

Lieta C-345/19

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2019. gada 16. aprīlis

Iesniedzējtiesa:

Amtsgericht Düsseldorf (Vācija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2018. gada 6. decembris

Prasītāja

EUflight.de GmbH

Atbildētāja:

Eurowings GmbH

[..]

Amtsgericht Düsseldorf [Diseldorfas Pirmās instances tiesa]

Lēmums

Lietā

EUflight.de GmbH pret *Eurowings GmbH*

I.

Saskaņā ar LESD 267. pantu Eiropas Savienības Tiesai tiek uzdots šāds jautājums par Savienības tiesību interpretāciju:

“*Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 4., 5., 6. un 7. panta noteikumi ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažieri, kuri ar rezervēto lidojumu vairāk nekā vienu stundu pirms paredzētās izlidošanas tiek nogādāti galamērķī, saņem kompensāciju, atbilstoši piemērojot regulas 7. pantu?*”

Vai saskaņā ar regulas 7. panta 2. punktu to var samazināt atkarībā no lidojuma attāluma, ja ielidošanas laiks ir agrāks par šajā normā minēto ielidošanas kavēšanos un pat par paredzēto ielidošanu?

Vai samazināšanas iespējas nav, ja izlidošanas laiks ir agrāks par paredzēto izlidošanas laiku tikpat daudz kā 7. panta 2. punktā paredzētais kavēšanās sliexnis (tātad vairāk nekā divas, trīs vai četras stundas)?”

II.

Prasītāja saskaņā ar tiesībām, ko tai nodevuši divi cedenti, prasa izmaksāt kompensāciju attiecīgi 250 EUR apmērā saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes [Regulas] (EK) 261/[20]04 (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. 29[5]/91 (turpmāk tekstā – “Pasažieru tiesību regula”), 7. panta 1. punkta a) apakšpunktu. **[oriģ. 2. lpp.]**

Atbildētāja ir gaisa pārvadātājs Vācijā. Cedenti rezervēja pie atbildētājas lidojumu no Minhēnes uz Parīzi, lidojuma numurs EW1926, kuram izlidošana no Minhēnes bija paredzēta 2018. gada 1. janvārī plkst. 17.20 un ielidošana Parīzē – plkst. 18.45.

Lidojums tika atcelts, un cedenti lidoja ar aizvietojošu lidojumu LH2234, izlidojot 2018. gada 1. janvārī plkst. 15.54 no Minhēnes un tajā pašā dienā ielidojot Parīzē plkst. 17.20. Rezultātā cedenti ieradās galamērķī 1 stundu 25 minūtes pirms paredzētā ielidošanas laika, taču arī viņu ceļojums sākās 1 stundu 26 minūtes agrāk nekā paredzēts.

III.

Pirmkārt, nav skaidrs, vai šādam agrākam lidojumam ir piemērojams 7. pants, un, otrkārt, vai analogija, ja tāda ir, minētajā lietā ir attiecināma uz visu pantu, tostarp uz 2. punktā paredzēto kompensācijas iespēju.

1.

Nav skaidrs, vai tad faktiski veiktā lidojuma “pārcelšana uz agrāku laiku” vispār pamato kompensāciju, ja runa ir vairāk nekā par vienu, bet mazāk nekā par trim stundām.

Saistībā ar 7. panta atbilstīgu piemērošanu attiecībā uz kavēšanos saskaņā ar Tiesas judikatūru (spriedums, 19.11.2009.[, *Sturgeon* u.c.,] C-402/07 [un C-432/07, EU:C:2009:716, turpmāk tekstā – “spriedums *Sturgeon*”]) galvenā nozīme bija atcelto lidojumu pasažieru un kavēto lidojumu pasažieru situācijas salīdzinājumam (50. punkts). Kompensācijas pamatā esot tas, ka kaitējumu, ko

rada zaudētais laiks, var atlīdzināt tikai, izmaksājot kompensāciju (52.-54. punkts). Spriedumā tiek konstatēts, ka attiecībā uz kaitējumu laika zuduma formā attiecīgās personas atrodas līdzīgās situācijās (54. punkts).

Attiecīgo laika zudumu Tiesa konstatē 57. punktā, pamatojoties uz regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļu. Šajā gadījumā tā nosaka summu atbilstoši laika logam, kurā bez jebkādas kompensācijas lidojuma atcelšanas gadījumā ir jāveic aizvietojošs lidojums. Turklāt tā nepārprotami ņem vērā “ilgumu”. Uzreiz 58. punktā atkal tiek skaidri norādīts uz vienlīdzīgas attieksmes prasību. 61. punktā laika zudums atkal tiek raksturots tikai kā kavēšanās trīs vai vairāk stundas. Tad 62. punktā Tiesa atrod iemeslu nošķirt regulas 6. pantā minēto vienkāršu kavēšanos sākot no 2 stundām un 15. apsvērumā minēto “ilgu” kavēšanos, **[oriģ. 3. lpp.]** tādējādi acīmredzami vēloties attaisnot analogijas piemērošanai vajadzīgo, neparedzēto tiesiskā regulējuma robu 6. pantā attiecībā uz ilgu kavēšanos.

Spriedumā *Sturgeon* nav atzīts, ka anulētu lidojumu pasažieru un kavētu lidojumu pasažieru stāvoklis ir pilnībā vienlīdzīgs. Tas tādēļ, ka saskaņā ar pašreizējo Tiesas judikatūru pasažieri, kuri cieš no kavēšanās par vairāk nekā divām stundām, bet mazāk nekā trim stundām, salīdzinājumā ar atcelšanu joprojām nevar saņemt kompensāciju, neskatoties uz tādu pašu laika zudumu. Līdz ar to jautājums par kompensācijas samazinājumu arī rodas tikai attiecībā uz tālajiem lidojumiem (63. punkts).

Tātad sākotnēji daži apstākļi liecina par to, ka kompensācija ir jāizmaksā tikai par kavēšanos, nevis agrāk veiktu to pašu lidojumu.

Turklāt Tiesa 2018. gada 27. jūnija rīkojumā [*flightright*,] C-130/18 [ECLI:EU:2018:496,] 21. un 22. punktā ir nošķīrusi atcelšanu no kavēšanās, kā rezultātā kompensācijas izmaksa atcelšanas gadījumos ir pamatota jau sākot no divām stundām (pat ja šis laiks ir īsāks), bet kavēšanās gadījumos – tikai sākot no trim stundām.

Tomēr, manuprāt, iepriekš minētie apsvērumi nebūt neliedz izmaksāt kompensāciju agrākas izlidošanas (un tad arī ielidošanas ar mazāk nekā 3 stundu kavēšanos) gadījumā.

Tas tādēļ, ka “pārcelšana uz agrāku laiku” varētu pamatot laika zudumu, kas ir jākompensē naudā. Attiecīgi arī ielidošana agrāk nekā vienu stundu pirms paredzētās ielidošanas neliedz saņemt kompensāciju atcelšanas dēļ. Tas, ka spriedumā *Sturgeon* Tiesa ņem vērā laika zudumu salīdzinājumā ar lidojuma “ilgumu” (vai arī runa ir par gaidīšanas laiku?), šķiet nekonekvents un diezgan neskaidrs risinājums. Tas tāpēc, ka atceltu lidojumu pasažieri jau saņem kompensāciju, ja viņi nemaz nezaudē laiku, jo alternatīvais lidojums bija tikpat ilgs.

Tāpēc kaitējumu faktiski rada nevis laika zudums, bet gan zaudēta iespēja rīkoties ar savu laiku (vienu stundu pirms un divas stundas pēc paredzētās ielidošanas), kā

sākotnēji tika plānots. Tātad ar regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļu acīmredzot tiek aizsargāts ne tikai laiks no paredzētās ielidošanas brīža, bet arī laiks pirms paredzētās ielidošanas. No šāda viedokļa **[orig. 4. lpp.]** pasažieris (vai viņa rīcības brīvība) tiek aizsargāts pat vēl vairāk (proti, par vienu stundu).

Uzspiesta agrāka izlidošana ar to pašu lidojumu regulā vispār nav reglamentēta. Tāpēc nepārprotamie noteikumi, kas 6. pantā paredzēti attiecībā uz divu vai vairāk stundu kavēšanos, neliedz atzīt neparedzētu tiesiskā regulējuma robu un tādējādi iespējamu analogiju. Pasažieri atrodas līdzīgā situācijā, kas nepieciešama analogijas piemērošanai. Līdz ar to var uzskatīt, ka pasažieri, kuri ar to pašu lidojumu lido agrāk nekā 1 stundu pirms izlidošanas laika, ir tiesīgi saņemt kompensāciju, pēc analogijas piemērojot 7. pantu.

2.

Manuprāt, iespējamā analogija katrā ziņā nozīmē, ka ir jāpiemēro viss 7. pants. Tad gan nav skaidrs, vai agrāks lidojums ir cits [lidojums] regulas 8. panta izpratnē, uz kuru ir izdarīta atsauce.

Regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir paredzēts aizstājošs lidojums līdz galamērķim pielīdzināmos apstākļos un “pēc iespējas agrāk”. Šeit gan varētu būt runa tikai par pēc iespējas agrāku pasažiera lidojumu pēc sākotnēji plānotās izlidošanas.

Regulas formulējumā ir noteikumi tikai par kavēšanās gadījumiem; regulā nav reglamentēta par paredzēto laiku agrāka ielidošana galamērķī. Ņemot vērā regulu pamatojošos apsvērumus, ir jāpieņem, ka pēc iespējas agrāks laiks 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē katrā ziņā nozīmē laiku pēc sākotnējā izlidošanas laika. Piemēram, regulas 13. apsvērumā ir noteikts, ka par pasažieriem ir atbilstoši jā rūpējas, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu. Arī 18. apsvēruma attiecas uz rūpēm par pasažieriem, kuri gaida vēlāku lidojumu.

Par to liecina arī tas, ka regulas mērķis ir samazināt grūtības un neērtības, kas pasažieriem rodas lidojuma atcelšanas dēļ. Tāpēc gaisa pārvadātāji ir jā mudina laicīgi pirms paredzētā izlidošanas laika regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta izpratnē informēt pasažierus par atcelšanu un piedāvāt viņiem citu lidojumu, kas ļauj pasažieriem **[orig. 5. lpp.]** atbilstoši izmainīt savus plānus. Šajā gadījumā nosacījumi, kas tiek izvirzīti citam lidojumam, ir acīmredzami neproporcionāli savlaicīgumam, kurā pasažieri uzzina par atcelšanu. Šajā ziņā regulas jēga un mērķis būtu jāņem vērā tikai, izprotot 7. panta 2. punkta a) apakšpunktu, saskaņā ar kuru kompensācija netiek samazināta, ja netiek ievērotas saprātīgās robežas, kas definētas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā, līdz ar to pasažierim būtu jā dodas uz citu lidojumu agrāk nekā vienu stundu pirms paredzētās izlidošanas.

Tomēr, ja tas, ka visu valodu versijās runa ir par “var” (“may”, “podrá” utt.), varētu liecināt, ka jāpieņem uz novērtējuma brīvību balstīts lēmums, nebūtu taisnīgi samazināt kompensāciju, ja lidojums tiek pārcelts uz agrāku ielidošanu par trim un vairāk stundām. Taču, iespējams, tas tā nav.

IV.

Lieta tiek apturēta, kamēr nav pieņemts Tiesas galīgais nolēmums.

[..] [*omissis*: vieta, datums]

[..] [*omissis*: tās tiesneses vārds, kura pieņēma lēmumu]

DARBBA VERSIJA