

Anonimizētā versija

Tulkojums

C-438/20 – 1

Lieta C-438/20

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2020. gada 18. septembris

Iesniedzējtiesa:

Landgericht Düsseldorf (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2020. gada 27. augusts

Apelācijas sūdzības iesniedzēja:

BT

Atbildētāja apelācijas instancē:

Eurowings GmbH

[..]

***Landgericht Düsseldorf* [Diseldorfas apgabaltiesa]**

Lēmums

Lietā

BT, [..] Bohuma [*Bochum*],

prasītāja un apelācijas sūdzības iesniedzēja,

[..]

pret

Eurowings GmbH, [..] Diseldorfa,

atbildētāju un atbildētāju apelācijas tiesvedībā,

[..]

Landgericht Düsseldorf 22. Civillietu palāta

2020. gada 27. augustā

[..]

nolēma:

apturēt tiesvedību;

saskaņā ar LESD 267. panta pirmās daļas b) punktu un trešo daļu uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus par Savienības tiesību interpretāciju:
[oriģ. 2. lpp.]

- 1) Vai par “iekāpšanas atteikumu” Regulas (EK) Nr. 261/2004 4. panta un 2. panta j) punkta izpratnē runa ir arī tad, ja pasažieriem uz attiecīgo lidojumu iekāpšana tiek atteikta nevis tikai pie iekāpšanas letes (vārti pie izlidošanas), bet gan jau iepriekš pie reģistrācijas letes un tādēļ viņi nemaz netiek līdz iekāpšanas letei (vārti pie izlidošanas)?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai par “iekāpšanas atteikumu” Regulas (EK) Nr. 261/2004 4. panta un 2. panta j) punkta izpratnē runa ir arī tad, ja pasažieris pie reģistrācijas letes saņem atteikumu uzņemt viņu lidojumā tikai dažas minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika, proti, brīdī, kad iekāpšana jau acīmredzami ir beigusies un pasažierus *de facto* vairs nav iespējams uzņemt lidojumā?
- 3) Ja atbilde uz otro jautājumu ir apstiprinoša, vai pasažiera rezervācijas maiņa uz citu lidojumu ir “iekāpšanas atteikums” regulas 4. panta un 2. panta j) punkta izpratnē, ja pasažieris ierodas pie reģistrācijas letes tikai dažas minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika, proti, tad, kad iekāpšana jau acīmredzami ir beigusies un pasažieru uzņemšana lidojumā *de facto* vairs nav iespējama, un viņam ir atteikta iekāpšana jau pabeigtās iekāpšanas dēļ?
- 4) Ja atbilde uz pirmo, otro un trešo jautājumu ir noliedzīga, vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta j) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tad, ja pasažieri laikus (šajā lietā – aptuveni divas stundas) pirms izlidošanas iestājas rindā pie reģistrācijas letes, bet aviosabiedrības organizatorisku trūkumu dēļ (piemēram, nepietiekams atvērto reģistrācijas lešu skaits, personāla trūkums, pasažieru neinformēšana pa skaļruņu sistēmām) un/vai lidostas traucējumu dēļ (šajā lietā – bagāžas lentas bojājums) pasažieriem pienāk rinda pie reģistrācijas letes tikai tad (šajā lietā – piecas minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika), kad iekāpšana jau ir beigusies, un tādēļ pasažieri vairs netiek pārvadāti, runa ir par “iekāpšanas atteikumu” regulas 2. panta j) punkta izpratnē)? **[oriģ. 3. lpp.]**

Pamatojums

I.

Prasītāja atbilstoši savām tiesībām un tiesībām, ko tai nodevis viņas vīrs, saistībā ar iekāpšanas atteikumu prasa atbildētājam izmaksāt tai kompensācijas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004, 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 (turpmāk tekstā – “regula”), 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu.

Prasītāja sev un savam vīram rezervēja pie atbildētājas turpceļa un atpakaļceļa lidojumu maršrutā Diseldorfā – Malaga (Nr. EW 9536). Saskaņā ar grafiku turpceļa lidojumam bija jā sākas 2018. gada 27. maijā Diseldorfā plkst. 7.05 un jā sasniedz Malaga plkst. 10.10.

Attālums no Diseldorfas līdz Malagai ir 1854 km.

Prasītāja un viņas vīrs ieradās lidostā ap plkst. 5.00, tātad aptuveni divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika plkst. 7.05, un iestājās rindā pie reģistrācijas letes. Rindā gaidīja daudz cilvēku – aptuveni 200 līdz 300 pasažieru. Gaidīšanas iemesls bija bagāžas lentes traucējums. Rindā viņi gaidīja divas stundas. Kad ap plkst. 7.00 pienāca viņu rinda, darbinieks pie reģistrācijas letes atteicās uzņemt viņus lidojumā, jo iekāpšana jau bija beigusies. Viņi tika nosūtīti uz informācijas punktu, kur viņiem tika piedāvāts aizvietojošs lidojuma reiss Nr. EW9536 nākamajā dienā 2018. gada 28. maijā plkst. 6.45, līdz ar to savu galamērķi Malagu viņi sasniedza tikai nākamajā dienā plkst. 9.00. Kamēr prasītāja un viņas vīrs gaidīja rindā, viņi pa skaļruni netika aicināti pavisam uz priekšu, viņiem netika izteikts nedz personīgs uzaicinājums, nedz arī uzaicinājums kā reisa Nr. EW9536 pasažieriem.

Prasītāja sev un savam vīram prasa izmaksāt kompensāciju tostarp saskaņā ar regulas 4. panta 3. punktu un 7. panta 1. punkta b) apakšpunktu saistībā ar iekāpšanas atteikumu. **[oriģ. 4. lpp.]**

Atbildētāja uzskata, ka nav runas par iekāpšanas atteikumu regulas 2. panta j) punkta un 4. panta izpratnē. Atbildētāji neesot laikus ieradušies uz iekāpšanu pie iekāpšanas letes, kas tieši tiek prasīts regulas 2. panta j) punktā. Par savlaicīgu ierašanos pie iekāpšanas letes esot atbildīgi ceļotāji. Prasītāja un viņas vīrs esot varējuši vērst atbildētājas personāla uzmanību un censties panākt ātrāku reģistrāciju.

Amtsgericht Düsseldorf [Diseldorfas Pirmās instances tiesa] pirmajā instancē ar 2019. gada 5. decembrī pasludināto spriedumu [...] noraidīja prasību.

Amtsgericht Düsseldorf pamatoja savu lēmumu tādējādi, ka nav runas par “iekāpšanas atteikumu” regulas 4. panta un 2. panta j) punkta izpratnē, jo prasītāja un viņas vīrs nav ieradušies pie vārtiem līdz iekāpšanas beigām un viņiem nedz

pie vārtiem, nedz iepriekš netika skaidri norādīts, ka viņi netiks pārvadāti ar rezervēto lidojumu. Regulā esot noteiktas tikai minimālās tiesības un neesot paredzēta kompensācija par katru gadījumu, kad pasažieris netiek pārvadāts.

Prasītāja par šo spriedumu atbilstīgā formā un termiņā iesniedza apelācijas sūdzību, kas tagad ir jāizskata palātai.

Apelācijas sūdzības pamatojumā prasītāja norāda, ka pirmās instances *Amtsgericht* ir kļūdaini noliegusi regulas 4. panta un 2. panta j) punktā minētā “iekāpšanas atteikuma” nosacījumu izpildi. Pirmkārt, *Amtsgericht* neesot ņēmusi vērā faktu, ka prasītājam un viņas vīram skaidri tika atteikta iekāpšana, proti, jau reģistrācijas laikā pie reģistrācijas letes pēc tam, kad tur bija pienākusi viņu rinda ap plkst. 7.00, proti, piecas minūtes pirms paredzētās izlidošanas. Pat ja ar tik novēlotu iekāpšanas atteikumu vien būtu par maz, atbildētājam katrā ziņā esot jāuzņemas “organizatorisku vaina”. Tai lidostas darbs esot jāorganizē tā, lai pasažieri, kuri laikus norādītajā laikā ierodas pie reģistrācijas letes, katrā ziņā varētu vēl savlaicīgi tikt uz savu lidojumu. Atbildētāja šo prasību neesot ievērojusi, jo prasītāja un viņas vīrs netika savlaicīgi reģistrēti, lai gan viņi jau divas stundas pirms paredzētās izlidošanas bija iestājušies rindā pie reģistrācijas letes. Tāpēc atbildētāja esot atbildīga par kompensācijām saistībā ar iekāpšanas atteikumu. **[oriģ. 5. lpp.]**

Atbildētāja piekrīt pirmās instances tiesas spriedumā nopriestajam.

II.

Prasītājas iesniegtās apelācijas iznākums būtībā ir atkarīgs no iepriekš minētajiem jautājumiem.

Konkrēti:

Prasītājam pašam un viņas vīram varētu būt tiesības saņemt kompensācijas 400 EUR apmērā katram, tātad kopsummā 800 EUR, saistībā ar iekāpšanas atteikumu regulas 4. panta 3. punkta un 7. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

Varētu būt runa par “iekāpšanas atteikumu” regulas 2. panta j) punkta un 4. panta izpratnē.

Ja pasažieriem tiek atteikta iekāpšana pret viņu gribu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā viņiem kompensācijas saskaņā ar regulas 7. pantu (skat. regulas 4. panta 3. punktu). Atbilstoši juridiskajai definīcijai regulas 2. panta j) punktā “iekāpšanas atteikums” ir atteikums uzņemt pasažierus reisā, lai gan viņi saskaņā ar regulas 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, izņemot gadījumus, kad ir pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošības vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ.

Saskaņā ar regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunktu – uz kuru ir atsauce juridiskajā definīcijā 2. panta j) punktā – pasažiera rīcībā ir jābūt apstiprinātai rezervācijai uz konkrēto lidojumu un viņam ir jāierodas uz reģistrāciju, kā paredzēts, un laikā, ko iepriekš rakstveidā (tostarp elektroniski) norādījis gaisa pārvadātājs, ceļojuma rīkotājs vai pilnvarots ceļojuma aģents, vai, ja laiks nav norādīts, ne vēlāk kā 45 minūtes pirms norādītā izlidošanas laika.

1.

Vispirms izšķiroša nozīme nav tam, ka cedenti neieradās “uz iekāpšanu” regulas 3. panta 2. punktā minētajos laikos un ka tāpēc iekāpšana viņiem arī netika atteikta pie iekāpšanas letes (vārti pie izlidošanas). Protams, regulas 2. panta j) punktā **[oriģ. 6. lpp.]** atbilstoši tā formulējumam tiek prasīts iekāpšanas atteikums, lai gan pasažieri ir ieradušies “uz iekāpšanu” pie regulas 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem. Līdz ar to šis formulējums vispirms liecina par to, ka pasažieriem vienmēr ir laikus jāierodas uz iekāpšanu un arī iekāpšana viņiem ir jāatsaka pie iekāpšanas letes.

Piemēram, Vācijas *Bundesgerichtshof* (Federālā Augstākā tiesa, *BGH*) ir nospriedusi, ka pasažierim, kurš vēlas izmantot savas tiesības saistībā ar iekāpšanas atteikumu, principā ir jāatrodas pie iekāpšanas letes. Tāpēc, ja pasažieris laikus iestājas rindā, bet liela cilvēku pieplūduma dēļ netiek laikus reģistrēts, neesot runas par iekāpšanas atteikumu. Šādā gadījumā pasažierim esot iespēja ar savu rīcību panākt viņa iekāpšanas atteikumu vai gaisa pārvadātāja noraidošu rīcību. Tas tāpēc, ka Pasažieru tiesību regulā neesot ietverts pilnīgs regulējums, kurā būtu paredzētas tiesības uz kompensācijām, atlīdzību izmaksu un atbalsta pakalpojumiem visos gadījumos, kad pasažieris netiek pārvadāts vai netiek pārvadāts vajadzīgajā laikā. Regulā esot ietvertas vienīgi pasažieru minimālās tiesības iekāpšanas atteikuma pret viņu gribu, lidojuma atcelšanas un lidojuma kavēšanās gadījumos. Šīs minimālās tiesības esot likumīgas tiesības, kas neizriet no pārvadājuma līguma, ko pasažieris noslēdzis, piemēram, ar gaisa pārvadātāju. Turklāt saskaņā ar regulas 12. panta 1. punktu (valsts) līgumtiesības ir jāneregulē tas, vai uz gaisa pārvadātāju, kurš ar savu rīcību ir izraisījis iekāpšanas atteikumu regulas izpratnē, attiecas plašāks saistību izpildes pienākums (skat. *BGH* rīkojumu ar norādēm, 2013. gada 16. aprīlis – X ZR 83/12, *NJW-RR* 2013, 1462. un 1463. lpp.). Tomēr *BGH* izspriestajā lietā netika izdarīti nekādi secinājumi par iespējamu skaidru atteikumu pie reģistrācijas letes, un *BGH* nepārprotami pieļāva iespēju, ka Pasažieru tiesību regulā ir ietverts jau iepriekšējs, pirms ceļotāja ierašanās uz iekāpšanu saņemts iekāpšanas atteikums, ja tas pasažierim tiek skaidri izteikts (skat. iepriekš minētā *BGH* sprieduma 11. punktu).

Tomēr vēlākā spriedumā, kur runa bija par lidojuma pārceļšanu (rezervācijas maiņa) vairākas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika, Vācijas *Bundesgerichtshof* (*BGH*) ir precizējusi, ka pasažiera savlaicīga ierašanās uz reģistrāciju un uz iekāpšanu priekšlaicīga, pirms **[oriģ. 7. lpp.]** ceļotāja ierašanās uz iekāpšanu izteikta iekāpšanas atteikuma gadījumā nav nosacījums kompensācijas pieprasīšanai saistībā ar iekāpšanas atteikumu. Drīzāk neesot

nozīmes nedz ierašanās uz reģistrāciju, nedz atnākšanai pie vārtiem, ja gaisa pārvadātājs jau iepriekš ir nepārprotami izteicis savu nevēlēšanos pārvadāt pasažieri (tā dēvētais paredzamais iekāpšanas atteikums; skat. *BGH* spriedumu, 2015. gada 17. marts – X ZR 34/14, *NJW* 2015, 2181. un 2182. lpp., 8. un nākamie punkti). Proti, regulā neesot skaidri minēts gadījums, kad pasažierim atteikums tiek izteikts jau pirms viņa ierašanās uz iekāpšanu. Drīzāk iekāpšanas atteikums regulas 2. panta j) punktā esot definēts tieši kā gaisa kuģī iekāpt griboša pasažiera noraidījums pie iekāpšanas letes. Tomēr, ņemot vērā Pasažieru tiesību regulas mērķi nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību, ne visos gadījumos var prasīt, lai kompensācijas pieprasīšanas nosacījums būtu ierašanās pie vārtiem (skat. iepriekš minētā *BGH* sprieduma 11. punktu).

Cik zināms, Eiropas Savienības Tiesa vēl nav izteikusies par iespēju saņemt paredzamo iekāpšanas atteikumu jau pie reģistrācijas letes pirms ierašanās uz iekāpšanu, tāpēc tai bija jāuzdod šis prejudiciālais jautājums.

2.

Pieņemot, ka aviosabiedrība var atteikt iekāpšanu regulas 2. panta j) punkta izpratnē ne tikai pie iekāpšanas letes (vārti pie izlidošanas), bet arī jau iepriekš pie reģistrācijas letes (par to iepriekš 1. nodaļā), rodas nākamais jautājums par to, līdz kuram brīdim vēl var izteikt šādu iekāpšanas atteikumu. Palātas skatījumā prasītājas un viņas vīra saņemto iekāpšanas atteikumu pie reģistrācijas letes 2018. gada 27. maijā plkst. 7.00, tātad piecas minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika plkst. 7.05, vairs nevar uzskatīt par juridiski atbilstīgu iekāpšanas atteikumu, jo šajā brīdī iekāpšana jau acīmredzami bija beigusies un vairs nebija iespējams uzņemt lidojumā prasītāju un viņas laulāto. Piemēram, arī Vācijas *Bundesgerichtshof* (*BGH*) ir nospriedusi, ka *vairs nevar runāt par iekāpšanas atteikumu, ja gaisa kuģis jau ir atstājis savu stāvvietu [oriģ. 8. lpp.] un turpmāka pasažiera iekāpšana faktiski vairs nav iespējama* (skat. *BGH* spriedumu, 2009. gada 30. aprīlis – Xa ZR 78/08, *NJW* 2009, 2740. un 2741. lpp., 9. punkts).

Cik zināms, arī par šo jautājumu nav Eiropas Savienības Tiesas judikatūras, tāpēc tai bija jāuzdod šie prejudiciālie jautājumi.

3.

Arī atbilstoši *BGH* judikatūrai šādu iekāpšanas atteikumu nerada tas, ka pēc tam, kad prasītāja un viņas vīrs laikus nebija ieradušies pie reģistrācijas letes, atbildētāja mainīja viņu rezervāciju, pārceļot lidojumu uz nākamo dienu. Šāda rezervācijas maiņa pēc novēlotas ierašanās pie reģistrācijas letes *BGH* skatījumā nav iekāpšanas atteikuma gadījums regulas 2. panta j) punkta izpratnē (skat. *BGH* spriedumu, 2009. gada 30. aprīlis – Xa ZR 78/08, *NJW* 2009, 2740. un 2742. lpp., 20. punkts).

Cik zināms, arī par šo jautājumu nav Eiropas Savienības Tiesas judikatūras, tāpēc tai bija jāuzdod šie prejudiciālie jautājumi.

4.

Ja iekāpšanas atteikumam pie iekāpšanas letes tik novēlotā brīdī dažas minūtes pirms izlidošanas un pēc iekāpšanas beigām nebūtu piemērojams 2. panta j) punkts, rodas nākamais jautājums, vai šajā lietā “organizatoriskas vainas” dēļ izņēmuma kārtā var pilnībā neizslēgts nepārprotamu iekāpšanas atteikuma faktu un pasažierim tomēr pienākas kompensācija saskaņā ar regulas 7. panta 1. punktu.

Līdz šim Savienības tiesas nav precizējušas, vai tādā gadījumā kā šajā lietā, kur pasažieri laikus (šajā lietā – aptuveni divas stundas) pirms izlidošanas iestājas rindā pie reģistrācijas letes, bet atbildētājas organizatorisku trūkumu dēļ (piemēram, nepietiekams atvērtu reģistrācijas lešu skaits, personāla trūkums, pasažieru neinformēšana pa skaļruņu sistēmām utt.) un/vai lidostas traucējumu dēļ (piemēram, kā šajā lietā – bagāžas lentes bojājums) pasažieriem pienāk rinda **[oriģ. 9. lpp.]** pie reģistrācijas letes tikai tad (šajā lietā – piecas minūtes pirms paredzētā izlidošanas laika), kad iekāpšana jau ir beigusies un tādēļ pasažieri vairs netiek pārvadāti, runa ir par “iekāpšanas atteikumu” regulas 2. panta j) punkta izpratnē.

Proti, atbilstoši iepriekš minētajai Vācijas *Bundesgerichtshof* (BGH) judikatūrai regulā ir noteikts tikai tiesību minimums un nav ietverts katrs gadījums, kad pasažieris – neatkarīgi no iemesla – netiek pārvadāts (skat. BGH rīkojumu ar norādēm, 2013. gada 16. aprīlis – X ZR 83/12, NJW-RR 2013, 1462. un 1463. lpp.; spriedumu, 2009. gada 30. aprīlis – Xa ZR 78/08, NJW 2009, 2740., 2741. un 2742. lpp., 13. un 14. punkts). Tomēr palāta šaubās, vai Eiropas Savienības Tiesa neuzskatīs šādu situāciju par tādu, kas ietilpst jēdzienā “iekāpšanas atteikums” regulas 2. panta j) punkta izpratnē, it īpaši ņemot vērā Pasažieru tiesību regulas mērķi nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību.

Par labu tam varētu liecināt tas, ka līdz ar savlaicīgu iestāšanos rindā pie reģistrācijas letes pasažiera atbildība izbeidzas un tas nokļūst gaisa pārvadātāja ietekmes zonā. No šā brīža pasažieris vairs nevar ietekmēt savu virzīšanos rindā uz priekšu. Savukārt gaisa pārvadātājs principā var vadīt reģistrācijas organizēšanu, piemēram, atverot papildu reģistrācijas letes.

Turklāt aviosabiedrībām sava darbība ir jāorganizē tā, lai pasažieris, kurš ir ieradies pirms reģistrācijas termiņa beigām, varētu savlaicīgi reģistrēties un tikt uz savu gaisa kuģi. Ja tas neizdodas personāla trūkuma, datu apstrādes traucējumu vai bagāžas šķirošanas problēmu un tādēļ radušās garas reģistrācijas rindas dēļ, par to varētu būt atbildīgs vienīgi pārvadātājs. Pretējā gadījumā gaisa pārvadātājs varētu liegt pasažierim izmantot viņa tiesības, piemēram, apzināti palēninot reģistrāciju (piemēram, virsrezervēšanas gadījumos) vai “radot” garas rindas (piemēram, neatverot pietiekami daudz lešu). Turklāt ir ierasts, ka tāda lidojuma pasažierus, kuru reģistrācija strauji tuvojas noslēgumam, aviosabiedrība atkārtoti atsevišķi aicina vai izsauc uz reģistrāciju un pasažieriem, kuri pēc tam reģistrējas, rada vai nodrošina paātrinātu iespēju savlaicīgai reģistrācijai. **[oriģ. 10. lpp.]**

Turklāt regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā paredzētā 45 minūšu termiņa uzdevums tieši ir nodrošināt pasažierim tiesisko drošību par to, kad viņam vēlākais ir jāierodas uz reģistrāciju, lai varētu atsaukties uz savām tiesībām uz iekāpšanu. Ja svarīga būtu faktiskā reģistrācija, tad pasažieris gandrīz nekad nevarētu droši noteikt, kad viņam ir jāierodas uz reģistrāciju. Viņam būtu jāņem vērā visi iespējamie aizkavējumi reģistrācijas procesā. Tas gandrīz nav iespējams, jo pasažieris nevar paredzēt kavēšanās iemeslus un pienācīgi novērtēt katra aizkavējuma apjomu vai ilgumu. Turklāt gaisa pārvadātājs, ņemot vērā veiktās rezervācijas, jau no paša sākuma var novērtēt, cik pasažieru, visticamāk, ieradīsies pie attiecīgās reģistrācijas letes. Vēl jo vairāk tam ir jābūt gatavam, ka uz rezervāciju ieradīsies internetā reģistrētie pasažieri, kuri jau iepriekš ir samaksājuši par nododamo bagāžu. Ja gaisa pārvadātāja skatījumā ir paredzami šķēršļi vai problēmas reģistrācijas laikā, arī tad apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav neaizsargāts. Tam ir iespēja saskaņā ar regulas 3. panta 2. punkta a) apakšpunktu iepriekš rakstveidā (tostarp elektroniski) noteikt jebkādu laikposmu, kurā pasažieriem ir jāierodas uz reģistrāciju.

Ja atbildētāja uzskata, ka pasažieris atlikušajā laikā nedrīkst vienkārši klusi stāvēt rindā, bet viņam ir aktīvi jāpievērš aviosabiedrības personāla uzmanība, citādi viņam būs jāuzņemas līdzatbildība, ar labiem argumentiem var atspēkot arī šo viedokli.

Tā kā līdz šim Eiropas Savienības Tiesa nav izspriedusi šādu jautājumu, bija jāuzdod arī prejudiciālais jautājums.

III.

[..] [*omissis*: valsts procesuālo tiesību normas]

[..]

[orig. 11. lpp.] [..]

Landgericht Düsseldorf