

Anonimizēta redakcija

Tulkojums

C-49/22 – 1

Lieta C-49/22

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu

Iesniegšanas datums:

2022. gada 24. janvāris

Iesniedzējtiesa:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2022. gada 4. janvāris

Apelācijas sūdzības iesniedzēja, sākotnēji atbildētāja:

Austrian Airlines AG

Atbildētājs apelācijas tiesvedībā, sākotnēji prasītājs:

TW

[..]

Landesgericht Korneuburg [Kornoiburgas apgabaltiesa] kā apelācijas tiesa [..] lietā, kurā prasītājs **TW** [..] ir cēlis prasību pret atbildētāju **Austrian Airlines AG**, [..] Vīnes lidosta, [..] par **1000 EUR** [..], sakarā ar atbildētājas iesniegto apelācijas sūdzību par *Bezirksgericht Schwechat* [Švehatas pirmās instances tiesas] 2021. gada 13. aprīļa spriedumu lietā 26 C 276/20p–12, [..] ir pieņēmusi lēmumu:

[I] Pamatojoties uz LESD 267. pantu, uzdot Eiropas Savienības Tiesai šādus jautājumus **prejudiciāla nolēmuma** sniegšanai:

[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), 5. panta 1. punkta a) apakšpunkts un 8. panta 1. punkta b) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par maršruta maiņu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu

pārvadājumus uz galamērķi, kas apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā [lidojuma] atcelšanas gadījumā, ir uzskatāms arī repatriācijas lidojums, kas veikts, īstenojot valsts varas funkcijas, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs gan nevar pierādīt tiesības pārvadāt konkrēto pasažieri, tomēr šajā nolūkā varētu reģistrēt pasažieri, kā arī segt izdevumus, un, pamatojoties uz līgumisku vienošanos ar valsti, galu galā lidojumu veic ar to pašu lidmašīnu un tajā pašā laikā, kas sākotnēji bija iepļānots atceltajam lidojumam?

[2] 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), 8. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim, kurš pats reģistrējas pirmajā jautājumā aprakstītajam repatriācijas lidojumam un šajā nolūkā veic obligātu maksājumu valstij, ir no Pasažieru tiesību regulas tieši izrietošas tiesības no gaisa pārvadātāja prasīt šo izdevumu atlīdzinājumu pat tad, ja izmaksas ietver ne tikai ar lidojumu tieši saistītas izmaksas?

[III] [...] [tiesvedības apturēšana]

PAMATOJUMS:

A. Faktiskie apstākļi

Atbildētāja ir Austrijā reģistrēts gaisa pārvadātājs. Prasītājam un viņa sievai bija pa apstiprinātai rezervācijai uz lidojumiem OS 17 2020. gada 7. martā no Vīnes (VIE) uz Maurīciju (MRU) un OS 18 2020. gada 20. martā no Maurīcijas (MRU) uz Vīni (VIE), kurus bija paredzēts veikt atbildētājai. Abi lidojumi ietilpa prasītājiem piedāvātā kompleksā ceļojuma pakalpojumā.

Lidojums OS 17 tika veikts atbilstoši plānam, savukārt lidojumu OS 18 atbildētāja 2020. gada 18. martā atcēla Covid-19 pandēmijas un saistībā ar to veikto Austrijas federālās valdības pasākumu dēļ. Lai gan tās rīcībā bija prasītāja un viņa sievas kontaktinformācija, tā ar viņiem nesazinājās un tātad arī viņus neinformēja par viņu tiesībām, kas paredzētas Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punktā. Tikai 2020. gada 19. martā prasītājs un viņa sieva saņēma zvanu no ceļojuma rīkotāja, kas viņus informēja par lidojuma atcelšanu un Austrijas Ārlietu ministrijas 2020. gada 20. martā plānoto repatriācijas lidojumu. Citi regulārie reisi tajā laikā vairs nenotika.

Prasītājs un viņa sieva šim lidojumam reģistrējās tiešsaistē Ārlietu ministrijas tīmekļvietnē. Šajā nolūkā viņi katrs veica Ārlietu ministrijai obligāti veicamu maksājumu 500 EUR apmērā. Šo lidojumu ar reisa numuru OS 1024 atbildētāja veica tajā pašā laikā, kurā būtu bijis iepļānots reiss OS 18. Atbildētājai nebija iespējams pašai pārreģistrēt pasažierus uz šo repatriācijas lidojumu, tomēr tā būtu varējusi reģistrēt pasažierus Ārlietu ministrijas tīmekļvietnē un atlīdzināt

izdevumus. No katra pasažiera maksājumiem 500 EUR atbildētāja saņēma tikai daļu, kuras apmēru nebija iespējams konstatēt.

Prasītāja sieva cedēja prasītājam savas prasījuma tiesības, kas izriet no lidojuma OS 18 atcelšanas.

B. Lietas dalībnieku argumenti un prasījumi

Ar 2020. gada 14. septembra prasību **prasītājs** sākotnēji prasīja 900 EUR un procentus. Viņš apgalvoja, ka, lai gan atbildētāja veica lidojumu OS 18, naudas summa 900 EUR apmērā tika “iekasēta divreiz”. Ar 2021. gada 27. janvāra sagatavojamo procesuālo rakstu prasītājs savu prasījumu palielināja līdz 1000 EUR ar procentiem un apgalvoja, ka atbildētāja lidojumu OS 18 gan esot atcēlusi, tomēr pēc tam to esot veikusi, “nomaskējot kā valdības pasūtītu lidmašīnu”, par kuru katram ceļotājiem esot bijusi jāsamaksā naudas summa 500 EUR apmērā. Tātad lidojums gan esot veikts, bet par to “divreiz iekasēta naudas summa 500 EUR apmērā”. Atbildētāja ne tikai nepiedāvāja vai neorganizēja aizstājošu pārvadājumu, bet pat iekasēja maksu par prasītāja paša organizēto pārvadājumu, kas esot pretrunā Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktam. Tā kā šajā ziņā tā neesot ievērojusi Savienības tiesību normās noteiktos pienākumus, tā esot atbildīga par zaudējumiem, kas prasītājam radušies tādēļ, ka viņam nācās par saviem līdzekļiem meklēt aizstājošu lidojumu un rast risinājumu.

Atbildētāja lūdza prasību noraidīt, iebildot pret prasījumu un būtībā norādot, ka lidojums OS 18 bija jāatceļ Covid-19 pandēmijas dēļ. Prasītājs savu galamērķi esot sasniedzis, izmantojot Ārlietu ministrijas organizēto repatriācijas pasākumu; tā neesot pati pieprasījusi no viņa maksu par to. Lidojums OS 18 esot rezervēts kompleksā ceļojuma pakalpojuma ietvaros; prasītājs neesot iesniedzis pierādījumus par šīs biļetes cenu, tādēļ prasība neesot pārlicinoša. Ceļojuma rīkotājs neesot tai iesniedzis prasītāja kontaktinformāciju. Repatriācijas lidojums neesot aizstājošs lidojums Pasažieru tiesību regulas 3. panta 3. punkta izpratnē, jo šī biļetes cena nebija pieejama plašai sabiedrībai. Citi regulārie reisi neesot bijuši pieejami. Lēmums par to, kurš tiks pārvadāts ar repatriācijas lidojumu, esot bijis vienīgi Ārlietu ministrijas kompetencē, tādēļ tā pati neesot varējusi prasītāju pārreģistrēt uz šo lidojumu.

C. Līdzšinējā tiesvedība

Pirmās instances tiesa prasību attiecībā uz pamatsummu apmierināja pilnā apmērā; tā noraidīja neliela apmēra blakus prasījumu par procentiem, bet tas nav ticis apstrīdēts. Tā konstatēja iepriekš kopsavilkuma veidā izklāstītos faktiskos apstākļus un no juridiskā ziņā secināja, ka atbildētāja bija atcēlusi lidojumu OS 18 un ka saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta a) apakšpunktu tai bija pienākums piedāvāt atbalstu Pasažieru tiesību regulas 8. panta izpratnē. Šā pienākuma neizpildes gadījumā pasažieriem esot tiesības saņemt kompensāciju, kuras tieši izriet no Savienības tiesību aktiem. Tā kā atbildētāja pasažierus nebija

informējusi par lidojuma atcelšanu un Pasažieru tiesību regulas 8. pantā viņiem paredzētajām izvēles iespējām, tā neesot izpildījusi savus pienākumus un ir atbildīga par zaudējumiem attiecīgi 500 EUR apmērā. Paziņojums par cesiju aptverot arī prasītāja izvirzītos viņa sievas prasījumus. Pat tad, ja kompensāciju varētu pieprasīt vienīgi tad, ja būtu konstatējama atbildētājas vainojamība, tai tāda esot, jo tā pati nebija reģistrējusi pasažierus Ārlietu ministrijas tīmekļvietnē un nebija uzņēmusies repatriācijas lidojuma izmaksas.

Pret to ir vērsta atbildētājas **apelācijas sūdzība** ar lūgumu grozīt pārsūdzēto spriedumu, noraidot prasību; pakārtoti ir iesniegts lūgums atcelt spriedumu. Ciktāl tas ir nozīmīgi prejudiciālā nolēmuma tiesvedībai, apelācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka tai nevar pārņemt vainojamu rīcību, kas būtu izraisījusi pasažieriem nodarītos zaudējumus. Tai neesot bijis iespējams pasažierus pārreģistrēt. Regulārie lidojumi vairs nenotika, un repatriācijas lidojums neesot aizstājošs pārvadājums Pasažieru tiesību regulas 8. panta izpratnē, jo tai nebija iespējams ietekmēt pasažieru pārreģistrāciju uz šo lidojumu. Šis lidojums drīzāk ir uzskatāms par valsts varas funkciju īstenošanas pasākumu, ar ko paredzēts tās pilsoņus nogādāt mājās. Prasības tai reģistrēt pasažierus šādiem lidojumiem būtu gaisa pārvadātāja pienākuma ievērot rūpību pārspilējums. Turklāt 500 EUR par katru pasažieri neesot bijusi parasta biļetes cena, bet gan Austrijas Republikas iekasēta maksa. Pat ja tā pasažierus būtu informējusi par Ārlietu ministrijas organizēto repatriācijas lidojumu, viņiem šis maksājums būtu bijis jāveic. Tomēr, pat ja šis maksājums būtu uzskatāms par zaudējumiem, notikums, kas izraisīja šos zaudējumus, esot bijusi lidojuma OS 18 atcelšana. Savukārt tā esot bijusi nepieciešama Covid-19 pandēmijas dēļ, un apelācijas sūdzības iesniedzēja par to neesot vainojama.

Savos **paskaidrojumos** par apelācijas sūdzību sākotnējais prasītājs lūdz apelācijas sūdzību noraidīt. Viņš būtībā norāda, ka pirmās instances tiesas nostāja ir pareiza.

Iesniedzējtiesai kā **apelācijas tiesai** par prasītāja prasījumiem ir jālemj otrajā un pēdējā instancē. Tai šajā ziņā, pamatojoties uz valsts procesuālo tiesību aktos ietvertajām normām, ir jāaplūko tikai tiesību jautājumi.

D. Tiesiskais pamats

Gaisa pārvadātāja pienākums sniegt atbalstu izriet no šādām Pasažieru tiesību regulas normām:

“5. pants. Atcelšana

1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:
 - a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu un
- [..]

8. pants. Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu

1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties: [..]
- b) vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; [..]”

E. Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pamatojums

Par pirmo jautājumu

Vispirms ir jānorāda, ka palīdzība, sniedzot atbalstu un veicot repatriāciju, ārkārtas situācijās kā daļa no konsulārās aizsardzības ir viens no Austrijas Republikas konsulārajiem uzdevumiem (*KonsG* [Konsulāro funkciju īstenošanas likuma] 3. panta 2. punkta 5. apakšpunkts). Tās veikšana ir valsts varas funkciju īstenošanas pasākums (skat. *RIS–Justiz* RS0132961). Atbildētāja, būdama gaisa pārvadātājs, tajā piedalījās kā Austrijas Republikas līgumpartnere, tomēr tai nebija ietekmes uz valdības lēmumu.

Tādēļ lietas iznākums ir atkarīgs no tā, kā pareizi interpretēt vārdus “piedāvā” Pasažieru tiesību regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un “mainīt maršrutu” Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā.

Regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā minēto vārdu “piedāvā” varētu saprast tādējādi, ka, lai gan apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav pienākuma pašam veikt aizstājošo pārvadājumu, tomēr tam ir jānodrošina pasažierim īstenojamas tiesības uz pārvadājumu attiecībā pret citu gaisa pārvadātāju. Tas atbilst daļā tiesību doktrīnas paustajam viedoklim, ka gaisa pārvadātājam ir jāsaģādā biļete uz aizstājošo pārvadājumu un ir jādara tā pieejamas pasažierim [..]. Pasažieru tiesību regulas 2. panta f) punktā biļete ir definēta kā derīgs dokuments, kas dod tiesības saņemt pārvadājuma pakalpojumu [..], un ko izdevis vai apstiprinājis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots aģents.

Būtībā tas attiecas uz apelācijas sūdzības iesniedzējas apgalvojumu, ka šajā gadījumā tai nebūtu bijis iespējams pasažieriem nodrošināt šādas tiesības.

Ja apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums ir saistīts ar tiesību nodrošināšanu, taču tas šādas tiesības nevar nodrošināt, tad varētu uzskatīt, ka tādu citu pasākumu neveikšana, kā, piemēram, šajā gadījumā pasažieru reģistrēšana repatriācijas lidojumam, nav uzskatāma par Pasažieru tiesību regulas 8. pantā paredzētā pienākuma sniegt atbalstu neizpildi, un līdz ar to nav arī iemesla prasīt kompensāciju Tiesas sprieduma *C-83/10 Rodriguez/Air France* izpratnē.

Tomēr iesniedzējtiesa uzskata, ka pastāv arī argumenti par labu tam, ka Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētais pienākums attiecas ne tikai uz gadījumiem, kuros gaisa pārvadātājs šīs tiesības var nodrošināt.

No vienas puses, attiecībā uz Pasažieru tiesību regulas 9. panta 1. punkta b) apakšpunktu Tiesa ir norādījusi, ka šajā tiesību normā nav definēti nosacījumi līgumiskajām attiecībām, kuras var izrietēt no šā pienākuma īstenošanas (C-530/19, NM/ON [28. punkts]). Tādējādi Tiesa rezultātā ir noliegusi, ka gaisa pārvadātājam būtu Savienības tiesību normās noteikts pienākums rūpēties par izmitināšanas apstākļiem kā tādiem. Ņemot vērā to, ka abām tiesību normām ir vienāds mērķis, šo secinājumu varētu attiecināt arī uz izskatāmo lietu. Līdz ar to šķiet pareizi, ka gaisa pārvadātāja pienākumi neaprobežojas ar to, ka pasažierim tiek nodrošinātas tiešas prasījuma tiesības attiecībā pret trešo personu.

No otras puses, interpretējot Pasažieru tiesību regulu, Tiesa jau vairākkārt ir norādījusi uz mērķi nodrošināt pasažieru tiesību aizsardzību augstā līmenī, kas izriet no pirmā apsvēruma (C-74/19, TAP, 54. un 58. punkts; C-826/19, WZ/Austrian Airlines AG, 26. un 27. punkts). Pienākums pēc iespējas drīz nodrošināt aizstājošu pārvadājumu ietver ne tikai pienākumu to piedāvāt, bet arī segt ar to saistītās izmaksas. Pasažierim gan nav pienākuma aktīvi piedalīties piemērota aizstājoša pārvadājuma meklēšanā (C-354/18, Rusu, 55. punkts). Tomēr, ja viņš to dara un ja viņam ir iespējams izmantot tādu aizstājošu pārvadājumu līdzīgos apstākļos, kādu gaisa pārvadātājs pats viņam nebūtu varējis nodrošināt, tad tas, ka tikai tādēļ zustu arī gaisa pārvadātāja pienākums segt aizstājoša pārvadājuma izmaksas, būtu pretrunā mērķim – tiesību aizsardzībai augstā līmenī.

Visbeidzot, nolēmums tomēr ir atkarīgs arī no tā, vai valsts veikts repatriācijas lidojums ir uzskatāms par “maršrut[a] [maiņu], izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus” Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē.

Šajā ziņā iesniedzējtiesa uzskata, ka pazīme “pielīdzināmu apstākļu pārvadājumi” primāri attiecas uz faktiskajiem ceļojuma apstākļiem, piemēram, izmantoto transportlīdzekli, plānoto izlidošanas un ielidošanas laiku, kā arī maršrutu. Tādēļ tai nav šaubu, ka šeit novērtējamais lidojums tika veikts pielīdzināmos apstākļos.

Tomēr apelācijas sūdzības iesniedzēja uzskata, ka nav notikusi maršruta maiņa Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta izpratnē, jo repatriācijas lidojums tika veikts par tādu cenu, kāda plašai sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama un uz kuru līdz ar to – saskaņā ar Pasažieru tiesību regulas 3. panta 3. punktu – šī regula neattiecas.

Arī šo argumentu iesniedzējtiesa neuzskata par pamatotu. Ir jānorāda, ka Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā runa ir tikai par “maršrut[a] [maiņu], izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim”. No šīs tiesību normas nevar izsecināt, ka par aizstājošiem

pārvadājumiem varētu uzskatīt vienīgi tos lidojumus, uz kuriem attiecas regula. Tiesa gan ir norādījusi, ka arī lidojums, kas pasažierim tiek piedāvāts kā aizstājošs pārvadājums atbilstoši Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punktam un kam viņš piekrīt, ietilpst regulas piemērošanas jomā (C-832/18, *Finnair*). Tomēr tā tika nospriests gadījumā, kad pasažieri tiešām tika pārreģistrēti uz citu regulāru lidojumu. Tādēļ to nevar viennozīmīgi saprast tādējādi, ka aizstājošs pārvadājums katrā ziņā būtu jāveic ar lidojumu, uz kuru attiecas šī regula.

Par otro jautājumu

Tiesa jau ir nospriedusi, ka gadījumā, ja gaisa pārvadātājs nav izpildījis Pasažieru tiesību regulas 8. un 9. pantā paredzētos pienākumus, pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju ar minētajos pantos izklāstītajiem nosacījumiem, kuras nav pamatotas ar valsts tiesību aktiem par zaudējumu atlīdzināšanu (C-83/10 *Rodriguez/Air France*, 43. un nākamie punkti). Attiecībā uz Pasažieru tiesību regulas 9. panta 1. punkta b) apakšpunktu tā turklāt jau ir atzinusi, ka pasažiera tiesības uz atlīdzinājumu nosaka atbilstoši nepieciešamības, samērīguma un saprātīguma kritērijiem (C-12/11 *McDonagh/Ryanair*, 66. punkts; C-530/19 *NM/ON*, 36. punkts).

Iesniedzējtiesa uzskata, ka tie paši kritēriji ir jāpiemēro arī tiesībām uz atlīdzinājumu gadījumā, kad nav ievērots Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētais pienākums. Līdz ar to tādā gadījumā kā šeit aplūkojamais gaisa pārvadātājam būtu jāatlīdzina šīs izmaksas pilnā apmērā, pat ja tās ir saistītas ne tikai ar pašu pārvadājumu.

Iesniedzējtiesai šāda interpretācija šķiet iespējama tādēļ, ka drīzāk tieši tā veicinātu Pasažieru tiesību regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā izvirzīto mērķu sasniegšanu, proti, ka pasažieris pēc iespējas agrāk sasniedz savu galamērķi [...]. Tas tādēļ, ka pretējā gadījumā pasažieris, kurš kāda iemesla dēļ ir varējis noorganizēt atbilstošu aizstājošo pārvadājumu, kuru gaisa pārvadātājam tiešām nebija iespējams noorganizēt, varētu nonākt situācijā, ka viņš šo pārvadājumu nevarētu izmantot, jo viņam pašam nāktos segt tā izmaksas.

F. Procesuālo tiesību aspekti

[...] [procesuālo tiesību apsvērumi]

[...] [tiesvedības apturēšana]

Landesgericht Korneuburg [...]

Kornoiburga, 2022. gada 4. janvārī

[...]