

## Anonimizēta versija

Tulkojums

C-826/19 – 1

**Lieta C-826/19**

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu**

**Iesniegšanas datums:**

2019. gada 13. novembris

**Iesniedzējtiesa:**

*Landesgericht Korneuburg* (Austrija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2019. gada 29. oktobris

**Prasītājs un apelācijas sūdzības iesniedzējs:**

WZ

**Atbildētāja un atbildētāja apelācijas tiesvedībā:**

*Austrian Airlines AG*

---

AUSTRIJAS REPUBLIKA

[..]

***Landesgericht Korneuburg* [Kornoiburgas apgabaltiesa]**

*Landesgericht Korneuburg* kā apelācijas tiesa [..] lietā, kurā prasītājs WZ [..] ir cēlis prasību pret atbildētāju *Austrian Airlines AG* [..] par 250 EUR, pieskaitot procentus un izmaksas [..], sakarā ar atbildētāja iesniegto apelācijas sūdzību par *Bezirksgericht Schwechat* [Švehatas pirmās instances tiesas] 2019. gada 24. jūnija spriedumu [..], ir pieņēmusi

**lēmumu**

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 (turpmāk tekstā – “Pasažieru tiesību aizsardzības regula”), 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ir piemērojams divām lidostām, kas abas atrodas pilsētas centra tiešā tuvumā **[orig. 2. lpp.]**, tomēr tikai viena – pilsētas teritorijā, bet otra – blakus esošajā federālajā zemē?

2) Vai Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja nosēšanās ir tās pašas vietas, tās pašas pilsētas vai tā paša reģiona citā ielidošanas lidostā, ir tiesības saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas dēļ?

3) Vai Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 6. panta 1. punkts, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja nosēšanās ir tās pašas vietas, tās pašas pilsētas vai tā paša reģiona citā lidostā, ir tiesības saņemt kompensāciju ilgas kavēšanās dēļ?

4) Vai Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 5. pants, 7. pants un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai noteiktu, vai pasažieris ir piedzīvojis trīs stundu ilgu vai ilgāku laika zudumu Eiropas Tiesas 2009. gada 19. novembra sprieduma apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 *Sturgeon* u.c. izpratnē, kavēšanās ir jāaprēķina tādējādi, ka noteicošais ir nosēšanās brīdis citā ielidošanas lidostā vai arī pārvadāšanas brīdis uz sākotnējā rezervācijā paredzēto ielidošanas lidostu vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri?

5) Vai Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājs, kas veic lidojumus lidojumu cikla procedūrā, var balstīties uz iepriekšēju notikumu, *in concreto* laikapstākļu izraisītu skrejceļa uzņemspējas samazināšanos, kas ir iestājies trīs reišus pirms attiecīgā lidojuma?”

6) Vai Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka **[orig. 3. lpp.]** nosēšanās citā ielidošanas lidostā gadījumā gaisa pārvadātājam pašam ir jāpiedāvā pārvadāšana uz citu vietu vai arī pasažierim ir jālūdz pārvadāšana?

7) Vai Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 7. panta 1. punkts, 8. panta 3. punkts un 9. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim 8. un 9. pantā reglamentētā pienākuma sniegt aprūpi un atbalstu pārkāpuma dēļ ir tiesības saņemt kompensāciju?

II.) Tiesvedība tiek apturēta līdz brīdim, kad Eiropas Savienības Tiesa pieņems prejudiciālu nolēmumu.

### **Pamatojums:**

Šādi faktiskie apstākļi nav apstrīdēti vai attiecīgi tika [...] konstatēti:

Prasītājam bija apstiprināta rezervācija lidojumiem, ko izpildīja atbildētāja, – OS 940 no Klāgenfurtes (KLU) 2018. gada 21. maijā plkst. 18.35 uz Vīni (VIE), 2018. gada 21. maijā plkst. 19.20, kā arī OS 239 no Vīnes (VIE) 2018. gada 21. maijā plkst. 21.00 uz Berlīni–Tēgeli [Berlin Tegel] (TXL), 2018. gada 21. maijā plkst. 22:20. Atbildētāja lidojumu OS 239 no Berlīnes–Tēgeles novirzīja uz Berlīni Šēnfeldu [Berlin Schönefeld] (SXF), faktiskie lidojuma laiki bija šādi – no Vīnes (VIE) 2018. gada 21. maijā plkst. 22.07 uz Berlīni Šēnfeldu (SXF), 2018. gada 21. maijs, plkst. 23.18. Attālums no Vīnes līdz Berlīnei–Tēgelei vai Berlīnei Šēnfeldai ir mazāks par 1,500 km, attālums no Klāgenfurtes nav precizēts. Iemesls lidojuma novirzīšanai no Berlīnes–Tēgeles uz Berlīni Šēnfeldi bija tas, ka lidojums būtu pārkāpis Berlīnes–Tēgeles nakts lidojumu aizliegumu par trim minūtēm. Izlidošanas kavēšanās iemesls bija tas, ka **[oriģ. 4. lpp.]** pirms attiecīgā lidojuma trīs reišus iepriekš veiktajam reisam bija paredzēts izlidot no Berlīnes–Tēgeles plkst. 14.40 un ielidot Vīnē plkst. 15.45, bet sakarā ar negaisiem Vīnē Eurocontrol atbildētājai piešķīra laika nišu tikai plkst. 15.53. Nākamie lidojumi, iepriekšējais reiss un reiss pirms iepriekšējā reisa, tika veikti lielā mērā pēc plāna, tomēr kavēšanās vairs nevarēja tikt novērsta. Atbildētāja prasītājam nepiedāvāja aizvietojošu transportu no Berlīnes–Tēgeles lidostas uz Berlīnes Šēnfeldas lidostu. Prasītājam no Berlīnes Šēnfeldas lidostas līdz viņa dzīvoklim ir nepieciešama 41 minūte, no Berlīnes–Tēgeles lidostas – 15 minūtes.

Prasītājs lūdza atbildētājai samaksāt 250 EUR kā kompensāciju saskaņā ar Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 5. pantu, skatot to kopsakarā ar 7. pantu. Viņš balstās, no vienas puses, uz lidojuma ielidošanas kavēšanos, no otras puses, uz to, ka prasītājam neesot ticis piedāvāts turpmāks transports no Berlīnes Šēnfeldas lidostas uz Berlīnes–Tēgeles lidostu. Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punkts neesot piemērojams, jo Berlīnes Šēnfeldas lidosta neatrodies Berlīnē.

Atbildētāja apstrīdēja prasību, lūdza prasību noraidīt un norādīja, ka prasītājs galamērķi Berlīni esot sasniedzis ar 58 minūšu kavēšanos, Berlīnes Šēnfeldas lidosta atrodies tikai 24 km attālumā no prasītāja dzīvesvietas adreses, Berlīnes–Tēgeles lidosta atrodies nepilnu 8 km attālumā no prasītāja dzīvesvietas adreses. Abos gadījumos esot nepieciešama transportlīdzekļa izmantošana, lai sasniegtu prasītāja dzīvokli. Papildus atbildētāja pamatojās uz to, ka esot pastāvējuši ārkārtēji apstākļi Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, esot bijušas nopietnas laikapstākļu problēmas, kas izraisījušas kavēšanos.

Bezirksgericht Schwechat noraidīja prasību un norādīja, ka lidostas maiņa no Berlīnes–Tēgeles uz Berlīni Šēnfeldu nav uzskatāma **[oriģ. 5. lpp.]** par būtisku maršruta maiņu, līdz ar to nevar prezumēt lidojuma atcelšanu. Kavēšanās neesot bijusi trīs stundas vai ilgāka. Prasījumi saskaņā ar Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punktu nepastāvo, jo pasažieris neesot norādījis, kādas izmaksas viņam radīja transports.

Prasītāja apelācijas sūdzība ir vērsta pret šo spriedumu, kā pamatu izvirzot nepareizu juridisko novērtējumu, ar lūgumu pārsūdzēto spriedumu grozīt tādējādi, ka prasība tiek apmierināta.

Savā aizstāvībā atbildētāja lūdz apelācijas sūdzību noraidīt.

*Landesgericht Korneuburg* kā apelācijas tiesa tiek aicināta otrajā un pēdējā instancē pieņemt lēmumu par prasītāja prasījumiem.

Tas, ka prasītāja ceļojuma ne pirmā izlidošanas vieta, ne pēdējā ielidošanas vieta neatrodas *Bezirksgericht Schwechat* teritoriālajā kompetencē, saskaņā ar Tiesas judikatūru (spriedums, 2009. gada 9. jūlijs, lieta C-204/08, *Rehder*, 47. punkts, un 2018. gada 7. marts, apvienotās lietas C-274/16, C-447/16 un C-448/16, *flightright u.c.*, 48. punkts) nozīmē, ka izpildes vietas jurisdikcija saskaņā ar Briseles I regulas 7. panta pirmo daļu nepastāv; tomēr šo apstākli vairs nevar ņemt vērā, jo atbildētāja ir iesaistījies tiesvedībā Briseles I regulas 26. panta 1. punkta izpratnē.

Lēmums ir atkarīgs no Pasažieru tiesību aizsardzības regulas noteikumu interpretācijas, kuras saturs nav tik skaidrs, ka varētu pieņemt *acte clair* pastāvēšanu. Būtībā runa ir par Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punkta interpretāciju, proti, par to, vai šis noteikums ir piemērojams konkrētajā lietā, vai faktiskie apstākļi ir jāuztver kā atcelšana, kavēšanās, vai kā cits notikums, vai atsaukšanās uz ārkārtējiem apstākļiem ir vai nav iespējama, un vai **[oriģ. 6.lpp.]** pienākuma sniegt aprūpi un atbalstu pārkāpuma dēļ ir tiesības saņemt kompensāciju.

#### Konkrēti par katru jautājumu:

##### Par pirmo jautājumu:

Gan saskaņā ar sākotnējo lidojuma plānu paredzētā ielidošanas lidosta Berlīne–Tēgele, gan saskaņā ar lidojuma plāna izmaiņām izmantotā lidosta Berlīne Šēnfelda tiek uzskatītas par Berlīnes lidostām, tomēr tikai Berlīne–Tēgele atrodas Berlīnes pilsētā. Saskaņā ar pirmās instances tiesas konstatējumiem ir nepieciešama 41 minūte no lidostas Berlīne Šēnfelda līdz prasītāja dzīvoklim, no lidostas Berlīne–Tēgele – 15 minūtes. Jautājumu par to, vai abas lidostas atrodas vienā reģionā, strīda puses vērtē atšķirīgi. Apelācijas tiesa pagaidām pieņem, ka Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punkts ir piemērojams, jo tās ir viena reģiona vairākas lidostas, lai gan tās atrodas dažādās federālajās zemēs. Apelācijas tiesa to pamato tādējādi, ka lielpilsētu starptautiskās lidostas parasti tiek izveidotas nevis pilsētas centrā, bet gan pilsētas nomalē vai ārpus pilsētas teritorijas.

##### Par otro un trešo jautājumu:

Prasītājam ir tiesības uz kompensāciju tad, ja netiek izpildītas kādas no regulā minētajām saistībām. Iekāpšanas atteikums nav jāpārbauda, drīzāk var apsvērt to,

vai lidojuma novirzīšana uz tā paša reģiona citu ielidošanas lidostu jāuzskata par lidojuma atcelšanu vai lidojuma veikšanu ar kavēšanos. Par labu risinājumam uzskatīt faktiskos apstākļus par atcelšanu liecina Tiesas apsvērumi 2011. gada 13. oktobra sprieduma lietā C-83/10, *Sousa Rodriguez u.c.* 30. punktā, saskaņā ar kuru sākotnējā lidojuma plānojuma atcelšana ir jāuzskata par atcelšanu. Savukārt *Bezirksgericht Schwechat* [oriģ. 7. lpp.] uzskata, ka faktiskie apstākļi ir jāvērtē kā ielidošanas kavēšanās, jo galamērķis, proti, pilsēta Berlīne, tika sasniegts, kaut arī ar kavēšanos. Visbeidzot, pastāv iespēja, ka ar Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punktu tiek reglamentēts īpašs saistību neizpildes gadījums, ko nevar uzskatīt ne par atcelšanu, ne par ielidošanas kavēšanos. Šādu secinājumu apelācijas tiesa izdara, pamatojoties uz apsvērumu, ka pretējā gadījumā noteikumam nav piemērošanas jomas. Tiesības uz pārvadāšanu uz sākotnējo ielidošanas lidostu vai uz citu galamērķa vietu tāpat varētu balstīt uz Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 1. punktu vai 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu. Ja Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punktam vēlamies piešķirt piemērošanas jomu, ir jāsecina, ka ar šo noteikumu pasažierim tiek atzītas vienīgi tiesības uz pārvadāšanu uz sākotnējo ielidošanas lidostu vai kādu citu vietu, taču ne citas tiesības, kas ir paredzētas atcelšanas vai kavēšanās gadījumā, it īpaši ne konkrētajā gadījumā pieprasītā kompensācija. Pārbaude, vai pastāv ārkārtēji apstākļi Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 5. panta 3. punkta izpratnē, nebūtu jāveic.

Par ceturto jautājumu:

Ja Tiesa secinātu, ka tas ir kavēšanās gadījums, rodas jautājums par kavēšanās aprēķinu. Ņemot vērā to, ka Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punkts skaidri attiecas uz sākotnējo ielidošanas lidostu vai citu galamērķi, par ko ir panākta vienošanās, šķiet, ir pašsaprotami kavēšanās aprēķinu neierobežot tādējādi, ka noteicošā ir nosēšanās citā ielidošanas lidostā, bet gan vadīties pēc brīža, kad pasažieris sasniedz sākotnējo ielidošanas lidostu vai citu galamērķa vietu, par ko ir panākta vienošanās. *Bezirksgericht Schwechat* gan pieņem, ka ielidošanas kavēšanās nekādā gadījumā nerasniedz 3 stundas. Šajā ziņā tā neievēroja, ka prasītāja pirmā izlidošanas vieta [oriģ. 8. lpp.] bija Klāgenfurte un ka ceļojums sākās Klāgenfurtē (*KLU*) 2019. gada 21. maijā, plkst. 18.35 (Tiesas spriedums, 2013. gada 26. februāris, lieta C-11/11, *Folkerts*, 47. punkts).

Par piekto jautājumu:

Ja Tiesa secinātu, ka pastāv tiesības saņemt kompensāciju atcelšanas dēļ vai ilgas ielidošanas kavēšanās dēļ, ir jāpievērš uzmanība atbildētājas argumentācijai, ka atcelšana/kavēšanās ir balstīta uz ārkārtējiem apstākļiem. Ciktāl apelācijas tiesai ir zināms, Tiesas judikatūrā vēl nav precizēts, vai notikumi, kas iestājušies trīs reišus iepriekš lidojuma cikla procedūrā, dod tiesības gaisa pārvadātājam atcelšanu vai ilgu kavēšanos balstīt uz šādu notikumu, pat ja tas ir noticis tajā pašā dienā (skat. Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 15. apsvērumu). Nav šaubu par to, ka šī laika nišu samazināšana bija atbildētājas plānojuma – pirms nakts lidojumu aizlieguma iestāšanās varēt veikt lidojumu uz Berlīni–Tēgeli, neveiksmes pamatā.



Tomēr, lai nodrošinātu augstu aizsardzības līmeni par labu pasažieriem, ir jāpārbauda, vai ir jāpiemēro ierobežojums attiecībā uz ciešāku saikni laika ziņā (neatkarīgi no Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 15. apsvēruma) vai lidojuma cikla procedūras reisu skaitu.

Par sesto jautājumu:

Atbildētāja prasītājam saskaņā ar Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punktu nenodrošināja paredzēto transportu. Apelācijas tiesa uzskata, ka nav nozīmes tam, ka prasītājam jebkurā gadījumā būtu bijis nepieciešams turpmāks transports uz savu dzīvesvietu. Varētu būt, ka viņš savu transportlīdzekli ir novietojis pie sākotnējās ielidošanas lidostas vai mājupceļu organizējis citādā veidā, kā rezultātā, neskatoties uz īso attālumu starp lidostu Berlīne Šēnfelda un viņa dzīvesvietu, viņš saglabā interesi **[oriģ. 9. lpp.]** par turpmāku transportu uz lidostu Berlīne–Tēgele. Tiesību doktrīnā vācu valodā tiek pieņemts, ka tāda aprūpe kā maltītes un atspirdzinājumi, izmitināšana viesnīcā, taču arī pārvadāšana starp lidostu un izmitināšanas vietu ir jāpiedāvā, kas tiek interpretēts tādējādi, ka gaisa pārvadātājam šie pakalpojumi ir jānodrošina pēc savas iniciatīvas, nevis tikai pēc pasažieru pieprasījuma [...]. Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. pantā noteiktais vispārīgi tiek uzskatīts par atbalstu un nošķirts no Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 9. pantā paredzēto aprūpi. Ņemot vērā Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētā transporta pakalpojuma ciešo saikni ar tiesībām uz transportu saskaņā ar Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. panta 3. punktu, apelācijas tiesa pagaidām pieņem, ka gaisa pārvadātājam šis pakalpojums ir jāpiedāvā pasažierim pat bez tā lūguma (skat. arī ģenerāladvokātes E. Šarpstones *[E. Sharpston]* secinājumus lietā C-83/10, *Sousa Rodriguez* u.c., 62. punkts).

Par septīto jautājumu:

Ja pieņem, ka atbildētājs gaisa pārvadātājs nav izpildījis pienākumu nodrošināt transportu uz sākotnējo ielidošanas lidostu vai citu galamērķa vietu, tas ir pārkāpis Pasažieru tiesību aizsardzības regulas 8. un 9. pantā noteikto pienākumu. Valsts tiesas uzskata, ka pienākuma sniegt aprūpi un atbalstu pārkāpums gaisa pārvadātājam nosaka (tikai) atbildību par zaudējumu atlīdzināšanu (piemēram, *Amtsgericht Königs Wusterhausen* [Kēnigsvusterhauzenes pirmās instances tiesa], 2017. gada 2. februāris, 4 C 1350/16 [...]). Tomēr no Tiesas apsvērumiem tās 2011. gada 12. oktobra spriedumā lietā C-83/10, *Sousa Rodriguez* u.c. 44. Punktā apelācijas tiesa secina, ka pienākuma sniegt aprūpi un atbalstu pārkāpums (arī) nozīmē, ka **[oriģ. 10. lpp.]** pasažieriem ir tiesības saņemt kompensāciju (*Landesgericht Korneuburg*, 2017. gada 7. septembris, 21 R 246/17z [...]). Tā kā šo jautājumu valsts tiesas vērtē atšķirīgi, ir nepieciešams Eiropas Savienības Tiesas precizējums.

[...] *[omissis: tiesvedības apturēšana]*

***Landesgericht Korneuburg*** [...]

**Kornoiburga, 2019. gada 29. oktobris**

[..]

[..] [*omissis*: paraksts]

DARBA VERSIJA