ĢENERĀLADVOKĀTES ELEANORAS ŠARPSTONES [*ELEANOR SHARPSTON*] SECINĀJUMI,

sniegti 2009. gada 2. jūlijā [1]

1. Šajās apvienotajās lietās *Bundesgerichtshof* (Vācijas Federālā Augstākā tiesa) un *Handelsgericht Wien* (Vīnes Tirdzniecības tiesa, Austrija) ir lūgušas Tiesu izskaidrot atšķirību starp jēdzieniem lidojuma "aizkavēšanās" un "atcelšana" Regulā (EK) Nr. 261/2004 (turpmāk tekstā — "Regula") [2]. *Handelsgericht Wien* lūdz sniegt norādījumus arī par jēdziena "ārkārtēji apstākļi" nozīmi šīs Regulas 5. panta 3. punktā.

Atbilstošās tiesību normas

Monreālas Konvencija [3]

2. Ar Monreālas Konvenciju, kuras līgumslēdzēja puse ir Kopiena, ir modernizēta un konsolidēta Varšavas Konvencija [4]. Tās mērķis cita starpā ir aizsargāt patērētāju intereses starptautiskos gaisa pārvadājumos un nodrošināt taisnīgu, atlīdzinošu kompensāciju [5].

1 — Oriģinālvaloda — angļu.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula, 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 (OV L 46, 1. lpp.).

3 — 1999. gada 28. maija Monreālas Konvencija par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, ko Kopienas vārdā ar 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK par to, kā Eiropas Kopiena noslēdz Konvenciju par dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju (Monreālas Konvenciju) (OV L 194, 38. lpp.), ir apstiprinājusi Padome. Attiecībā uz Kopienu šī konvencija stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

4 — 1929. gada 12. oktobra Varšavas Konvencija attiecībā uz dažu starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumu unifikāciju, 137, *League of Nations Treaty Series 11*.

5 — Skat. preambulas otro un trešo apsvērumu.

3. Monreālas Konvencijas 19. pantā ar nosaukumu "Aizkavējums" ir paredzēts:

"Pārvadātājs atbild par zaudējumu, kas radies, aizkavējot pasažieru, bagāžas vai kravas pārvadāšanu ar lidmašīnu. Tomēr pārvadātājs neatbild par zaudējumu, kas radies aizkavējuma rezultātā, ja viņš pierāda, ka viņš, viņa darbinieki un pārstāvji darīja visu, kas bija nepieciešams, lai novērstu zaudējumu, vai arī ka tam vai tiem šāda darbība bija neiespējama."

EK līgums

4. EKL 3. pantā ir paredzēts:

"1. Lai sasniegtu 2. pantā [6] izvirzītos mērķus, Kopienas darbība saskaņa ar šo Līgumu un tajā ietverto grafiku paredz:

6 — "Nodibinot kopēju tirgu un ekonomisko un monetāro savienību, kā arī īstenojot kopēju politiku vai 3. un 4. pantā minētās darbības, Kopienas uzdevums ir visā Kopienā veicināt [vairāku mērķu sasniegšanu, piemēram, harmonisku, līdzsvarotu un noturīgu saimnieciskās darbības attīstību]."

[..]

t) atbalstīt patērētāju tiesību aizsardzību;

[..]."

Regula Nr. 261/2004

5. Regulā ir iekļauti šādi apsvērumi:

"[..]

(2) Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

[..]

6. 2. panta 1. punktā "atcelšana" šīs Regulas ietvaros ir definēta kā "tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta". Vārdam "kavēšanās" līdzvērtīgas definīcijas nav.

(12) Ir jāmazina arī grūtības un neērtības [sarežģījumi], kas pasažieriem rodas lidojumu atcelšanas dēļ. Tās var mazināt, liekot gaisa pārvadātājiem par lidojumu atcelšanu pasažierus informēt jau pirms plānotā izlidošanas laika un turklāt piedāvāt pasažieriem piemērotu maršruta maiņu, lai viņi var izmainīt savus plānus. Ja gaisa pārvadātāji to nav darījuši, tiem jāizmaksā pasažieriem kompensācija, izņemot gadījumus, kad lidojuma atcelšana notiek ārkārtējos apstākļos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

7. 5. pantā ar nosaukumu "Atcelšana" ir paredzēts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu [7] un

(17) Par pasažieriem, kuru lidojumi uz noteiktu laiku aizkavējas, ir atbilstoši jārūpējas, un viņiem ir jābūt iespējai atcelt lidojumu, saņemot biļešu cenas atmaksu, vai turpināt ceļojumu apmierinošos apstākļos.

b) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu [8], kā arī maršruta maiņas gadījumā, ja plānojamais jaunā reisa izlidošanas laiks ir vismaz dienu pēc atceltā reisa izlidošanas laika, atbalstu, kas paredzēts 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā, un

[..]"

7 — Skat. tālāk 10. punktu.
8 — Skat. tālāk 11. punktu.

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai

ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas pēc iepriekš paredzētā ielidošanas laika, vai arī

iii) 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.

2. Informējot pasažierus par lidojuma atcelšanu, sniedz paskaidrojumu par iespējamo alternatīvo transportu.

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

4. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam."

8. 6. pantā ar virsrakstu "Kavēšanās" ir paredzēts:

"1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atbilstīgi paredzētajam izlidošanas laikam paredz lidojuma kavēšanos:

a) divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem vai

b) trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī

iii) ja lidojums kavējas vismaz piecas stundas, 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā [10] minētais atbalsts.

2. Minēto atbalstu sniedz iepriekš minētajās katram attālumam atbilstošajās laika robežās."

c) četras stundas vai ilgāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

9. 7. pantā ar virsrakstu "Tiesības saņemt kompensāciju" ir paredzēts:

apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā:

i) 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā un 2. punktā [9] minētais atbalsts un,

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;

ii) ja paredzams, ka izlidošanas laiks ir vismaz nākamajā dienā pēc iepriekš paredzētā izlidošanas laika, 9. panta 1. punkta b) un c) apakšpunktā minētais atbalsts, un,

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;

9 — Skat. tālāk 11. punktu.

10 — Skat. tālāk 10. punktu.

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.

2. Ja pasažieriem saskaņā ar 8. pantu piedāvā mainīt maršrutu līdz to galamērķim, izmantojot citu lidojumu, kura ielidošanas laiks nepārsniedz sākotnēji rezervētā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku:

a) par divām stundām attiecībā uz visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā vai

b) par trim stundām attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī

c) par četrām stundām vai vairāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

apkalpojošais gaisa pārvadātājs var 1. punktā paredzēto kompensāciju samazināt par 50 %.

[..]"

10. 8. pantā ar virsrakstu "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu" ir paredzēts:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem dod iespēju izvēlēties:

a) — vai septiņās dienās [..] saņemt biļetes pilnas cenas atlīdzinājumu tās summas apmērā, par kuru tā ir pirkta, attiecībā uz to ceļojuma daļu vai daļām, kas nav veiktas, un attiecībā uz jau veikto daļu vai daļām, ja lidojumam vairs nav jēgas, ņemot vērā pasažiera sākotnējo ceļojuma plānu, attiecīgā gadījumā kopā ar

— atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas agrāk;

b) vai arī mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim pēc iespējas agrāk; vai arī

c) mainīt maršrutu, izmantojot pielīdzināmu apstākļu pārvadājumus, līdz to galamērķim vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas.

[..]"

11. 9. pantā ar virsrakstu "Tiesības uz aprūpi" ir uzskaitīti aprūpes veidi, uz kuriem pasažieriem ir tiesības:

"1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem bez maksas piedāvā:

a) ēdināšanu un atspirdzinājumus samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku;

b) izmitināšanu viesnīcā:

— ja kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas naktis vai

— ja kādā vietā ir jāuzturas ilgāk, nekā pasažieris bija plānojis;

c) transportu no lidostas uz izmitināšanas vietu (viesnīcu vai citu vietu).

2. Turklāt pasažieriem piedāvā bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskās vēstules.

3. [..]"

Pamata lieta un prejudiciālie jautājumi

Lieta C-402/07 Sturgeon

12. Kristofers Sterdžons [*Christopher Sturgeon*] un viņa sieva sev un saviem diviem bērniem rezervēja atpakaļ lidojumu no Frankfurtes uz Toronto ar *Condor Flugdienst GmbH* (turpmāk tekstā — "*Condor*") reisu. Šo ģimenes grupu es turpmāk dēvēšu kopā par "Sterdžoniem".

13. Sterdžoniem vajadzēja atgriezties ar reisu, kas no Toronto izlidotu 2005. gada 9. jūlijā plkst. 16.20, bet viņi izlidoja tikai nākamajā dienā. Līdz ar to viņi ieradās Frankfurtē 2005. gada 11. jūlijā plkst. 7.00 vai 7.15 no rīta, aptuveni 25 stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

14. Sterdžoni apgalvo, ka 2005. gada 9. jūlijā ap plkst. 23.30 reisa kapteinis esot paziņojis, ka lidojums ir atcelts, un šī informācija parādījās arī izlidošanas sarakstā. Bagāža, kura jau bija iekrauta, esot atdota atpakaļ pasažieriem, kas pēc tam tika nogādāti nakšņošanai viesnīcā, kur viņi esot ieradušies plkst. 2.30 naktī. Nākamajā dienā pasažieriem esot bijis no jauna jāreģistrējas pie cita gaisa pārvadātāja reģistrācijas letes. Viņiem tika piešķirtas citas sēdvietas un bija atkārtoti jāiziet drošības pārbaudes. Taču atpakaļ reisa, kas notika vienu dienu vēlāk, lidojuma numurs esot atbildis lidojuma numuram, kurš bija norādīts viņu rezervācijās.

15. Sterdžoni apgalvo, ka, ņemot vērā šos apstākļus, īpaši 25 stundu kavēšanos, patiesībā viņu lidojums esot nevis kavējies, bet ticis atcelts, un tādēļ katram no viņiem esot tiesības uz EUR 600 kompensāciju par atcelšanu [11].

16. *Condor* norāda, ka lidojums esot tikai kavējies.

17. *Amtsgericht Rüsselsheim* [Riselsheimas pirmās instances tiesa] uzskatīja, ka lidojums ir kavējies, nevis ticis atcelts. Tādēļ tā noraidīja Sterdžonu prasību par kompensācijas piešķiršanu.

18. *Landgericht Darmstadt* [Darmštates apgabaltiesa] noraidīja viņu apelācijas sūdzību, tomēr ļāva to nodot *Bundesgerichtshof* [Federālai Augstākai tiesai], pamatojoties uz to, ka ir neskaidra atšķirība starp

11 — Papildus viņi lūdz atlīdzināt zaudējumus par negūto peļņu, nevajadzīgām sēdvietu rezervācijām un vilciena biļetēm. Pakārtoti viņi apgalvo, ka viņiem būtu jāatlīdzina 30 % no biļešu cenas. Taču neviens no šiem jautājumiem neattiecas uz uzdotajiem jautājumiem.

"atcelšanu" un "kavēšanos", kaut arī tā ir būtiska.

Lieta C-432/07 Böck *un* Lepuschitz

20. Stefans Beks [*Stefan Böck*] un Kornēlija Lepušica [*Cornelia Lepuschitz*] rezervēja lidojumu no Vīnes uz Mehiko ar *Air France SA* (turpmāk tekstā — "*Air France*"). Viņu ceļojums bija sadalīts šādās daļās: 2005. gada 18. februārī no Vīnes uz Parīzi un no Parīzes uz Mehiko; 2005. gada 7. martā no Kankūnas [*Cancún*] uz Mehiko un no Mehiko uz Parīzi; 2005. gada 8. martā no Parīzes uz Vīni.

19. *Bundesgerichtshof* uzskatīja, ka Sterdžonu apelācijas sūdzības iznākums ir atkarīgs no Regulas 2. panta 1. punkta un, iespējams, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta interpretācijas. Tādēļ tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

21. Kad Beks un Lepušica reģistrējās reisam Nr. AF439, kuram no Mehiko bija jāizlido 2005. gada 7. martā plkst. 21.30, viņi vēl pirms reģistrācijas tika informēti, ka tehnisku problēmu dēļ šis reiss ir atcelts. Atbildot uz viņu prasību pēc cita lidojuma, viņiem tika piedāvātas vietas lidojumā, ko veica *Continental Airlines* (turpmāk tekstā — "*Continental*") ar reisu Nr. CO1725Y, kas izlidoja no Mehiko 2005. gada 8. martā plkst. 12.20.

"1) Vai jēdziena "atcelšana" interpretācijā izšķirošs ir jautājums, vai sākotnējais lidojuma plānojums ir atcelts, līdz ar ko kavēšanās neatkarīgi no tās ilguma nav uzskatāma par atcelšanu, ja aviosabiedrība neatceļ sākotnējā lidojuma plānojumu?

22. Beks un Lepušica šo piedāvājumu pieņēma. Lai viņiem tiktu izsniegtas biļetes, viņiem vispirms bija jāpieprasa apstiprinājums no *Air France* biroja Mehiko, kurš viņiem deva tiesības saņemt biļetes no *Continental* biļešu kases. *Air France* piedāvāja viņiem nakšņošanu viesnīcā, pārtiku un transportu uz viesnīcu un no tās. Beks un Lepušica beidzot ieradās Vīnē 21 stundu pēc plānotā ielidošanas laika.

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noraidoša, kādos apstākļos plānotā lidojuma kavēšanās vairs nav klasificējama kā "kavēšanās", bet gan kā "atcelšana"? Vai atbilde uz šo jautājumu ir atkarīga no kavēšanās ilguma?"

23. Pārējie pasažieri, kuriem būtu bijis jālido 2005. gada 7. martā ar reisu Nr. AF439 un kuri neveica pārreģistrāciju uz *Continental* reisu, lidoja ar lidaparātu, kurš bija reģistrēts ar Nr. FGSPV, no Mehiko uz Parīzi 2005. gada 8. martā. Lidaparāts izlidoja plkst. 19.35 ar nedaudz mainītu reisa numuru (AF439A) un atgriezās Parīzē 2005. gada 9. martā plkst. 13.09. Lidojums tika veikts paralēli *Air France* regulārajam lidojumam, kas bija paredzēts 8. martā.

24. Beks un Lepušica apgalvo, ka *Air France* katram no viņiem ir jāmaksā EUR 600 kā kompensācija par viņu lidojuma atcelšanu atbilstoši Regulas 5. pantam kopsakarā ar 7. panta 1. punkta c) apakšpunktu.

25. Pirmajā instancē *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* [Vīnes apgabala Komerclietu tiesa] prasību noraidīja, jo uzskatīja, ka 2005. gada 7. martā paredzētais lidojums Regulas izpratnē kavējās, bet netika atcelts un ka kavēšanās gadījumā vien nav tiesību uz kompensāciju.

26. Beks un Lepušica iesniedza apelācijas sūdzību *Handelsgericht Wien* [Vīnes Tirdzniecības tiesā], kura nolēma uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 [..] 5. pants, skatīts kopā ar 2. panta l. punktu un 6. pantu, ir interpretējams tādējādi, ka kavēšanās par 22 stundām ir uzskatāma par "kavēšanos" 6. panta nozīmē?

2) Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 2. panta l) punkts ir interpretējams tādējādi, ka gadījumi, kad pasažieri tiek pārvadāti ievērojami vēlāk (ar 22 stundu nokavēšanos) ar reisu, kuram ir garāks reisa numurs (sākotnējais reisa numurs, kurš papildināts ar "A"), turklāt ar to tiek pārvadāta tikai daļa (lai arī liela daļa) pasažieru, kuriem bija rezervētas biļetes uz sākotnējo reisu, bet papildus arī citi pasažieri, kuriem nebija rezervētas biļetes uz sākotnējo reisu, ir uzskatāmi par "atcelšanu", nevis "kavēšanos"?

Gadījumā, ja atbilde uz 2. jautājumu ir apstiprinoša:

3) Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir interpretējams tādējādi, ka lidaparāta tehnisks defekts un šī iemesla izraisītās izmaiņas lidojumu plānā ir

uzskatāmi par ārkārtējiem apstākļiem (no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi)?"

27. Rakstiskus apsvērumus iesniedza Sterdžoni, Beks un Lepušica, *Condor*, *Air France*, Austrijas, Francijas, Grieķijas, Itālijas, Polijas, Zviedrijas un Apvienotās Karalistes valdības un Komisija.

28. Tiesas sēdē mutvārdu apsvērumus sniedza Sterdžoni, Beks un Lepušica, *Condor*, Grieķijas un Apvienotās Karalistes valdības un Komisija.

Par atšķirību starp "kavēšanos" un "atcelšanu"

29. Ar diviem jautājumiem iesniedzējtiesa lietā *Sturgeon* vēlas uzzināt, vai "atcelšanas" gadījumā ir būtiski, lai sākotnēji plānotais lidojums tiktu atcelts vispār, un, ja tas nav būtiski, vai kavēšanās pēc kāda laika var kļūt par atcelšanu. Lietā *Böck* un *Lepuschitz* pirmais un otrais Tiesai uzdotais jautājums ir par to, vai 22 stundu kavēšanās vēl arvien ir "kavēšanās" Regulas 6. panta izpratnē vai šāda kavēšanās kopā ar pasažieru pārvadāšanu ar reisu, kas veikts ar citu reisa numuru un ar kuru netiek pārvadāti visi pasažieri, kuri rezervējuši vietas sākotnējā reisā, drīzāk nav atcelšana.

30. Tādēļ abas iesniedzējtiesas būtībā jautā, kā nošķirt kavēšanos no atcelšanas Regulas 2. panta 1. punkta izpratnē un vai tad, kad pagājis noteikts laiks, kavēšanos var uzskatīt par "atcelšanu" Regulas izpratnē.

Ievada piezīmes — Regulas izstrādāšanas vēsture

31. Sākotnējā priekšlikuma regulai paskaidrojuma raksta [12] 20. punktā Komisija norādīja, ka "atcelšana, ko veic operators [..], ir atteikšanās sniegt pakalpojumu, par ko tas ir

12 — Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, COM(2001) 784, galīgā redakcija (turpmāk tekstā — "Komisijas sākotnējā priekšlikuma pamatojuma raksts").

noslēdzis līgumu, izņemot tādus izņēmuma apstākļos, kas ir ārpus tā atbildības, kā politiskā nestabilitāte, ļoti slikti laika apstākļi, nepietiekoša drošība un negaidīts drošības trūkums. Pasažierim [reisa] atcelšana parastos apstākļos komerciālu iemeslu dēļ rada nepieņemamas grūtības un kavēšanos it īpaši tad, ja viņš par to nav iepriekš brīdināts". 23. punktā tā norādīja: "Lai gan pasažieriem līdzīgus sarežģījumus un vilšanos sagādā kā kavēšanās, tā arī iekāpšanas atteikums vai atcelšana, atšķirība ir tā, ka operators ir atbildīgs par iekāpšanas atteikumu un atcelšanu (ja vien to iemesli nepārsniedz tā atbildību), bet ne vienmēr par kavēšanos. Citi parasti iemesli ir gaisa satiksmes vadības sistēmas un lidostas kapacitātes ierobežojumi. Kā norādīts tās paziņojumā par lidaparātu pasažieru tiesību aizsardzību, Komisija uzskata, ka šādos apstākļos operatoriem nevar būt pienākums sniegt kompensāciju pasažieriem, kuriem nācies aizkavēties."

32. Nav viegli saskatīt loģiku, kas nosaka Komisijas piemēroto atšķirību. Pamatojuma rakstā vispirms ir izklāstīts, ka lidsabiedrības vienmēr ir atbildīgas par atcelšanu, izņemot gadījumus, kad ārkārtas apstākļi tās no šīs atbildības atbrīvo (princips, kas vēlāk tika ietverts Regulas 5. pantā, kurā "izņēmuma apstākļi", uz kuriem atsaucās Komisija, ir pārdēvēti par "ārkārtējiem apstākļiem") [13]. Pēc tam pamatojuma rakstā ir minēti daži apstākļi, kuros lidsabiedrības (objektīvi) nav atbildīgas par kavēšanos. Šie apstākļi, kā, piemēram, "izņēmuma apstākļi", kas iepriekš norādīti attiecībā uz atcelšanu, ir apstākļi, par kuriem lidsabiedrības (objektīvi) nav atbildīgas. Loģiski varētu sagaidīt, ka pamatojuma rakstā tiktu ierosināts (gan attiecībā uz atceltiem lidojumiem, gan lidojumiem, kas kavējas), ka lidsabiedrībām nav jāmaksā kompensācija, ja kavēšanās vai atcelšana objektīvi nav notikusi to vainas dēļ. Tā vietā pamatojuma rakstā ir ietverts vienīgi paziņojums, ka "Komisija uzskata, ka šādos apstākļos operatoriem nevar būt pienākums sniegt kompensāciju pasažieriem, kuriem nācies aizkavēties".

33. Komisijas priekšlikumā ierosinātā kompensācija par atcelšanas gadījumiem bija tāda pati kā par iekāpšanas atteikuma gadījumiem, kas, kā bija norādīts pamatojuma raksta 11. punktā, bija nosakāma "preventīvā līmenī". 14. punktā tika tuvāk paskaidrots aprēķins: "Lai atturētu operatorus no iekāpšanas atteikšanas visiem pasažieriem neatkarīgi no tā, kādā klasē viņi ceļo, Komisija piedāvā noteikt nemainīgu kompensācijas likmi, kas atbilstu divkāršai lielākās daļas biznesa klases braukšanas maksai."

13 — Skat. tālāk 98.–101. punktu.

34. Var būt, ka atšķirība starp "atcelšanu" un "kavēšanos", kas Komisijai bija padomā tās priekšlikumā, bija balstīta nevis uz sekām, kādas būtu pasažieriem, bet uz operatora atbildības līmeni — atšķirība starp tīšu lēmumu atcelt lidojumu komerciālu iemeslu dēļ ("atcelšana"), kas ir jānovērš ar atturošiem kompensāciju līmeņiem, un patiesiem centieniem nogādāt pasažieri galapunktā, kaut arī novēloti, stājoties pretim ārējām grūtībām ("kavēšanās"), kad operatoriem var vienīgi prasīt nodrošināt zināmu palīdzības līmeni. Tādā gadījumā, šķiet, pastāv zināma neskaidrība starp "cēloni" un "vainu". Nav grūti iedomāties gadījumus, kad patiesi centieni pēc iespējas ātrāk nogādāt pasažierus viņu galamērķī var nozīmēt plānotā lidojuma atcelšanu (jo ir skaidrs, ka tas nespēs izlidot paredzētajā laikā) un pēc tam pārliecināšanos, ka pasažieri varēs izlidot ar citu reisu [14]. Pretēji, tāda lidojuma kavēšanās, uz kuru vietas rezervējuši tikai daži pasažieri, var tikt paildzināta būtībā komerciālu iemeslu dēļ, jo lidsabiedrība ir izmantojusi pirmo pieejamo maiņas lidaparātu, lai vispirms veiktu citu lidojumu, uz kuru vietas ir rezervējuši vairāk pasažieru [15]. Ja Komisijas priekšlikumā ietvertais princips bija, ka "lidsabiedrībām ir jāmaksā kompensācijas tikai tad, ja tās ir vainīgas", būtu sagaidāms, ka tā noteiktu kādus noteikumus, kā identificēt (un sodīt) kavēšanos, kas ir izskaidrojama ar komerciāliem lēmumiem.

35. Tomēr nešķiet, ka likumdošanas procesa gaitā būtu ticis likts liels uzsvars uz šo atšķirību, īpaši pēc tam, kad bija pazemināti kompensāciju līmeņi. No galu galā pieņemtā teksta ir grūti secināt kritērijus "atcelšanas" un "kavēšanās" nošķiršanai.

Kāpēc atšķirība starp "kavēšanos" un "atcelšanu" ir svarīga?

36. Regulas 2. panta 1. punktā "atcelšana" ir definēta kā "tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta". Regulā nav līdzvērtīgas definīcijas jēdzienam "kavēšanās". "Kavēšanās" nav definēta arī Varšavas vai Monreālas Konvencijās. Monreālas Konvencijas 19. pantā ir tikai vispārīgi paredzēts, ka gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies "pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma kavēšanās dēļ". Šī frāze, šķiet, attiecas uz daudziem, ja ne visiem, gadījumiem, ko rada "lidojuma atcelšana", un šķiet daudz plašāka nekā "lidojuma kavēšanās" Regulā.

37. Taču Regulā atšķirība starp "kavēšanos" un "atcelšanu" ir svarīga. Ar Regulas 5. pantu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, ir piešķirtas tiesības uz noteiktu kompensāciju.

14 — Ņemot vērā, ka atcelšanas gadījumā saskaņā ar Regulas 7. pantu pasažieriem ir jāizmaksā kompensācijas, šajā gadījumā ir radīts neloģisks rezultāts, ka lidsabiedrībai (bet ne pasažieriem) ir "izdevīgāk" "tikai" aizkavēt lidojumu.

15 — Skat. faktus, kuri radīja atsauci secinājumos lietā C-396/06 *Kramme*, kas izklāstīta manos secinājumos šajā lietā (pieejami Tiesas tīmekļa vietnē). Šī atsauce pirms sprieduma tika atsaukta.

Regulas 6. pantā nav līdzvērtīga noteikuma par kompensācijām kavēšanās gadījumos.

38. Regulai ir ievērojams nopelns automātisku kompensāciju piešķiršanā pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti. Taču, kā savos rakstveida apsvērumos norāda Polijas valdība, atšķirība, kas Regulā noteikta starp atcelšanu un kavēšanos, var izraisīt situāciju, ka pret pasažieriem, kuri atrodas objektīvi līdzīgās situācijās, ir atšķirīga attieksme.

39. Tas neizbēgami rada (būtisku) jautājumu, vai Regulā ir pārkāpts vienlīdzīgas attieksmes princips.

Vienlīdzīgas attieksmes principa ietekme

40. Atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai vienlīdzīgas attieksmes vai nediskriminācijas princips noteic, ka līdzīgās situācijās nevar attiekties atšķirīgi un dažādās situācijās nevar attiekties vienādi, ja vien šādai pieejai nav objektīva pamata [16].

41. Regulas 5., 6. un 7. panta spēkā esamība, ņemot vērā vienlīdzīgas attieksmes principu, tika pārbaudīta lietā *IATA* un *ELFAA*, taču no lidsabiedrības, nevis pasažieru viedokļa.

42. Šajā lietā *ELFAA* apgalvoja, ka tās pārstāvētās zemo cenu lidsabiedrības cieš no diskriminējošas attieksmes, jo šajos pantos noteiktie pasākumi uzliek vienus un tos pašus pienākumus visiem gaisa pārvadātājiem, nešķirojot tos pēc cenu politikas un to piedāvātajiem pakalpojumiem. Turpinot, *ELFAA* apgalvoja, ka Kopienu tiesības neuzliek tādus pašus pienākumus citiem transporta līdzekļiem un ka tādējādi tas vienlaikus bija diskriminējoši šādā veidā izdalīt gaisa transporta nozari.

43. Tiesa nolēma, ka situācija, kad uzņēmumi darbojas dažādās transporta nozarēs, nav salīdzināma un ka pasažieri, kuru lidojumi ir

16 — Skat., piemēram, 2006. gada 10. janvāra spriedumu lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp., 95. punkts) un 2008. gada 10. jūlija spriedumu lietā C-173/07 *Emirates Airlines* (Krājums, I-5237. lpp., 39. punkts).

atcelti vai ilgi kavējas, ir objektīvi atšķirīgā situācijā no tās, kurā atradās citu transporta līdzekļu pasažieri, ja notiek tāda paša rakstura negadījumi. Turklāt kaitējums, kas lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā rodas gaisa pārvadātāju pasažieriem, ir līdzīgs neatkarīgi no lidsabiedrības, ar kuru viņiem ir līgums, un nav saistīts ar lidsabiedrības cenu politiku [17]. Tiesa secināja, ka, "lai netiktu skarts vienlīdzīgas attieksmes princips, saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 noteikto mērķi palielināt visu gaisa pārvadātāju pasažieru aizsardzību Kopienu likumdevēja pienākums ir attiekties pret visām lidsabiedrībām vienādi" [18].

44. Spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA* Tiesa skaidri apstiprināja, ka Regulas galvenais mērķis bija palielināt visu gaisa pasažieru aizsardzību. Šis apgalvojums veido pamatu Tiesas analīzei un *ELFAA* argumentu noraidīšanai. *ELFAA* apgalvoja, ka gaisa transports un citi transporta līdzekļu veidi ir salīdzināmi. Tiesa nosprieda, ka attiecībā uz pasažieriem, kuri saskaras ar atcelšanu vai ilgu kavēšanos, tie nav salīdzināmi. *ELFAA* apgalvoja, ka lidsabiedrības, kas veic regulāros reisus, un zemo cenu lidsabiedrības nav salīdzināmas. Tiesa nosprieda, ka attiecībā uz pasažieriem, kuri saskaras ar atcelšanu vai ilgu kavēšanos, tās ir salīdzināmas. Īsumā, *ELFAA* lūdza Tiesu pārbaudīt Regulu no lidsabiedrību viedokļa. Tiesa šo pieeju noraidīja un *ELFAA* argumentu (un Regulu) pārbaudīja no *pasažieru viedokļa*.

45. Turklāt ir sevišķi jānorāda, ka savā analīzē Tiesai attiecās pret pasažieriem, kuru lidojumi bija atcelti, un pasažieriem, kuru lidojumi ilgi kavējās, kā pret *vienu kategoriju*.

46. Kā Tiesa nosprieda lietā *Arcelor Atlantique* un *Lorraine* u.c., "vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpums ar atšķirīgu attieksmi nozīmētu, ka aplūkojamās situācijas ir līdzīgas pēc visiem tās raksturojošajiem elementiem". Šie elementi un tādējādi to salīdzināmais raksturs "cita starpā ir jānosaka un jānovērtē, ņemot vērā *Kopienu tiesību akta*, ar ko ievieš šo atšķirību, *priekšmetu un mērķi*. Turklāt ir jāņem vērā tās nozares principi un mērķi, uz kuru attiecas šis akts" [19].

17 — Attiecībā uz šī kaitējuma zaudējumu raksturu Tiesa 43. punktā nolēma, ka ir jākonstatē, ka visa veida kavēšanās pasažieru gaisa pārvadājumos un it īpaši ilga kavēšanās vispārēji var radīt divu veidu kaitējumu. Pirmkārt, ilga kavēšanās radīs kaitējumu, kas ir gandrīz identisks visiem pasažieriem un kura atlīdzināšana var izpausties kā standartizēts un tūlītējs atbalsts vai parūpēšanās par visām attiecīgajām personām (nodrošinot, piemēram, atspirdzinājumus, ēdienu, izmitināšanu un telefonisko sazināšanos). Otrkārt, pasažieri atkarībā no ceļojuma mērķa var ciest individuālu kaitējumu, kura novēršanai ir vajadzīgs nodarītā kaitējuma apjoma novērtējums katrā atsevišķā gadījumā. Līdz ar to šādu kaitējumu var atlīdzināt tikai vēlāk un individuālā kārtā.

18 — Spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 94.–98. punkts; skat. arī spriedumu lietā *Emirates Airlines*, 35. punkts.

19 — 2008. gada 16. decembra spriedums lietā C-127/07 *Arcelor Atlantique* un *Lorraine* u.c. (Krājums, I-9895. lpp., 25. un 26. punkts, izcēlums mans), atsaucoties uz 1971. gada 27. oktobra spriedumu lietā 6/71 *Rheinmühlen Düsseldorf* (*Recueil*, 823. lpp., 14. punkts), 1977. gada 19. oktobra spriedumu apvienotajās lietās 117/76 un 16/77 *Ruckdeschel* u.c. (*Recueil*, 1753. lpp., 8. punkts), 1994. gada 5. oktobra spriedumu lietā C-280/93 Vācija/Padome (*Recueil*, I-4973. lpp., 74. punkts) un 1998. gada 10. marta spriedumu apvienotajās lietās C-364/95 un C-365/95 *T. Port* (*Recueil*, I-1023. lpp., 83. punkts).

47. Spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA* Tiesa viennozīmīgi norādīja, ka Regulas 5. panta (atcelšana) un 6. panta (kavēšanās) mērķis skaidri izriet no preambulas pirmā un otrā apsvēruma, saskaņā ar kuriem Kopienas rīcībai gaisa transporta jomā ir jābūt cita starpā vērstai uz to, lai pasažieriem nodrošinātu augsta līmeņa aizsardzību un ņemtu vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības, ja lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnus sarežģījumus pasažieriem [20].

48. Tādējādi Tiesa lietā *IATA* un *ELFAA* par "tūlītēju mērķi" vai "tiešo mērķi, ko ir skaidri izteicis Kopienu likumdevējs", atzina pasažieru aizsardzību, vienlaikus pieņemot, ka Regulai nešaubīgi var būt citi, pakārtoti mērķi (tādi kā atcelto lidojumu un ilgas lidojumu kavēšanās gadījumu skaita samazināšana ar preventīvām darbībām) [21].

49. Kā norādīja Tiesa, šādu pieeju apstiprina tas, ka dažādo Kopienu likumdevēja ieviesto pasākumu saturs mainās "atkarībā no pasažieriem nodarītā kaitējuma būtiskuma, ko novērtē, ņemot vērā vai nu kavēšanās ilgumu un nākamā lidojuma gaidīšanas laiku, vai termiņu, kādā attiecīgās personas tikušas informētas par lidojuma atcelšanu" [22]. Kaut arī atskaites punkts laika aprēķināšanai ir atšķirīgs, gan attiecībā uz atcelšanu, gan ilgstošu kavēšanos kaitējuma nozīmību nosaka pēc pagājušā laika.

50. Turklāt patērētāju aizsardzības stiprināšana ir viena no darbībām, kas skaidri minēta EKL 3. panta 1. punkta t) apakšpunktā, ko Kopiena īsteno nolūkā sasniegt vispārējos mērķus, kuri izklāstīti EKL 2. punktā [23].

51. Taču, neskatoties uz radīto sarežģījumu nozīmīgumu, Regulā ir paredzēts, ka lidojuma atcelšana automātiski rada tiesības uz kompensāciju (saskaņā ar 7. pantu), bet kavēšanās — nē. Kā ir minēts rīkojumā par prejudiciālu jautājumu uzdošanu lietā *Sturgeon* un kā Komisija norādīja tiesas sēdē,

20 — Iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 69. punkts; 2008. gada 22. decembra spriedums lietā C-549/07 *Wallentin-Hermann* (Krājums, I-11061. lpp., 18. punkts). Regulas preambulas otrajā apsvērumā vienā frāzē minēta "lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās", šos abus jēdzienus nenošķirot.

21 — Iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 82. un 83. punkts, un ģenerāladvokāta Hēlhuda [*Geelhoed*] secinājumi šajā lietā, 121. un 122. punkts.

22 — Iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 85. punkts.

23 — Skat. arī ģenerāladvokāta Hēlhuda [*Geelhoed*] secinājumus iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minētajā lietā *IATA* un *ELFAA*, 117.–119. punkts, kuros ģenerāladvokāts atsaucas uz EKL 153. panta 2. punktu (kurā ir prasīts, lai Kopienu likumdevējs ņemtu vērā patērētāju tiesību aizsardzības prasības pārējās politikas jomās) un uz EKL 95. panta 3. punktu (kurā prasīta patērētāju tiesību augsta līmeņa aizsardzība) un secina, ka patērētāju tiesību aizsardzība neapšaubāmi ir leģitīms mērķis, kas skaidri noteikts Līgumā.

Regula tādēļ ir balstīta uz pieņēmumu, ka atcelšana pasažieriem noteikti rada vairāk sarežģījumu un tādēļ prasa stingrāku aizsardzības formu nekā "tikai" kavēšanās [24].

52. Man nav skaidrs, kādēļ tam tā būtu jābūt. Galu galā Komisija savos rakstveida apsvērumos to atzīst, piekrītot, ka atcelšana patiesībā ne vienmēr rada vairāk sarežģījumu kā kavēšanās.

53. Pieņemsim, ka pasažieris A un pasažieris B abi ir rezervējuši vietas lidojumos no Briseles uz Ņujorku ar dažādiem gaisa pārvadātājiem un abi izlido plkst. 8.30 no rīta. Kad pasažieris A ierodas lidostā, viņam paziņo, ka viņa lidojums ir atcelts. Viņam tiek piedāvāta vieta citā lidojumā uz Ņujorku, kas izlido vienu dienu vēlāk plkst. 8.30 no rīta. Pasažierim B ierodoties lidostā, tiek paziņots, ka viņa lidojums kavējas. Viņa lidojums visbeidzot atiet tajā pašā laikā, kad pasažiera A jaunais lidojums, proti, vienu dienu pēc plānotā izlidošanas laika. Abi pasažieri A un B ierodas Ņujorkā vienā laikā. Šie divi pasažieri patiesībā ir identiskās situācijās. Tomēr vienīgi pasažierim A automātiski ir tiesības uz kompensāciju atbilstoši Regulai.

54. Tādējādi atšķirība starp atcelšanu un kavēšanos, kāda tā ir pašreiz noteikta Regulā, šķiet, nesaskan ar tās mērķi.

55. Tas kļūst vēl jo skaidrāks, ja apsver, ka Regula var radīt (neloģisku) rezultātu, kad pasažieriem, kuri cieš lielākus sarežģījumus, var tikt liegta automātiska kompensācija, bet tiem, kuri ir cietuši mazākus sarežģījumus, tā var tikt piešķirta. Pieņemsim, ka tie paši pasažieri A un B (nepārprotami "bieži ceļotāji") abi ir rezervējuši vietu lidojumā no Briseles uz Ņujorku ar dažādiem gaisa pārvadātājiem un abi izlido plkst. 10.30 no rīta. Kad pasažieris A ierodas lidostā, viņš uzzina, ka viņa lidojums ir atcelts. Taču gaisa pārvadātājs nekavējoties piedāvā alternatīvu reisu ar citu gaisa pārvadātāju, kurš izlido plkst. 11.00 no rīta. Kad pasažieris B ierodas lidostā, viņam tiek paziņots, ka viņa lidojums kavējas. Visbeidzot viņš izlido plkst. 22.30, proti, 12 stundas pēc plānotā izlidošanas laika. Acīmredzami, pasažieris B ir cietis lielākus sarežģījumus.

56. Pasažieris A (kurš ir skarts nedaudz) varēs prasīt kompensāciju saskaņā ar Regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. pantu. Pasažieris B varēs vien pēc noteiktām stundām prasīt ēdināšanu un atspirdzinājumus [25], veikt pāris telefona zvanus (vai nosūtīt pāris teleksa vai faksa ziņas, vai arī

24 — Salīdziniet Regulas preambulas 12. apsvērumu (atcelšana) un 17. apsvērumu (kavēšanās). Atšķirīgie risinājumi, ko tie piedāvā, ir tiešā pretrunā otrajam apsvērumam, kurā ir atzīts, ka "iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās" rada "nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem".

25 — 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) daļa, kurā ietverta norāde uz 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu. Ņemot vērā, ka lidojums manis minētajā piemērā ir pāri Atlantijas okeānam, pasažierim B būs jāgaida 4 stundas, pirms viņam saskaņā ar 9. pantu būs "tiesības uz aprūpi".

pāris elektroniskās vēstules) [26]; un pēc tam (pēc piecām stundām) tiesības izvēlēties atlīdzinājumu, ja šķiet, ka ilgākai gaidīšanai nav jēgas [27]. Lai gan tiesības uz aprūpi ir neapšaubāmi vērtīgas, diez vai tās ir līdzvērtīgas kompensācijai, ko saņems pasažieris A.

58. Šis skaidrojums neiztur rūpīgu pārbaudi.

59. Komisija skaidri atzīst, ka pasažieriem ir radīti vienādi sarežģījumi, ja viņu lidojums ilgi kavējas vai tiek atcelts. Ja tas tā ir (kā tas patiešām arī šķiet), varētu sagaidīt, ka pret abām pasažieru kategorijām attieksies vienādi, jo abām ir vienlīdz nepieciešama un abas vienlīdz ir pelnījušas aizsardzību (bet tas tā nav). Pēc tam Komisija norāda, ka atšķirība starp atcelšanu un kavēšanos (un vismaz nešaubīgi pamatojums atšķirīgai attieksmei) ir tā, ka operators vienmēr ir atbildīgs par atcelšanu (izņemot gadījumus, kad tas nav atbildīgs); un tas ne vienmēr ir atbildīgs par kavēšanos (iespējams, izņemot gadījumus, kad tas ir atbildīgs). Tā ir nošķiršana bez atšķirības.

57. Priekšlikuma regulai paskaidrojuma rakstā, tā kā līdzeklis ir domāts patērētāju tiesību aizsardzības stiprināšanai, Komisija piedāvā šādu komentāru attiecībā uz atcelšanas un kavēšanās atšķiršanu: "Kaut arī pasažieriem vienādas neērtības un sarežģījumus rada gan lidojuma kavēšanās, gan iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana, atšķirība ir tā, ka operators ir atbildīgs par iekāpšanas atteikumu vai lidojuma atcelšanu (ja vien tas nenotiek tādu iemeslu dēļ, kas ir ārpus tā atbildības), bet ne vienmēr par lidojuma kavēšanos" [28].

60. Man šķiet, ka pamatā esošā loģika (atkal pretēji patērētāju tiesību aizsardzības stiprināšanas pamatojumam) ir bijusi, ka gadījumā, kad rīkotājs *nav atbildīgs* par sarežģījumiem (ko radījusi atcelšana vai ilga kavēšanās), tam nav jāmaksā kompensācija; un, pretēji, gadījumā, kad tas *ir* atbildīgs, tam ir jāmaksā. Citiem vārdiem sakot, kompensācijas kritērijs nav cēlonis, bet operatora (plaši definēta) vaina.

26 — Turpat, atsaucoties uz 9. panta 2. punktu.

27 — 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) daļa, kurā ietverta norāde uz 8. panta 1. punkta a) apakšpunktu.

28 — Iepriekš 12. zemsvītras piezīmē minētais sākotnējā Komisijas priekšlikuma paskaidrojuma raksts, 23. punkts.

61. Ja tas tā ir, ar to vēl aizvien nav izskaidrots, kāpēc ir atšķirīga attieksme pret pasažieriem, kuriem sarežģījumus ir radījusi atcelšana, un pasažieriem, kuriem sarežģījumus ir radījusi ilgstoša kavēšanās. Operators var (vai nevar) būt atbildīgs gan par ilgstošu kavēšanos, gan atcelšanu. Taču atšķirīga attieksme saskaņā ar Regulu nav atkarīga no operatora vainas. Tā ir atkarīga tikai no tā, vai to, kas ir noticis, klasificē kā kavēšanos vai kā atcelšanu. Un neviens cits objektīvs izskaidrojums atšķirīgai attieksmei nav atrodams *travaux préparatoires*.

62. Tādēļ atšķirīgā attieksme šķiet vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpums.

63. To apstiprina fakts, ka lietā *IATA* un *ELFAA* Tiesa skaidri un viennozīmīgi nolēma, ka patērētāju tiesību aizsardzība ir galvenais Regulas mērķis. Raugoties no pasažieru viedokļa, pret personām, kuras ir salīdzināmā situācijā, ir atšķirīga attieksme, izdevīgākā stāvoklī nostādot vienu kategoriju (pasažierus, kuru lidojumi ir atcelti) un neizdevīgākā stāvoklī citu kategoriju (pasažierus, kuru lidojumi ilgstoši kavējas).

64. Tāpat vismaz pirmajā brīdī šķiet, ka Regulas galvenais mērķis (pastiprināta patērētāju tiesību aizsardzība) var tikt sasniegts ar līdzekļiem, kuri ievēro vienlīdzības principu. Protams, šādi līdzekļi ir jāizskata un jāpieņem Kopienu likumdevējam [29].

65. Šajā tiesvedībā, izņemot īsu Polijas valdības piezīmi, Tiesa nav dzirdējusi nevienu argumentu attiecībā uz vienlīdzīgas attieksmes principa iespējamo ietekmi uz uzdotajiem prejudiciālajiem jautājumiem. Tādējādi iespēja, ka kavēšanās un atcelšanas nošķiršanas pārbaude varētu likt secināt, ka attieksme, kāda Regulā ir pret šiem diviem jēdzieniem, pārkāpj EK tiesību pamatprincipu, nav pienācīgi aplūkota. Es apzinos, ka var pastāvēt pretargumenti, kurus es neesmu pamanījusi. Gan iestādēm, gan dalībvalstīm ir jābūt iespējai sniegt komentārus par manis veikto analīzi un izteikt argumentus attiecībā uz objektīvu pamatojumu.

29 — Ilustrācijai: var paredzēt noteikumus, kas automātisku kompensāciju attiecinātu tikai uz atcelšanas gadījumiem, kad noteiktā laikā (piemēram, divas stundas) nav mainīts maršruts, vienlaikus automātisku kompensāciju paredzot gadījumā, kad ilgstoša kavēšanās ir ilgāka par noteiktu laika posmu. Par atcelšanu (kā šajā gadījumā) gaisa pārvadātājam nebūtu jāsniedz finansiāla kompensācija, ja tas varētu pierādīt, ka kavēšanos vai atcelšanu izraisīja ārkārtēji apstākļi, kurus nebija iespējams novērst, pat ja veikti visi iespējamie pasākumi. Līdzvērtīgi noteikumi būtu nepieciešami attiecībā uz kavēšanos, par kuru lidsabiedrība varētu pierādīt, ka tā nav atbildīga. Ja nepieciešams un ir atbilstoši, noteiktais laika posms varētu mainīties atkarībā no lidojuma attāluma (kā pašreiz Regulas 6. panta 1. punktā un 7. panta 2. punktā). Šāda kārtība, manuprāt, atbilstu arī samērīguma prasībām (skaidri noteiktas iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minētajā spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA*, 79. punkts).

66. Tādēļ es ierosinu Tiesai atsākt mutvārdu procesu un uzaicināt dalībvalstis, Komisiju, Eiropas Parlamentu un Padomi sniegt apsvērumus šajā jautājumā.

67. Ja Tiesa šādai pieejai nepiekristu, es piedāvāju šādus apsvērumus par to, vai ir iespējams interpretēt Regulu saskaņā ar vienlīdzības principu [30].

Norādes par lidojuma atcelšanu

68. Faktori, kas Tiesā un valsts judikatūrā un doktrīnā [31] minēti kā tādi, kas, iespējams, ir norādes uz to, ka lidojums ir atcelts, ir: gaisa pārvadātāja maiņa, lidaparāta maiņa, reisa numura maiņa, izlidošanas vai ielidošanas lidostas maiņa, bagāžas atdošana atpakaļ pasažieriem, jauna pasažieru reģistrācija, jaunu sēdvietu ierādīšana, visu pasažieru pārvietošana uz vienu vai vairākiem citiem lidaparātiem, jaunu iekāpšanas karšu izsniegšana un tas, ka pilots (vai cits gaisa pārvadātāja darbinieks) lidojumu norāda kā "atceltu" vai tas kā tāds parādās izlidošanas sarakstā.

69. Veselais saprāts liek domāt, ka visi šie faktori varētu būt norādes uz to, ka lidojums drīzāk ir atcelts, nevis tikai kavējas. Jo vairāk faktoru vienlaikus, jo ticamāk, ka patiesi ir notikusi atcelšana. Turklāt es neuzskatu, ka kāds atsevišķs faktors var būt izšķirošs.

70. Piemēram, lidaparāta izņemšana no ekspluatācijas automātiski neizraisa tā lidojuma atcelšanu, kuram bija paredzēts izmantot lidaparātu. Lidojums joprojām var notikt, ja šī lidaparāta vietā tiek izmantots cits lidaparāts [32]. Man nešķiet būtiski tas, vai pasažieri ir pārsēdināti vienā vai vairākos citos lidaparātos [33].

71. Līdzīgu analīzi var piemērot vairumam citu minēto faktoru. Tie ir gaisa ceļojuma daļa un sastāvdaļa. Tie var būt klātesoši arī

30 — Atvasināto Kopienu tiesību noteikums cik vien iespējams ir jāinterpretē tā saderības ar EK līguma noteikumiem un vispārīgajiem Kopienu tiesību principiem kontekstā. Skat., piemēram, 2008. gada 10. jūlija spriedumu lietā C-413/06 P *Bertelsmann* un *Sony Corporation of America/Impala* (Krājums, I-4951. lpp., 174. punkts un tajā minētā judikatūra).

31 — Skat., piemēram, Schmid, R., "Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis — Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004", NJW 26, 2006, 1843. lpp.; Gaedtke, E., "Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004", Verbraucher und Recht, 2007, 203. un 204. lpp.; Wagner, B., "Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004", VuR, 2006, 338. un 339. lpp., un šajos rakstos minēto judikatūru.

32 — Skat. manus secinājumus 15. zemsvītras piezīmē minētajā lietā *Kramme*, 39. punkts.

33 — Faktors, kas minēts rīkojumā par prejudiciālu jautājumu uzdošanu lietā *Böck* un *Lepuschitz*.

normāla lidojuma (pat ne obligāti kavēta lidojuma) ietvaros.

72. Komisija, kuru tiesas sēdē atbalstīja Beka un Lepušicas pārstāvis, *Condor* pārstāvis un Grieķijas valdības pārstāvis, savos rakstveida apsvērumos apgalvo, ka reisa numura maiņa [34] ir spēcīga norāde uz to, ka lidojums ir atcelts [35]. Es piekrītu.

73. Tātad jauns reisa numurs nav drošs kritērijs, lai aizkavējušos lidojumus nošķirtu no atceltiem lidojumiem. Reisa numurs var tikt mainīts tīri tehnisku iemeslu dēļ, kas ir ārpus gaisa pārvadātāja kontroles, pat tad, ja neviens cits lidojuma parametrs netiek mainīts [36]. Šādos apstākļos reisa numura maiņa nevar būt izšķirošs atcelšanas pierādījums. Savukārt sākotnējā reisa numura saglabāšana ne vienmēr norāda uz to, ka lidojums nav ticis atcelts.

74. Tas pats attiecas uz gaisa pārvadātāja darbinieku vai citu lidostas darbinieku paziņojumiem par to, ka lidojums ir atcelts. Nav grūti iedomāties nebeidzamu strīdēšanos valsts tiesā par to, vai nomocītajam darbiniekam, kurš pasažierim no drūzmas, kas gaida uzmanību no pārblīvētās reģistratūras, paziņoja, ka lidojums ir atcelts, bija tiesības izteikt šādu paziņojumu (vai turklāt darbinieks un pasažieris runāja abiem pietiekami saprotamā valodā, lai viennozīmīgi saprastu teiktā patieso nozīmi). Pilota paziņojumam vai oficiālai norādei izlidošanas sarakstā būtu bijis lielāks spēks, taču ne obligāti izšķirošs.

75. Tā kā neviens no minētajiem faktoriem pats par sevi nevar būt izšķirošs, valsts tiesām ir jānovērtē katra no tiem nozīmība, kad tie veido kombināciju, katrā atsevišķā gadījumā. Tas var radīt nozīmīgas problēmas saistībā ar tiesisko drošību [37].

76. Tāpat ir skaidrs, ka gaisa pārvadātājiem pašiem par sevi ir liela ietekme uz vairākiem faktoriem, kuri var tikt izmantoti, lai nošķirtu

34 — Arī minēts kā faktors rīkojumā par prejudiciālu jautājumu uzdošanu lietā *Böck* un *Lepuschitz*.

35 — Savā informatīvajā dokumentā par Regulu Komisija arī norāda, ka, pēc tās domām, lidojums "parasti var tikt uzskatīts par atceltu, kad tiek mainīts reisa numurs tajā pašā maršrutā, attiecībā uz kuru pasažierim ir līgums par noteiktu dienu un grafiku": Enerģētikas un Transporta ģenerāldirektorāta informatīvais dokuments: Atbildes uz jautājumiem par Regulas Nr. 261/2004 piemērošanu, 3. lpp., pieejams interneta vietnē http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — Piemēram, maršrutā, kurā grafikā paredzētais gaisa pārvadātājs veic ikdienas lidojumus, ir diezgan iespējams, ka pirmdienas lidojumam un otrdienas lidojumam būs vienāds reisa numurs. Tādā gadījumā, ja pirmdienas reiss kavējas 24 stundas, būtu obligāti jāmaina tā reisa numurs, lai izvairītos no iespējamas neskaidrības gaisa satiksmes kontroles programmās, jo pirmdienas reisa pilots un otrdienas reisa pilots gatavosies izlidošanai, prasot pacelšanās laiku, prasot atļauju vadīt lidaparātu (utt.) tajā pašā vai gandrīz tajā pašā laikā.

37 — Skat. tālāk 89. un 90. punktu.

kavēšanos no atcelšanas. Šo pārvadātāju ekonomiskajās interesēs ir veikt nepieciešamos soļus, lai nodrošinātu, ka negadījums tiks kvalificēts drīzāk kā kavēšanās, nevis atcelšana, lai arī cik ilga būtu kavēšanās, un apstrīdēt (kad vien tas ir iespējams) pasažieru sūdzības par to, ka lidojums patiesībā ticis atcelts [38].

78. Sterdžoni, Beks un Lepušica, Austrijas, Francijas, Grieķijas, Itālijas, Polijas un Zviedrijas valdības un Komisija uzskata, ka pēc noteikta laika kavēšanos var kvalificēt kā atcelšanu. Taču Apvienotās Karalistes valdība uzskata, ka tikai Kopienu likumdevējs varētu pienācīgi noteikt laiku kā līdzekli šo divu notikumu nošķiršanai. *Condor* iebilst, ka Monreālas Konvencijas 19. pantā pasažieriem ir piešķirtas tiesības uz atlīdzību, ja viņu lidojums kavējas. Tādēļ pasažieru tiesību aizsardzības apsvērumi neprasa ilgstošu kavēšanos interpretēt kā atcelšanu Regulas 5. panta izpratnē.

Laiks kā faktors atcelšanas noteikšanai

77. Pretēji iepriekš uzskaitītajiem faktoriem, ar laika gaitu nav iespējams manipulēt [39]. Vai pārmērīgi "ilgstoša kavēšanās" var kļūt par atcelšanu *de facto*, radot tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu?

79. Es varu īsi apskatīt pēdējo argumentu. Monreālas Konvencija Kopienā patiesi ir piemērojama. Tajā ir paredzēta kompensācija, balstoties uz atlīdzības principu. Šāda kompensācija šajā gadījumā konkrētajam pasažierim varētu būt izdevīgāka nekā automātiska fiksēta izmaksājamā kompensācija par lidojuma atcelšanu bez patieso zaudējumu pierādīšanas, kas paredzēta Regulas 7. panta 1. punktā. Regulā noteiktā kārtība atšķiras no Monreālas Konvencijas 19. pantā noteiktās sistēmas un pastāv papildus tai [40]. Pasažieri, kuru lidojums ir atcelts, saņem kompensāciju saskaņā ar Regulas 7. panta 1. punktu, "neciešot neērtības [sarežģījumus], kas saistītas ar prasības pieteikumu par ciestajiem zaudējumiem iesniegšanu tiesās" [41]. Ja ilgstoša kavēšanās un atcelšana pasažieriem rada

38 — Ziņojumā par Regulas praktisko ietekmi Komisija pauda bažas, ka lidsabiedrības varētu atcelšanas gadījumus pārkvalificēt par ilgstošu kavēšanos, lai izvairītos no prasībām izmaksāt kompensācijas, lai gan tā nevarēja atrast skaidru statistisku pierādījumu (atcelšanas gadījumu skaita samazināšanos un atbilstošu kavēšanās gadījumu skaita pieaugumu) šādai praksei: skat. Komisijas paziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 261/2004 17. pantu par Regulas, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos, darbību un rezultātiem, COM(2007) 168, galīgā redakcija, 4.1.2. punkts. Šīs atsauces ir pierādījums iespējamai problēmai.

39 — Salīdziniet ar trāpīgo Skrūvšņores novērojumu (pieredzējis velns, iepazīstinot savu brāļadēlu ar kārdināšanas mākslu), ka cilvēki vienmēr apgalvo, ka viņiem ir tiesības uz "savu" laiku: "Cilvēciskās būtnes mūždien izvirza pretenzijas uz īpašumu, kas izklausās vienlīdz smieklīgi kā Debesīs, tā Ellē" (Luiss, K. S. "Skrūvšņores vēstules". Klints, Rīga, 2004, 91. lpp.).

40 — No Regulas 12. panta 1. punkta ir skaidrs, ka 7. panta 1. punktā noteiktās fiksētās kompensācijas nolūks nav aizstāt kompensāciju atbilstoši Monreālas Konvencijai.

41 — Skat. iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 45. punkts, kurā Tiesa paskaidroja atšķirību starp Monreālas Konvencijas sistēmu un automātiskajām tiesībām uz *atbalstu* sakarā ar kavēšanos atbilstoši Regulas 6. pantam.

līdzīgus sarežģījumus, patērētāju tiesību aizsardzība norāda, ka abiem ir jāgūst līdzīgs labums no piemērotas automātiski fiksētas kompensācijas sistēmas. Ar to pietiek, lai atspēkotu *Condor* argumentu.

80. Kā ir ar galveno argumentu, ka pēc noteikta laika kavēšanās *de facto* kļūst par atcelšanu?

81. Veselais saprāts liek domāt, ka laiks nepārprotami ir faktors, lai noteiktu, vai lidojums ir ticis atcelts. Ja vienlaikus pastāv vairāki iepriekš uzskaitītie faktori un/vai lidojums pārmērīgi kavējas, tā ir ļoti spēcīga norāde uz to, ka lidojums faktiski ir atcelts.

82. Turklāt tiesas sēdē Komisija norādīja, ka, pasažierim rezervējot lidojumu, pastāv tieši neizteikts līgums ar gaisa pārvadātāju par pārvadāšanu noteiktā laikā un starp diviem punktiem. Ja reisa izlidošanas laiks tiek pārmērīgi kavēts, ir grūti apgalvot, ka lidojums vēl aizvien ir "iepriekš plānotais lidojums" [42]. Taču, piemēram, ja regulārais reiss tiek izpildīts katru dienu vienā un tajā pašā laikā, tad parastos apstākļos tas, ka šis lidojums vēl nav veikts pēc nākošās dienas reisa izlidošanas, ir stingra norāde uz to, ka pirmais lidojums ir ticis atcelts [43].

83. Nepastāvot nevienai definīcijai, jēdziens "kavēšanās" ir jāinterpretē, balstoties uz Regulas normām kopumā un tās mērķiem [44]. Uzskatot laika gaitu par svarīgu faktoru atcelšanas noteikšanā, tiktu skaidri pastiprināts Regulas mērķis paaugstināt pasažieru tiesību aizsardzību. Taču saistībā ar šo pieeju pastāv divas grūtības. Pirmkārt, kas ir domāts ar "pārmērīgu kavēšanos"? Otrkārt, vai ir pieļaujams interpretēt Regulu tā, ka pārmērīga kavēšanās tiek kvalificēta kā *de facto* atcelšana?

42 — Skat. atcelšanas definīciju Regulas 2. panta 1. punktā.

43 — Es nesaku, ka tad, ja lidojums tiek veikts ik nedēļu, šīs norādes piemērošanai būtu jānozīmē, ka kompensāciju par atcelšanu varētu prasīt tikai pēc tam, kad ir izlidojis nākošās nedēļas reiss.

44 — Skat. pēc analoģijas iepriekš 16. zemsvītras piezīmē minēto spriedumu lietā *Emirates Airlines*, 27. un 28. punkts.

Kad kavēšanās ir "pārmērīga"?

84. Komisija pareizi norāda, ka Regulā nav pamata, lai noteiktu konkrētu laika brīdi, pēc kura kavēšanos var kvalificēt kā atcelšanu. No Regulas ir skaidrs, ka kavēšanās var pārsniegt 5 stundas (6. panta 1. punkta iii) apakšpunkts) un ka tā var ilgt vismaz līdz nākošajai dienai, varbūt pat ilgāk (6. panta 1. punkta ii) apakšpunkts savienojumā ar 9. panta 1. punkta b) apakšpunkta pirmo ievilkumu).

85. Francijas valdība atzīmē, ka Regulā ir ietverti vairāki elementi, kuri var kalpot par rādītājiem. Saskaņā ar Regulas 6. panta 1. punktu laika periods, kurš rada pienākumu piedāvāt īpašus atbalsta veidus, mainās atkarībā no lidojuma attāluma: divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem [45]; trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā [46]; un četras stundas vai ilgāk attiecībā uz visiem pārējiem lidojumiem [47]. Tādējādi Kopienu likumdevējs tiesības uz aprūpi ir padarījis atkarīgas no lidojuma attāluma — pasažieriem, kuri ceļo tālāk, ir jāgaida ilgāk, līdz tiem ir tiesības uz aprūpi [48].

86. Novērtējot to, kad kavēšanās kļūst "pārmērīga" un tādējādi kvalificējama par atcelšanu, varētu ņemt vērā šajās normās norādītos dažādos laika periodus. Taču, lai kavēšanās būtu "pārmērīga", tai noteikti jābūt jūtami ilgākai par katru no šiem periodiem. Jautājums tikai, cik ilgākai?

87. Man šķiet neiespējami ar kādu pieņemamu precizitātes pakāpi noteikt, tieši kādam laika periodam jāpaiet, lai kavēšanās kļūtu "pārmērīga".

88. Tādēļ valsts tiesai katrā individuālā gadījumā ir jāizvērtē fakti un jāizdara secinājumi — balstoties drīzāk uz valsts juridisko tradīciju, labas izjūtas un instinktu kopumu, nevis kādu precīzu Kopienu tiesību normu —, vai kavēšanās tajā gadījumā ir bijusi "pārmērīga" un tādēļ būtu jāuzskata par *de facto* atcelšanu. Tā

45 — a) apakšpunkts.
46 — b) apakšpunkts.
47 — c) apakšpunkts.

48 — Skat. līdzīgi Regulas 7. panta 2. punktu un pēc analoģijas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) un iii) daļu. Regulas apsvērumi nesniedz skaidrojumu šaubīgajām tiesībām uz aprūpi, iespējams, vairāk pateicoties pragmatiskam vērtējumam par to, kas būtu pieņemams ekonomiskais slogs, ko uzlikt gaisa pārvadātājiem (sniedzot zināmus paraugus īsa, vidēja un gara pārvadājuma lidojumiem), nekā dziļākai loģikai attiecībā uz pasažieru vajadzībām.

judikatūrā ir ierosināts, lai valsts tiesas lielā mērā izvēlēties, vai ņemt vērā laiku, lemjot par to, vai ir notikusi atcelšana, un, ja ir notikusi, tad cik lielā mērā [49]. Bez apstiprināšanas, ka laiks var būt svarīgs faktors, nosakot atcelšanu, un ka, vērtējot, vai kavēšanās ir pārmērīga, ir jāņem vērā plānotais lidojuma attālums, Tiesa valsts tiesām var sniegt maz konkrētu, noderīgu norāžu.

89. Sekojošais rezultātu mainīgums, iespējams, ir pretrunā tiesiskās drošības principam.

90. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru tiesiskās drošības princips, kas ir viens no galvenajiem Kopienu tiesību principiem, pieprasa, lai noteikumi būtu skaidri, precīzi un to sekas būtu paredzamas sevišķi tad, ja tie var radīt negatīvas sekas indivīdiem un uzņēmumiem [50]. Tā tiesiskās paļāvības aizsardzības princips un tiesiskās drošības princips ir daļa no Kopienu tiesiskās sistēmas, un līdz ar to Kopienu iestādēm tie ir jāievēro [51]. Skaidrs, ka ir svarīgi, lai gan pasažieri, gan gaisa pārvadātāji zinātu savas tiesības un atbildību. Ja dalībvalstu tiesām ļaus lemt, kad kavēšanās ir "pārmērīga", visiem lietas dalībniekiem būs maz skaidrības, precizitātes vai paredzamības par iznākumu.

Vai ir pieļaujams pret kavēšanos attiekties kā pret de facto atcelšanu?

91. Ja būtu iespējams vai nu noteikt precīzu laika brīdi, kurā kavēšanās kļūst pārmērīga, vai izveidot kritēriju kopumu, kas varētu būt efektīvs palīgs valsts tiesai, atbildot uz šo jautājumu, būtu jāizvēlas starp ļoti teleoloģisku pieeju patērētāju tiesību aizsardzībai un Regulas skaidru un burtisku formulējumu.

92. Šajā gadījumā man šķiet, ka izdarīt izvēli ir viegli.

49 — Skat., piemēram, judikatūru, uz kuru ir atsauces iepriekš 31. zemsvītras piezīmē minētajos darbos.

50 — Skat. 2008. gada 18. decembra spriedumu lietā C-337/07 *Altun* (Krājums, I-10323. lpp., 60. punkts un tajā minētā judikatūra). Attiecībā uz šo principu un tiesiskās paļāvības principu kopumā skat., piemēram, Schønberg, S., *Legitimate Expectations in Administrative Law*, 2000.

51 — 2009. gada 19. marta spriedums lietā C-256/07 *Mitsui & Co. Deutschland* (Krājums, I-1951. lpp., 31. punkts un tajā minētā judikatūra).

93. Katra skaitliska robeža tiesību ierobežošanai iezīmē divas grupas — veiksmīgo un neveiksmīgo —, un, nosakot šo robežu, likumdevējam ir jābūt uzmanīgam, lai nepārkāptu vienlīdzīgas attieksmes principu. Likumdevējam ir tiesības izvēlēties skaitli un tad aizstāvēt to kā objektīvi pamatotu tiktāl, ciktāl šī izvēle netiek apstrīdēta kā šo principu pārkāpjoša. Maģiskā skaitļa īstā izvēle ir tikai likumdevēja kompetencē. Tiktāl, ciktāl *jebkurš* skaitlis ir zināmā mērā patvaļīgi pieņemts, tā pieņemšanu pamato šī kompetence (likumdošanas pilnvaru iespēja).

94. Tādējādi Kopienu likumdevējs var izvēlēties noteiktu laika robežu (lai arī kāda tā būtu — 23 ar pusi stundas, 24 stundas, 25 stundas vai 48 stundas), pēc kuras rodas tiesības uz kompensāciju. Tiesa nevar. Ikviens skaitlis, ko kāds gribētu izvēlēties, būtu saistīts ar kā tāda izlasīšanu Regulā, kas tajā nemaz nav skaidri noteikts, un tā būtu likumdošanas kompetences nelikumīga piesavināšanās no tiesu puses.

95. Būtībā, *lai arī kāda būtu izvēlētā robeža*, saskaņā ar esošo Regulas struktūru visiem pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, būs automātiskas tiesības uz kompensāciju, kamēr šādas tiesības būs tikai tiem pasažieriem, kuru lidojumi kavējas pārmērīgi (lai arī kā Tiesa izvēlētos definēt šo jēdzienu). Pret dažiem pasažieriem, kuri atrodas objektīvi līdzīgās situācijās, vēl aizvien būs atšķirīga attieksme. Daži pasažieri, kuri ir cietuši tikai nelielus sarežģījumus, turpinās saņemt automātiskas kompensācijas, kamēr citi, kuri ir cietuši daudz lielākus sarežģījumus, paliks bez kompensācijas [52].

Secinājumi par jautājumiem attiecībā uz kavēšanos un atcelšanu

96. Man šķiet, ka, cenšoties izvairīties no Scillas (acīmredzama diskriminācija pret pasažieriem, kuru lidojumi pārmērīgi kavējas, salīdzinājumā ar pasažieriem, kuri saņem automātisku kompensāciju par atcelto lidojumu), tūlīt nonāk pie Haribdas (tiesiskā nedrošība). Turklāt manis iepriekš norādītās pamata grūtības saistībā ar vienlīdzīgas attieksmes principu diemžēl neatrisina teleoloģiska pieeja attiecībā uz "pārmērīgu kavēšanos". Tās man šķiet raksturīgas Regulas struktūrai, kāda tā šobrīd ir.

52 — Skat. iepriekš 53., 55. un 56. punktā minētos piemērus.

97. Tas ir tāpēc, ka es nedomāju, ka pamata problēmu varētu "noregulēt", izmantojot interpretāciju, lai arī konstruktīvu, tādēļ es uzskatu, kas Tiesai ir jāatsāk mutvārdu procedūra saskaņā ar Tiesas Reglamenta 61. pantu un jālūdz dalībvalstīm, Komisijai, Eiropas Parlamentam un Padomei sniegt apsvērumus par to, vai Regulas 5. un 7. pants un Regulas 6. pants, īpaši tajos noteiktā atšķirība starp atcelšanu un kavēšanos, ir spēkā neesoši, ņemot vērā vienlīdzīgas attieksmes principu.

Par jēdzienu "ārkārtēji apstākļi"

98. Ar trešo uzdoto jautājumu lietā *Böck* un *Lepuschitz* iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai ar lidaparātu saistītas tehniskas problēmas un no tām izrietošas izmaiņas lidojumu sarakstā ietilpst ārkārtēju apstākļu definīcijā.

99. Es šo jautājumu detalizēti apskatīju savos secinājumos lietā *Kramme* [53], taču šī atsauce tika atsaukta pirms Tiesas sprieduma. Līdzīga atsauce sekojoši tika sniegta lietā *Wallentin-Hermann* [54].

100. Spriedumā Tiesa nolēma, ka Regulas 5. panta 3. punkts "ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa kuģim [lidaparātam] radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu, neietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem tam nav faktiskas kontroles" [55].

101. Protams, tāda pati atbilde ir jāsniedz uz trešo jautājumu lietā *Böck* un *Lepuschitz*.

53 — Iepriekš minēta 15. zemsvītras piezīmē.

54 — Iepriekš minēta 20. zemsvītras piezīmē.

55 — Iepriekš 20. zemsvītras piezīmē minētais spriedums lietā *Wallentin-Hermann*, 34. punkts.

Secinājumi

102. Līdz ar to es ierosinu:

1) pirms lemt par *Bundesgerichtshof* uzdotajiem jautājumiem un *Handelsgericht Wien* uzdoto pirmo un otro jautājumu, Tiesai būtu jāatsāk mutvārdu process saskaņā ar Tiesas Reglamenta 61. pantu un jālūdz dalībvalstīm, Komisijai, Eiropas Parlamentam un Padomei sniegt apsvērumus par to, vai Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra 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, 5. un 7. pants, un 6. pants, ciktāl tajos ir noteikta atšķirība starp atcelšanu un kavēšanos (neatkarīgi no ilguma), ir spēkā neesoši, ņemot vērā vienlīdzīgas attieksmes principu;

2) taisot spriedumu, uz trešo *Handelsgericht Wien* uzdoto jautājumu būtu jāatbild šādi:

Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidaparātam radusies tehniska problēma, kas izraisa lidojuma atcelšanu, neietilpst "ārkārtēju apstākļu" jēdzienā šīs normas nozīmē, izņemot gadījumu, ja šīs problēmas cēlonis ir notikumi, kas to rakstura vai izcelsmes dēļ nav raksturīgi attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un pār kuriem tam nav faktiskas kontroles.