju par to, ka lidojums sākas dažas minūtes agrāk, lai gan – atšķirībā no iepriekšējā piemēra **[oriģ. 11. lpp.]** – viņa lidojuma laiki tikpat kā nemainās. Šajā gadījumā atceltā lidojuma gaisa pārvadātājs tiktu “sodīts” par ātru iekāpšanu uz aizvietojošo lidojumu, ko veic apkalpojošais gaisa pārvadātājs.

Nekas no Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) un iii) punkta formulējuma neļauj apgalvot, ka ar šo tiesību normu bija paredzēts nošķirt aizvietojošā pārvadājuma laikposmu tādējādi, ka izlidošanas laikam tiek ņemts vērā paredzētais laiks, bet ielidošanas laikam – faktiskais laiks.

Turklāt ir jāņem vērā, ka no formulējuma viedokļa (“*piedāvāta*”) interpretējamā tiesību normā varētu būt ņemts vērā, ka gaisa pārvadātājam ir tikai jāpiedāvā atbilstīgs (reāls, tāds, kuram var piekrist) aizvietojošais pārvadājums un līdz ar to, iespējams, tikai jāmaina rezervācija uz aizvietojošu lidojumu, kuru apkalpojošam gaisa pārvadātājam nav jābūt tam pašam gaisa pārvadātājam. Tātad nevis tam pašam ir jāveic aizvietojošais pārvadājums, bet gan ir jānodrošina, ka pasažieris “var” izlidot. Tomēr līdz ar to nav skaidrs, vai aizvietojošā lidojuma iespējama kavēšanās, ko noteiktos apstākļos tas nevarētu ietekmēt, vispār būtu attiecināma uz attiecīgo gaisa pārvadātāju; vai arī jau, piedāvājot rezervācijas maiņu (un tās īstenošanu, ja pasažieris piekrīt piedāvājumam), tas ir izpildījis visus savus pienākumus, lai varētu izvairīties no tiesībām uz kompensāciju.

Tas vispirms ir jāņem vērā saistībā ar nesen pasludināto Eiropas Savienības Tiesas [2020. gada 12. marta] spriedumu [*Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204),] saskaņā ar kuru neērtības, ko pasažierim rada rezervētā lidojuma atcelšana un aizvietojošā lidojuma ilga kavēšanās, ir jāvērtē atsevišķi un attiecīgā gadījumā var izraisīt tiesības uz divām **[oriģ. 12. lpp.]** kompensācijām (sprieduma [..] *Finnair* 31. punkts).

Tad – ņemot vērā aizvietojošā lidojuma faktisko ielidošanas laiku – tas varētu radīt atšķirīgas tiesiskās sekas līdzīgās situācijās.

3. piemērs

Īsu brīdi pirms izlidošanas atceltajam lidojumam galamērķis būtu jāsasniedz plkst. 15.00. Pasažierim piedāvātais aizvietojošais lidojums faktiski to sasniedz plkst. 20.00.

1. variants

Gaisa pārvadātājs maina pasažiera rezervāciju uz aizvietojošu lidojumu, kuram saskaņā ar grafiku ir jāsasniedz galamērķis plkst. 16.00.

Šajā lietā pasažierim būtu tiesības prasīt divas kompensācijas: pirmkārt, no gaisa pārvadātāja, kuram būtu bijis jāveic atceltais lidojums, jo aizvietojošā lidojuma faktiskā ielidošana ir kavējusies par piecām stundām un tādējādi nav ievērotas regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā noteiktās robežas; otrkārt, no aizvietojošo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja, jo salīdzinājumā ar savu grafiku šis lidojums ir sasniedzis galamērķi ar četru stundu ilgu kavēšanos.

2. variants

Gaisa pārvadātājs maina pasažiera rezervāciju uz aizvietojošu lidojumu, kuram saskaņā ar grafiku ir jāsasniedz galamērķis plkst. 18.30.

Šajā gadījumā pasažieris tāpat saņem kompensāciju no gaisa pārvadātāja, kuram būtu bijis jāveic atceltais lidojums; tomēr viņš nesaņem kompensāciju no aizvietojošo lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja, jo salīdzinājumā ar savu grafiku šis lidojums ir ielidojis tikai ar 1 stundas 30 minūšu kavēšanos.

Abos gadījumos pasažierim rodas vienādas neērtības: sākotnējā lidojuma atcelšana un piecu stundu kavēšanās salīdzinājumā ar atceltā lidojuma paredzēto ielidošanu. **[oriģ. 13. lpp.]**

Tomēr tad, ja aizvietojošā lidojuma faktiskā ielidošanas laika vietā tiktu ņemts vērā tā paredzētais ielidošanas laiks, pasažieris abos gadījumos saņemtu tikai vienu kompensāciju; 1. variantā no apkalpojošā gaisa pārvadātāja; 2. variantā no atcelto lidojumu apkalpojošā gaisa pārvadātāja.

Tāpēc no iesniedzējtiesas viedokļa, interpretējot jautājumu, vai ir jāņem vērā aizvietojošā pārvadājuma faktiskais ielidošanas laiks, lai tiktu izpildīti Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā paredzētā atbrīvojuma nosacījumi, var nonākt pie risinājumiem, kur līdzīgas situācijas rada atšķirīgas tiesiskās sekas vai arī kur tiek atņemtas šķietamas pasažiera tiesības, lai gan viņa neērtības ir pieaugušas. Šādi interpretācijas rezultāti, šķiet, ir pretrunā regulas mērķim, it īpaši tās 1. un 2. apsvērumam.

Tā kā – cik zināms iesniedzējtiesai – Eiropas Savienības Tiesas judikatūrā šis jautājums vēl nav galīgi noskaidrots un iesniedzējtiesa vēlas to interpretēt atšķirīgi no citiem valsts tiesu spriedumiem, šai tiesai bija jālūdz Tiesas prejudiciāls nolēmums.

[..]

Landesgericht Korneuburg [..]

Korneiburga, 2020. gada 25. augusts

[..]

DARBA VERSIJA