TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2006. gada 10. janvārī *

Lieta C-344/04

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši EKL 234. pantam, ko *High Court of Justice* (*England & Wales*), *Queen's Bench Division* (*Administrative Court*) (Apvienotā Karaliste) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2004. gada 14. jūlijā un kas Tiesā reģistrēts 2004. gada 12. augustā, tiesvedībā

The Queen, pēc

International Air Transport Association un

European Low Fares Airline Association lūguma,

pret

Department for Transport.

* Tiesvedības valoda — angļu.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], palātas priekšsēdētāji P. Janns [*P. Jann*], K. V. A. Timmermanss [*C. W. A. Timmermans*], A. Ross [*A. Rosas*], K. Šīmans [*K. Schiemann*], un J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents), tiesneši K. Gulmans [*C. Gulmann*], R. Silva de Lapuerta [*R. Silva de Lapuerta*], K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], P. Kūris [*P. Kūris*], E. Juhāss [*E. Juhász*], Dž. Arestis [*G. Arestis*] un E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*],

ģenerāladvokāts L. A. Hēlhuds [*L. A. Geelhoed*],
sekretāre L. Hjūleta [*L. Hewlett*], galvenā administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un tiesas sēdi 2005. gada 7. jūnijā,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *International Air Transport Association* vārdā — M. Brīlijs [*M. Brealey*], *QC*, M. Demetriu [*M. Demetriou*], *barrister*, ko pilnvarojis Dž. Balfors [*J. Balfour*], *solicitor*,

— *European Low Fares Airline Association* vārdā — G. Berišs [*G. Berrisch*], advokāts, un K. Garsija Molinē [*C. Garcia Molyneux*], advokāts,

— Apvienotās Karalistes valdības vārdā — M. Bezels [*M. Bethell*], pārstāvis, kam palīdz K. Lūiss [*C. Lewis*], *barrister*,

— Eiropas Parlamenta vārdā — K. Bredlijs [*K. Bradley*] un M. Gomeša-Leala [*M. Gómez Leal*], pārstāvji,

— Eiropas Savienības Padomes vārdā — E. Karlsone [*E. Karlsson*] un K. Mihūla [*K. Michoel*], kā arī R. Šostaks [*R. Szostak*], pārstāvji,

— Eiropas Kopienu Komisijas vārdā — F. Benjons [*F. Benyon*] un M. Hutunens [*M. Huttunen*], pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus tiesas sēdē 2005. gada 8. septembrī,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, pirmkārt, ir par 5., 6. un 7. panta Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulā (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 (OV L 46, 1. lpp.), spēkā esamību. Otrkārt, tas ir par EKL 234. panta otrās daļas interpretāciju.

2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *International Air Transport Association* (turpmāk tekstā — *"IATA"*) un *European Low Fares Airline Association* (turpmāk tekstā — *"ELFAA"*) un *Department for transport* (Transporta ministriju) par Regulas Nr. 261/2004 ieviešanu.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskais tiesiskais regulējums

3 Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju tika apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa lēmumu (OV L 194, 38. lpp.) (turpmāk tekstā — "Monreālas Konvencija").

4 Monreālas Konvencijas 17.–37. pants veido tās III nodaļu, kas saucas "Pārvadātāja atbildība un zaudējuma atlīdzības apmērs".

5 Šīs konvencijas 19. pants, kas saucas "Aizkavējums", noteic:

"Pārvadātājs atbild par zaudējumu, kas radies, aizkavējot pasažieru, bagāžas vai kravas pārvadāšanu ar lidmašīnu. Tomēr pārvadātājs neatbild par zaudējumu, kas radies aizkavējuma rezultātā, ja 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."

6 Šīs konvencijas 22. panta 1. punkts ierobežo pārvadātāja atbildību kavēšanās gadījumā ar 4150 īpašajām aizņēmumtiesībām (SDR) par katru pasažieri. Šā paša panta 5. punkts būtībā paredz, ka šis ierobežojums netiek piemērots, ja zaudējumi ir radušies pārvadātāja darbības vai bezdarbības rezultātā, kas veikta ar nodomu radīt zaudējumus vai arī neapdomīgi un apzinoties šo zaudējumu rašanās varbūtību.

7 Šīs pašas konvencijas 29. pants, kas saucas "Prasību pamats", ir izteikts šādā redakcijā:

"Saistībā ar pasažieru, bagāžas un kravas pārvadāšanu jebkuru prasību par zaudējumu atlīdzību, lai kā tā būtu pamatota — ar šo konvenciju, ar līgumu, ar tiesību aktiem par kaitējuma atlīdzību vai kā citādi, — var iesniegt tikai saskaņā ar nosacījumiem un atbildības ierobežojumiem, kuri noteikti šajā konvencijā, neskarot jautājumu par to, kas ir personas, kurām ir tiesības iesniegt prasību un kādas ir viņu attiecīgās tiesības. Jebkurā šādā prasībā zaudējumi, kas pēc būtības ir soda nauda vai naudas sods [kam pēc būtības ir sodošs vai audzinošs raksturs], vai citi zaudējumi, kas nav faktiskā kaitējuma kompensācija, ir neatgūstami."

Kopienu tiesiskais regulējums

Regula (EK) Nr. 2027/97

8 Padomes 1997. gada 9. oktobra Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos (OV L 285, 1. lpp.) grozīja Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regula (EK) Nr. 889/2002 (OV L 140, 2. lpp.; turpmāk tekstā — "Regula 2027/97").

9 Regulas Nr. 2027/97 3. panta 1. punkts noteic:

"Kopienas gaisa pārvadātāju atbildību par pasažieriem un viņu bagāžu reglamentē visi Monreālas Konvencijas noteikumi, kas attiecas uz šo atbildību."

10 Regulas Nr. 2027/97 pielikums cita starpā ietver šādus noteikumus ar nosaukumu "Pasažieru aizkavēšana":

"Pasažieru aizkavēšanas gadījumā gaisa pārvadātājs atbild par zaudējumiem, ja vien nav veicis visus piemērotos pasākumus, lai zaudējumus novērstu, vai šādus pasākumus nav bijis iespējams veikt. Atbildība par pasažieru aizkavēšanu nepārsniedz 4150 SDR (aptuvena summa vietējā valūtā)."

Regula Nr. 261/2004

11 Regulas Nr. 261/2004 pirmais un otrais apsvērums ir izteikti šādi:

"(1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības;

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

12 Saskaņā ar šīs regulas divpadsmito apsvērumu:

"ir jāmazina arī grūtības un neērtības, 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 [saprātīgos] pasākumus."

13 Atbilstoši šīs pašas regulas četrpadsmitajam apsvērumam:

"saskaņā ar Monreālas konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību."

14 Regulas Nr. 261/2004 5. pants, kas saucas "Atcelšana", noteic:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem

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

b) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu, 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

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."

15 Regulas Nr. 261/2004 6. pants ar nosaukumu "Kavēšanās" ir izteikts šādi:

"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

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

apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem

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

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

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

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

16 Regulas Nr. 261/2004 7. pants, kas saucas "Tiesības saņemt kompensāciju", noteic:

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

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

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

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 %.

3. Kompensāciju, kas minēta 1. punktā, izmaksā skaidrā naudā, izmantojot elektronisku bankas pārskaitījumu, bankas pārveduma rīkojumu vai bankas čekus, vai, saņemot pasažiera parakstītu piekrišanu, ceļojumu kuponus un/vai citus pakalpojumus.

4. Attālumus, kas norādīti 1. un 2. punktā, mēra pēc lielā loka maršruta metodes."

17 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta, kas saucas "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu", noteikumiem:

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

a) — vai septiņās dienās saskaņā ar 7. panta 3. punktu 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.

2. Šā panta 1. punkta a) apakšpunkts attiecas arī uz pasažieriem, kuru lidojumi ir kompleksa pakalpojuma daļa, izņemot tiesības saņemt atlīdzinājumu, ja šādas tiesības izriet no Direktīvas 90/314/EEK noteikumiem.

3. Ja pilsētā vai reģionā ir vairākas lidostas un apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti, minētais gaisa pārvadātājs sedz izmaksas, kas rodas, pasažierim pārvietojoties no šīs alternatīvās lidostas uz lidostu, uz kuru bija rezervēta biļete, vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko vienojas ar pasažieri."

18 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 9. pantu, kas saucas "Tiesības uz aprūpi":

"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. Piemērojot šo pantu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs īpašu uzmanību pievērš personu ar ierobežotām pārvietošanās iespējām un to pavadītāju vajadzībām, kā arī to bērnu vajadzībām, kas ceļo bez pavadības."

Pamata prāva un prejudiciālie jautājumi

19 *IATA* ir asociācija, kurā apvienotas 270 lidsabiedrības, kuras izvietotas 130 valstīs un pārvadā 98 % starptautisko regulāro aviolīniju pasažieru. *ELFAA* ir asociācija, kas izveidota 2004. gada janvārī un pārstāv 10 zemo cenu sabiedrību intereses deviņās Eiropas valstīs. Šīs abas asociācijas ir iesniegušas *High Court of Justice* (*England and Wales*), *Queen's Bench Division* (*Administrative Court*) divus prasības pieteikumus pret Transporta ministriju par likumības pārbaudi ("*judicial review*") attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 ieviešanu.

20 Uzskatot, ka prasītāju pamata prāvā sniegtie argumenti nav nepamatoti, *High Court of Justice* pieņēma lēmumu uzdot Tiesai septiņus jautājumus, ko tā bija saņēmusi sakarā ar Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamības apstrīdēšanu. Tā kā Transporta ministrija apšaubīja nepieciešamību uzdot sešus no šiem jautājumiem, tāpēc ka tie, tāsprāt, nerada nopietnas šaubas par šīs regulas spēkā esamību, *High Courtof Justice* vēlējās uzzināt, kāds kritērijs ir jāievēro vai kādai robežai jābūt pārkāptai, lai Tiesai varētu uzdot jautājumu par Kopienu tiesību akta spēkā esamību, pamatojoties uz EKL 234. panta otro daļu. Šādos apstākļos *High Court of Justice* (*England and Wales*), *Queen's Bench Division* (*Administrative Court*) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālos jautājumus:

"1) Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004 6. pants ir spēkā neesošs, jo ir pretrunā ar [..] Monreālas Konvenciju [..] un īpaši ar tās 19., 22. un 29. pantu, un vai tas

(kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

2) Vai Regulas [Nr. 261/2004] 5. panta grozīšana, ko veica Samierināšanas komiteja Regulas projekta izskatīšanas laikā, tika veikta pretrunā ar EKL 251. pantā noteiktajām procesuālajām prasībām, un, ja tas tā notika, vai [šīs] Regulas 5. pants ir spēkā neesošs, un, ja tā, vai (kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) tas ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

3) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pants (vai to daļa) ir spēkā neesoši, jo tie ir pretrunā ar tiesiskās noteiktības principu, un, ja tā, vai to spēkā neesamība (kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

4) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pants (vai to daļa) ir spēkā neesoši, jo tie nav pamatoti vai ir nepietiekami pamatoti, un, ja tā, vai to spēkā neesamība (kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

5) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pants (vai to daļa) ir spēkā neesoši, jo tie ir pretrunā ar samērīguma principu, kas ir jāievēro, pieņemot jebkuru Kopienas pasākumu, un, ja tā, vai to spēkā neesamība (kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

6) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pants (vai to daļa) ir spēkā neesoši, jo tie īpaši diskriminē otrās prasītājas organizācijas biedrus patvaļīgā un objektīvi nepamatotā veidā, un, ja tā, vai to spēkā neesamība (kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

7) Vai Regulas 7. pants (vai tā daļa) ir spēkā neesošs, jo noteikta apjoma atbildība par lidojumu atcelšanu gadījumos, kuriem nevar piemērot ārkārtējo situāciju radīto attaisnojumu, ir diskriminējoša, neatbilst samērīguma principam, kas ir jāievēro jebkurā Kopienas pasākumā, un tas nav pienācīgi pamatots, un, ja tā, vai tā spēkā neesamība (kopā ar citiem atbilstīgiem faktoriem) ietekmē Regulas spēkā esamību kopumā?

8) Vai gadījumos, kad valsts tiesa ir atļāvusi iesniegt prasību šajā tiesā, kas rada jautājumus par Kopienas tiesību akta noteikumu spēkā esamību un kas pēc tiesas uzskata ir strīdīgi un nav nepamatoti, pastāv kādi Kopienu tiesību principi saistībā ar pārbaudi vai minimālajiem kritērijiem, kas būtu jāpiemēro valsts tiesai, lemjot atbilstoši EKL 234. panta [otrajai daļai], vai šie jautājumi par spēkā esamību jāuzdod Eiropas Kopienu Tiesai?"

21 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2004. gada 24. septembra rīkojumu iesniedzējtiesas lūgums par šīs lietas izskatīšanu paātrinātā procesā, ko paredz Reglamenta 104.a panta pirmā daļa, tika noraidīts.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par astoto jautājumu

22 Ar astoto jautājumu, kas būtu jāizskata vispirms, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai EKL 234. panta otrā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka iesniedzējtiesai ir pienākums uzdot Tiesai prejudiciālu jautājumu, lai novērtētu Kopienu akta spēkā esamību tikai tad, ja ir zināmas šaubas par tā spēkā esamību.

Par pieņemamību

23 Eiropas Parlaments apgalvo, ka jautājums nav pieņemams, jo atbildei, ko Tiesa varētu uz to sniegt, nav nekādas nozīmes prāvas, ko izskata iesniedzējtiesa un kas ir par Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību, atrisināšanā.

24 Šajā sakarā no pastāvīgās judikatūras izriet, ka iesniedzējtiesas lūgumu var noraidīt tikai tad, ja ir skaidri redzams, ka lūgtajai Kopienu tiesību interpretācijai nav nekādas saistības ar pamata prāvas īstenajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, vai arī ja problēmai ir teorētisks raksturs, vai ja Tiesas rīcībā nav faktisko un tiesību elementu, kas vajadzīgi, lai sniegtu lietderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (skat. īpaši 1995. gada 15. decembra spriedumu lietā C-415/93 *Bosman*, *Recueil*, I-4921. lpp., 61. punkts; 1997. gada 5. jūnija spriedumu lietā C-105/94 *Celestini*, *Recueil*, I-2971. lpp., 22. punkts, un 1999. gada 7. septembra spriedumu lietā C-355/97 *Beck* un *Bergdorf*, *Recueil*, I-4977. lpp., 22. punkts). Izņemot šādus gadījumus, Tiesai principā ir pienākums atbildēt uz prejudiciālajiem jautājumiem par Kopienu tiesību noteikumu interpretāciju (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Bosman*, 59. punkts).

25 Tā kā prasītājas pamata lietā apstrīdēja Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību iesniedzējtiesā, tai radās jautājums, vai šīs regulas spēkā esamības apstrīdēšana attaisno to, ka Tiesa izskata lūgumu par prejudiciālo nolēmumu EKL 234. pantā paredzētajos apstākļos. Līdz ar to šī panta interpretāciju, kuru šī [valsts] tiesa vēlas saņemt, uzdodot šo jautājumu, nevar uzskatīt par tādu, kam nav nekādas saistības ar pamata prāvas priekšmetu. Apstāklis, ka šī tiesa vienlaicīgi ir uzdevusi Tiesai jautājumus arī par Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību un ka atbildes, kas tiks sniegtas, var atrisināt pamata prāvu, nevar apšaubīt atbilstību, kas EKL 234. panta interpretācijas jautājumam ir pašam par sevi.

26 Tātad uz uzdoto jautājumu ir jāatbild.

Par lietas būtību

27 Ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru valstu tiesām nav pilnvaru atzīt par spēkā neesošiem Kopienu iestāžu aktus. Faktiski ar EKL 234. pantu Tiesai piešķirtās kompetences mērķis galvenokārt ir nodrošināt, lai valstu tiesas vienveidīgi piemēro Kopienu tiesības. Šī vienveidības prasība ir īpaši obligāta, ja tiek apstrīdēta Kopienu akta spēkā esamība. Atšķirības starp dalībvalstu tiesām saistībā ar Kopienu aktu spēkā esamību var apdraudēt pašu Kopienu tiesiskās kārtības vienotību un skart pamatprasību par tiesisko noteiktību (1987. gada 22. oktobra spriedums lietā 314/85 *Foto-Frost*, *Recueil*, 4199. lpp., 15. punkts; 1997. gada 15. aprīļa spriedums lietā C-27/95 *Bakers of Nailsea*, *Recueil*, I-1847. lpp., 20. punkts, un 2005. gada 6. decembra spriedums lietā C-461/03 *Gaston Schul Douane-expediteur*, Krājums, I-10513. lpp., 21. punkts). Līdz ar to tikai Tiesai ir kompetence konstatēt Kopienu akta spēkā neesamību (1991. gada 21. februāra spriedums apvienotajās lietās C-143/88 un C-92/89 *Zuckerfabrik Süderdithmarschen* un *Zuckerfabrik Soest*, *Recueil*, I-415. lpp., 17. punkts, un 2000. gada 21. marta spriedums lietā C-6/99 *Greenpeace France* u.c., *Recueil*, I-1651. lpp., 54. punkts).

28 Šajā sakarā ir jānorāda, ka EKL 234. pants nav tiesiskās aizsardzības līdzeklis, kas ir pieejams lietas dalībniekiem lietā, ko izskata valsts tiesa, un līdz ar to tikai tas, ka kāds no lietas dalībniekiem apgalvo, ka prāva ir saistīta ar jautājumu par Kopienu tiesību spēkā esamību, nenozīmē, ka attiecīgajai valsts tiesai būtu pienākums uzskatīt, ka ir uzdots jautājums EKL 234. panta izpratnē (šajā sakarā skat. 1982. gada 6. oktobra spriedumu lietā 283/81 *Cilfit u.c.*, *Recueil*, 3415. lpp., 9. punkts). No tā izriet, ka tas, ka valsts tiesā tiek apstrīdēta Kopienu akta spēkā esamība, pats par sevi nevar pamatot prejudiciāla jautājuma uzdošanu Tiesai.

29 Attiecībā uz tiesām, kuru lēmumus saskaņā ar valsts tiesībām var pārsūdzēt, Tiesa ir nospriedusi, ka tās var izskatīt Kopienu akta spēkā esamību un, ja tās neuzskata lietas dalībnieku norādītos spēkā neesamības pamatus par pamatotiem, noraidīt šos pamatus, secinot, ka šis akts ir pilnībā spēkā esošs. Šādi rīkojoties, tās neapdraud Kopienu akta spēkā esamību (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Foto-Frost*, 14. punkts).

30 Savukārt, ja šīs tiesas uzskata, ka viens vai vairāki lietas dalībnieku norādītie pamati vai, ja tāds būtu gadījums, pamati, kas konstatēti pēc tiesas ierosmes (šajā sakarā skat. 1981. gada 16. jūnija spriedumu lietā 126/80 *Salonia*, *Recueil*, 1563. lpp., 7. punkts), ir pamatoti, tai ir pienākums apturēt tiesvedību un vērsties Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu akta spēkā esamības novērtēšanai.

31 Turklāt sadarbības gars, kam jādominē prejudiciālo nolēmumu procedūrā, netieši noteic, ka valsts tiesai savā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu jānorāda iemesli, kuru dēļ tā uzskata šādu lūgumu par vajadzīgu.

32 Tātad uz astoto jautājumu ir jāatbild, ka, ja tiesa, kuras lēmumus saskaņā ar valsts tiesībām var pārsūdzēt, uzskata, ka viens vai vairāki pamati attiecībā uz Kopienu akta

spēkā neesamību, ko izvirzījuši lietas dalībnieki vai, ja tāds būtu gadījums, kas konstatēti pēc tiesas ierosmes, ir pamatoti, tai ir pienākums apturēt tiesvedību un vērsties Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu akta spēkā esamības novērtēšanai.

Par pārējiem jautājumiem

33 Ar septiņiem pirmajiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants nav spēkā un, ja tāds būtu gadījums, vai to spēkā neesamība varētu radīt visas Regulas spēkā neesamību.

Par Regulas Nr. 261/2004 6. panta saderīgumu ar Monreālas Konvenciju

34 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 6. pants nav saderīgs ar Monreālas Konvencijas 19., 22. un 29. panta noteikumiem.

35 Vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar EKL 300. panta 7. punktu "nolīgumi, kas noslēgti saskaņā ar šajā pantā izklāstītajiem nosacījumiem, uzliek saistības Kopienas iestādēm un dalībvalstīm". Saskaņā ar Tiesas judikatūru šiem nolīgumiem ir augstāks juridiskais spēks nekā Kopienu atvasinātajām tiesībām (1996. gada 10. septembra spriedums lietā C-61/94 Komisija/Vācija, *Recueil*, I-3989. lpp., 52. punkts, un 2004. gada 1. aprīļa spriedums lietā C-286/02 *Bellio F.lli*, *Recueil*, I-3465. lpp., 33. punkts).

36 Monreālas Konvenciju, ko Kopiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī, pamatojoties uz EKL 300. panta 2. punktu, apstiprināja ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa lēmumu, un tā attiecībā uz Kopienu stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā. No tā izriet, ka no šīs dienas saskaņā ar pastāvīgo judikatūru šīs konvencijas noteikumi ir nedalāma Kopienu tiesiskās kārtības sastāvdaļa (1974. gada 30. aprīļa spriedums lietā 181/73 *Haegeman, Recueil*, 449. lpp., 5. punkts, un 1987. gada 30. septembra spriedums lietā 12/86 *Demirel, Recueil*, 3719. lpp., 7. punkts). Tikai pēc šī datuma ar 2004. gada 14. jūlija lēmumu iesniedzējtiesa, izskatot tai iesniegtos lūgumus par *"judicial review"*, nosūtīja Tiesai šo lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

37 Regulas Nr. 261/2004 6. pants noteic, ka ilgas [būtiskas] lidojuma kavēšanās gadījumā attiecīgajam gaisa pārvadātājam ir attiecīgajiem pasažieriem jāsniedz atbalsts un viņi jāaprūpē. Tas neparedz, ka šis pārvadātājs būtu atbrīvots no šādiem pienākumiem ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

38 *IATA* un *ELFAA* iesniedzējtiesai iesniegtajā lūgumā un Tiesā apgalvoja, ka līdz ar to šis 6. pants nav saderīgs ar Monreālas Konvencijas noteikumiem, kas tās 19. pantā un 22. panta 1. punktā ietver klauzulas, kas atbrīvo gaisa pārvadātāju no atbildības vai ierobežo tā atbildību pasažieru pārvadāšanas kavēšanās gadījumā un kas tās 29. pantā noteic, ka visu veidu prasības atlīdzināt zaudējumus, lai arī kā tās tiktu pamatotas, var tikt celtas tikai saskaņā ar tiem noteikumiem un tādiem atbildības limitiem, kādi noteikti šajā konvencijā.

39 Šajā sakarā ir jākonstatē, ka Monreālas Konvencijas 19., 22. un 29. pants pieder tām normām, attiecībā uz kurām Tiesa pārbauda Kopienas iestāžu aktu spēkā esamību, jo, pirmkārt, nedz šīs konvencijas būtība, nedz sistēma to neaizliedz un, otrkārt, šo trīs pantu noteikumi pēc to satura šķiet nepārprotami un pietiekami precīzi.

40 Runājot par šo pantu interpretāciju, ir svarīgi uzsvērt, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru starptautisks līgums ir jāinterpretē, ņemot vērā tā formulējumu, kā arī saskaņā ar tā mērķiem. 31. pants Vīnes 1969. gada 23. maija Konvencijā par starptautisko līgumu tiesībām un 1986. gada 21. marta Konvencijā par starptautisko līgumu tiesībām starp valstīm un starptautiskām organizācijām vai starp starptautiskām organizācijām, kas šajā ziņā atspoguļo vispārējās starptautiskās paražu tiesības, šajā sakarā precizē, ka līgums tulkojams godprātīgi saskaņā ar parasto nozīmi, kāda piešķirama līguma noteikumiem kopumā, un atbilstoši tā objektam un mērķim (šajā sakarā skat. 2001. gada 20. novembra spriedumu lietā C-268/99 *Jany* u. c., *Recueil*, I-8615. lpp., 35. punkts).

41 No Monreālas Konvencijas preambulas izriet, ka Konvencijas dalībvalstis ir atzinušas "patērētāju interešu aizsardzības nodrošināšanas svarīgumu starptautisko gaisa pārvadājumu jomā un vajadzību pēc taisnīgas kompensācijas, kas noteikta, balstoties uz atlīdzināšanas principu". Līdz ar to saistībā ar šo mērķi ir jānovērtē darbības joma, ko šīs konvencijas autori ir gribējuši piešķirt 19., 22. un 29. panta noteikumiem.

42 No minētajiem Monreālas Konvencijas noteikumiem, kas ietverti tās III nodaļā ar nosaukumu "Pārvadātāja atbildība un zaudējuma atlīdzības apmērs" izriet, ka tie nosaka apstākļus, kuros var iesniegt prasību par zaudējumu atlīdzību, ko pret gaisa pārvadātājiem var celt pasažieri, kuri ir cietuši zaudējumus sakarā ar aizkavēšanos. Tie ierobežo pārvadātāja atbildību pret katru pasažieri līdz 4150 īpašajām aizņēmumtiesībām.

43 Ir jākonstatē, ka visa veida kavēšanās pasažieru gaisa pārvadājumos un īpaši, ja tā ir ilga kavēšanās, vispārēji var radīt divu veidu kaitējumu. Pirmkārt, ilga kavēšanās radīs kaitējumu, kas ir šķietami identisks visiem pasažieriem un kura atlīdzināšana varētu izpausties kā standartizēts un tūlītējs atbalsts vai parūpēšanās par visām attiecīgajām personām, nodrošinot, piemēram, atspirdzinājumus, ēdienu, izmitinā-

šanu un telefonisko sazināšanos. Otrkārt, pasažieriem var nodarīt individuālu kaitējumu, kas atkarīgs no to ceļojuma mērķa, kura atlīdzināšanai ir vajadzīgs radīto zaudējumu apjoma novērtējums katrā atsevišķā gadījumā, kas sekojoši var tikt kompensēts tikai *a posteriori* un individuālā kārtā.

44 Tomēr no Monreālas Konvencijas 19., 22. un 29. panta nepārprotami izriet, ka šie panti aprobežojas ar to, ka paredz nosacījumus, saskaņā ar kuriem pēc lidojuma kavēšanās attiecīgie pasažieri var celt prasības par nodarīto zaudējumu atlīdzināšanu individuālā kārtā, tas ir, saņemot kompensāciju no pārvadātājiem, kuri atbildīgi par zaudējumiem, kas radušies šīs kavēšanās dēļ.

45 Ne no šiem noteikumiem, ne arī no kādiem citiem Monreālas Konvencijas noteikumiem neizriet, ka tās autori bija paredzējuši pasargāt šos pārvadātājus no visiem citu veidu prasījumiem, īpaši tiem, ko varētu sagaidīt no valsts iestādēm, lai standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzinātu kaitējumu, kas izpaužas kā sarežģījumi sakarā ar kavēšanos pasažieru gaisa satiksmē, neciešot neērtības, kas saistītas ar prasības pieteikumu par ciestajiem zaudējumiem iesniegšanu tiesās.

46 Līdz ar to Monreālas Konvencija nevar radīt šķēršļus Kopienu likumdevējam iejaukties, lai atbilstoši Kopienai piešķirtajai kompetencei transporta un patērētāju aizsardzības jomā noteiktu apstākļus, kuros ir jāatlīdzina kaitējums, kas ir saistīts ar minētajiem sarežģījumiem. Tā kā Regulas Nr. 261/2004 6. pantā noteiktais atbalsts un pasažieru aprūpe lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā ir šādi standartizēti un tūlītēji kaitējumu atlīdzinoši pasākumi, tie neietilpst pasākumos, kuru izpildes nosacījumus šī konvencija nosaka. Šajā 6. pantā paredzētā sistēma vienkārši papildina Monreālas Konvencijā noteikto sistēmu.

47 Standartizētie un tūlītējie atbalsta un aprūpes pasākumi paši par sevi nav šķērslis, lai attiecīgie pasažieri gadījumā, kad šī pati kavēšanās tiem turklāt radītu zaudējumus, par ko ir tiesības saņemt kompensāciju, varētu celt prasību arī par šo zaudējumu atlīdzināšanu Monreālas Konvencijā paredzētajos apstākļos.

48 Šie pasākumi, kas uzlabo pasažieru interešu aizsardzību un apstākļus, kādos attiecībā uz tiem darbojas atlīdzināšanas princips, līdz ar to nebūtu uzskatāmi par nesaderīgiem ar Monreālas Konvenciju.

Par Regulas Nr. 261/2004 5. panta spēkā esamību saistībā ar EKL 251. pantu

49 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai, grozot 5. pantu Regulas Nr. 261/2004 sākotnējā projektā, kas izrietēja no 2003. gada 18. marta kopējās nostājas (EK) Nr. 27/2003 (OV C 125 E, 63. lpp.; turpmāk tekstā — "Regulas projekts"), EKL 251. pantā paredzētā Samierināšanas komiteja ir ievērojusi procesuālās prasības, kas ietvertas minētajā noteikumā.

50 Vispirms ir jāatgādina konteksts, kādā šī Samierināšanas komiteja ir iesaistījusies Regulas Nr. 261/2004 pieņemšanas procesā, īpaši saistībā ar Kopienu likumdevēja rūpēm par to, vai tiek vai netiek ņemti vērā apstākļi, kuros gaisa pārvadātāji tiek atbrīvoti no saviem pienākumiem nodrošināt aprūpi un sniegt atbalstu pasažieriem lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā.

51 Kopējā nostājā Nr. 27/2003 Padome nolēma, ka gaisa pārvadātājus var atbrīvot no pienākuma atlīdzināt zaudējumus un nodrošināt aprūpi, kas paredzēts lidojuma atcelšanas gadījumā Regulas projekta 5. pantā, un no pienākuma nodrošināt aprūpi ilgas kavēšanās gadījumā, kas paredzēts šī paša projekta 6. pantā, ja tie var pierādīt, ka atcelšana vai kavēšanās bijusi saistīta ar ārkārtējiem apstākļiem, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos pasākumus.

52 Izskatot šo kopējo nostāju 2003. gada 3. jūlijā otrajā lasījumā, Parlaments neierosināja nekādus grozījumus Regulas projekta 5. pantā. Savukārt cita starpā tas pieņēma grozījumu Nr. 11 par šī paša projekta 6. pantu, īpaši tādā ziņā, ka tas atcēla visas atsauces uz klauzulu par atbrīvošanu no atbildības saistībā ar ārkārtējiem apstākļiem (turpmāk tekstā — "ārkārtēju apstākļu radīts attaisnojums").

53 Ar 2003. gada 22. septembra vēstuli Padome darīja zināmu, ka nevar apstiprināt visus Parlamenta grozījumus, un Padomes prezidents, vienojoties ar Parlamenta prezidentu, sasauca Samierināšanas komitejas sanāksmi.

54 Samierināšanas komiteja 2003. gada 14. oktobra sanāksmē nonāca pie vienošanās par kopīgu dokumentu, kas tika apstiprināts 2003. gada 1. decembrī un saskaņā ar kuru cita starpā Regulas projekta 5. pantā tika svītrotas visas atsauces uz ārkārtēju apstākļu radītu attaisnojumu, kas ļautu gaisa pārvadātājiem atbrīvoties no pienākuma segt uzturēšanās izdevumus lidojuma atcelšanas gadījumā. Regula atbilstoši šim Samierināšanas komitejas kopīgam dokumentam tika pieņemta 2003. gada 18. decembrī trešajā lasījumā Parlamentā un 2004. gada 26. janvārī Padomē.

55 Prasītājas pamata prāvā uzsver, ka, grozot 5. pantu Regulas projektā, lai gan Parlaments neveica tajā nekādus grozījumus otrajā lasījumā, Samierināšanas komiteja ir pārkāpusi pilnvaras, kas tai paredzētas saskaņā ar EKL 251. pantu.

56 Šajā sakarā ir jāatgādina, ka Samierināšanas komiteja koplēmuma procedūras ietvaros tiek sasaukta tad, ja Padome nepiekrīt Parlamenta otrajā lasījumā ierosinātajiem grozījumiem. Ir zināms, ka šāda nepiekrišana radās Regulas Nr. 261/2004 pieņemšanas procesā un, pamatojoties uz to, tika sasaukta šī komiteja.

57 Pretēji tam, ko apgalvo *IATA*, Samierināšanas komitejas uzdevums, tiklīdz tā sasaukta, nav panākt vienošanos par Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem, bet gan, kā tas izriet no EKL 251. panta noteikumiem, "panākt vienošanos par kopīgu dokumentu", izskatot Padomes pieņemto kopējo nostāju, pamatojoties uz Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem. EKL 251. panta tekstā pašā par sevi nav ietverti nekādi ierobežojumi attiecībā uz noteiktajiem pasākumiem, kas ļauj panākt vienošanos par kopēju dokumentu.

58 Izmantojot jēdzienu "samierināšana", Līguma autori ir vēlējušies piešķirt noteiktajai procedūrai lietderīgu iedarbību un Samierināšanas komitejai — plašu rīcības brīvību. Nosakot šādu nesaskaņu noregulēšanas veidu, viņi ir tieši centušies panākt, ka Parlamenta un Padomes nostājas tuvināšana notiek, izskatot visus šo nesaskaņu aspektus un Samierināšanas komitejas darbā aktīvi piedaloties Eiropas Kopienu Komisijai, kurai ir pienākums nākt klajā "ar ierosinājumiem, kas vajadzīgi, lai tuvinātu [..] Parlamenta un Padomes nostāju".

59 Šajā ziņā, ņemot vērā starpnieka pilnvaras, kas tādējādi ir uzticētas Komisijai, un brīvību, kas, visbeidzot, dota Parlamentam un Padomei, pieņemt vai nepieņemt Samierināšanas komitejas apstiprināto kopējo dokumentu, EKL 251. pants nebūtu jālasa tādējādi, ka tas principā ierobežo šīs komitejas pilnvaras. Tikai tas apstāklis, ka šajā lietā Regulas projekta 5. pantu Parlaments otrajā lasījumā negrozīja, neliecina par to, ka šī komiteja nav ievērojusi kompetenci, ko tai piešķir EKL 251. pants.

60 Turklāt prasītājas pamata lietā apgalvo, ka, tā kā Samierināšanas komitejas sanāksmes nav publiskas, tai ir jāievēro pārstāvnieciskās demokrātijas principi.

61 Ir skaidrs, ka Parlamenta aktīva dalība Kopienas likumdošanas procesā atbilstoši Līgumā paredzētajām procedūrām ir būtisks institucionālā līdzsvara elements, ko vēlējās [panākt] šis līgums. Tomēr ir vispārzināms, ka Parlaments pats ir pārstāvēts Samierināšanas komitejā un ka šī pārstāvība turklāt tiek izveidota atbilstoši katras politiskās grupas attiecīgajai nozīmei Parlamentā. Turklāt kopējais dokuments, ko pieņēmusi Samierināšanas komiteja, saskaņā ar EKL 251. panta 5. punktu ir vēl jāiesniedz pašam Parlamentam apstiprināšanai. Šī pārbaude, kas neizbēgami notiek ierastajos šīs asamblejas darbības caurskatāmības apstākļos, tādējādi jebkurā gadījumā nodrošina aktīvu Parlamenta dalību likumdošanas procesā, ievērojot pārstāvnieciskās demokrātijas principus.

62 Ir jānorāda, ka, ņemot vērā lietas materiālus, šajā lietā nesaskaņas, kuras izskatīja Samierināšanas komiteja, cita starpā bija par jautājumu, vai gaisa pārvadātāji drīkst vai nedrīkst atsaukties uz ārkārtējiem apstākļiem, lai atbrīvotos no pienākuma sniegt pasažieriem atbalstu un nodrošināt aprūpi, ko paredz Regulas projekta 6. pants lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā. Samierināšanas komiteja nonāca pie vienošanās, ka jebkādas atsauces uz ārkārtēju apstākļu radītu attaisnojumu šī projekta 6. pantā

tiek svītrotas, tādējādi garantējot pasažieriem aprūpes nodrošināšanu un tūlītēju atbalstu, lai kāds būtu lidojuma kavēšanās iemesls. Komiteja tika sasaukta arī tādēļ, lai nodrošinātu konsekventu un simetrisku pieeju, svītrojot no 5. panta šajā projektā šādu pašu atsauci attiecībā uz pienākumu nodrošināt atbalstu pasažieriem lidojuma atcelšanas gadījumā.

63 Šajos apstākļos, grozot 5. pantu Regulas projektā, Samierināšanas komiteja nepārkāpa savas pilnvaras.

Par pienākumu norādīt pamatojumu un tiesiskās noteiktības principa ievērošanu

64 Ar trešo un ceturto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai 5. un 6. pants Regulā Nr. 261/2004 nav spēkā, jo tie nav saderīgi ar tiesiskās noteiktības principu vai neatbilst pienākumam norādīt pamatojumu. Ar septīto jautājumu tā vienlīdz jautā par šī pēdējā minētā pienākuma ievērošanu šīs regulas 7. pantā.

65 Prasītājas pamata prāvā apgalvo, ka apstrīdētā regula ir pārprotama, tajā ir trūkumi un pretrunas, kas ietekmē [Regulas] likumību gan attiecībā uz pienākumu norādīt pamatojumu, gan tiesiskās noteiktības principa ievērošanu.

66 Ir jāatgādina, ka, lai gan EKL 253. pantā prasītajā pamatojumā skaidri un nepārprotami ir jābūt norādītai tiesību akta izdevējas iestādes argumentācijai, kas attiecīgajām personām ļautu uzzināt veiktā pasākuma pamatojumu un Tiesai — veikt kontroli, tomēr netiek prasīts, lai tajā būtu norādīti visi atbilstošie tiesību un

faktu elementi (tostarp skat. 1996. gada 29. februāra spriedumu lietā C-122/94 Komisija/Padome, *Recueil*, I-881. lpp., 29. punkts; 2004. gada 14. decembra spriedumu lietā C-210/03 *Swedish Match*, Krājums, I-11893. lpp., 63. punkts, un 2005. gada 12. jūlija spriedumu apvienotajās lietās C-154/04 un C-155/04 *Alliance for Natural Health* u.c., Krājums, I-6451. lpp., 133. punkts).

67 Pienākuma norādīt pamatojumu ievērošana turklāt ir jānovērtē, ne tikai ņemot vērā akta formulējumu, bet arī tā kontekstu, kā arī visas tiesību normas, kas regulē attiecīgo jomu. Ja, kā pamata lietā, runa ir par vispārējas piemērošanas tiesību aktu, pamatojums var aprobežoties, pirmkārt, ar norādi uz kopējo situāciju, kas ir novedusi pie tā pieņemšanas, un, otrkārt, ar norādi uz vispārīgiem mērķiem, ko tas paredz sasniegt (skat. īpaši 2005. gada 10. marta spriedumu lietā C-342/03 Spānija/Padome, Krājums, I-1975. lpp., 55. punkts). Ja apstrīdētais akts skaidri atspoguļo iestāžu iecerētā mērķa būtību, būtu lieki prasīt īpašu pamatojumu katrai no tajā veiktajām tehniskajām izvēlēm (skat. īpaši 2001. gada 5. jūlija spriedumu lietā C-100/99 Itālija/Padome un Komisija, *Recueil*, I-5217. lpp., 64. punkts, un iepriekš minēto spriedumu lietā *Alliance for Natural Health* u.c., 134. punkts).

68 Saistībā ar tiesiskās noteiktības principu — tas ir Kopienu tiesību pamatprincips, kurš tostarp prasa, lai tiesiskais regulējums būtu skaidrs un precīzs, lai attiecīgās personas varētu nepārprotami zināt savas tiesības un pienākumus un attiecīgi rīkoties (skat. 1981. gada 9. jūlija spriedumu lietā 169/80 *Gondrand Frères* un *Garancini*, *Recueil*, 1931. lpp.; 1996. gada 13. februāra spriedumu lietā C-143/93 *Gebroeders Van Es Douane Agenten*, *Recueil*, I-431. lpp., 27. punkts, un 2005. gada 14. aprīļa spriedumu lietā C-110/03 Beļģija/Komisija, Krājums, I-2801. lpp., 30. punkts).

69 Saskaņā ar iepriekš minēto judikatūru ir jānorāda, pirmkārt, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. panta noteikumi precīzi un skaidri nosaka gaisa pārvadātāja pienākumus lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā. Šo noteikumu mērķis arī skaidri izriet no šīs regulas preambulas pirmā un otrā apsvēruma, saskaņā ar kuriem Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai

nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un ņemtu vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības, ja lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnus sarežģījumus pasažieriem.

70 Turklāt šīs pašas regulas divpadsmitais un trīspadsmitais apsvērums noteic, ka pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, ir jābūt iespējai saņemt kompensāciju, ja viņi nav savlaicīgi informēti par šādu atcelšanu, saņemt biļešu cenas atmaksu vai pārplānot ceļojuma maršrutu ar apmierinošiem nosacījumiem un par šiem pasažieriem ir atbilstoši jārūpējas, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu. Šīs regulas septiņpadsmitais apsvērums noteic, ka 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. Šie elementi uzsver sasniedzamā mērķa būtību.

71 Turklāt ir vispārzināms, ka pastāv dažādu veidu kaitējums, no kura cieš pasažieri, ja lidojums tiek atcelts vai ilgi kavējas. Nav noskaidrots un turklāt netiek arī apgalvots, ka šāda veida starpgadījumi ir reti sastopama parādība. Tomēr ne no EKL 253. panta, ne no kāda cita noteikuma neizriet, ka attiecīgā Kopienu akta spēkā esamība būtu jāpakārto nosacījumam par noteiktu precīzu skaitļu esamību, kas attaisno nepieciešamību Kopienu likumdevējam iejaukties.

72 Tāpat nevar prasīt, lai Regula Nr. 261/2004 ietvertu īpašu pamatojumu katrai no izmantotajām tehniskajām metodēm. Šajā sakarā, tā kā pasažieru aizsardzības mērķis prasa, lai tiktu noteiktas standartizētas un efektīvas kaitējuma atlīdzināšanas metodes, kas brīdī, kad tās ir jāievieš, neradītu diskusijas par to, uz ko gluži acīmredzami, aizstāvoties ar ārkārtas apstākļiem, tiktu norādīts, Kopienu likumdevējs, nepārkāpjot pienākumu norādīt pamatojumu, varēja nenorādīt motīvus, kuru

dēļ tas ir uzskatījis, ka apkalpojošie gaisa pārvadātāji nevar atsaukties uz šādu attaisnojumu, lai atbrīvotos no šīs regulas 5. un 6. pantā noteiktajiem pienākumiem. Tāpat, pretēji tam, ko apgalvo *ELFAA*, Kopienu likumdevējs varēja, nepadarot attiecīgo aktu par nelikumīgu, šīs regulas 7. pantā noteikt pamatatlīdzības principu un tās summu, kas izmaksājama lidojuma atcelšanas gadījumā, nenorādot motīvus, kuru dēļ tas ir izvēlējies šo metodi un šo summu.

73 Otrkārt, Regulas Nr. 261/2004 6. pantā noteiktie standartizētie un tūlītējie pasākumi neietilpst pasākumos, kuriem Monreālas Konvencija nosaka izpildes nosacījumus, un tie nav nesaderīgi ar šo konvenciju. No tā izriet, ka šīs regulas noteikumi, kas tādējādi reglamentē noteiktas pasažieru tiesības lidojuma ilgas kavēšanās gadījumā, var tikt pakārtoti nosacījumiem, kas atšķiras no Konvencijā noteiktajiem saistībā ar citām tiesībām. Līdz ar to tie nekādi nav pretrunā ar tiem noteikumiem, kas ietverti Regulā Nr. 2027/97 un kas ir pieņemti saskaņā ar tās 1. pantu, lai ieviestu atbilstošos Monreālas Konvencijas noteikumus.

74 Šajos apstākļos, pirmkārt, prasītājas pamata lietā nevar apgalvot, ka, neatsaucoties [nepamatojoties] uz šo pēdējo minēto regulu, Regula Nr. 261/2004 ir pieņemta, pārkāpjot pienākumu norādīt pamatojumu. Otrkārt, šīs regulas 6. pants nebūtu jālasa tādējādi, ka tas, pārkāpjot tiesiskās noteiktības principu, liedza uzņēmumiem, ko pārstāv prasītājas pamata lietā, iespēju nešaubīgi zināt pienākumus, kas tiem uzlikti atbilstoši Regulas Nr. 2027/97 noteikumiem.

75 Treškārt, prasītājas pamata prāvā apgalvo, ka Regula Nr. 261/2004 četrpadsmitajā un piecpadsmitajā apsvērumā nekonsekventi paredz, ka lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā ārkārtas apstākļi var ierobežot apkalpojošā gaisa pārvadātāja atbildību vai atbrīvot no tās, lai gan šīs regulas 5. un 6. pants, kas reglamentē pienākumus šādā gadījumā, šādu atbrīvošanu no atbildības, izņemot pienākumu atlīdzināt zaudējumus, neparedz.

76 Tomēr šajā sakarā, pirmkārt, ir jānorāda, ka, lai gan Kopienu tiesību akta preambula var precizēt tā saturu (skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Alliance for Natural Health* u.c., 91. punkts), uz to nevar atsaukties, lai atkāptos no pašiem attiecīgā akta noteikumiem (1998. gada 19. novembra spriedums lietā C-162/97 *Nilsson* u.c., *Recueil*, I-7477. lpp., 54. punkts, un 2005. gada 24. novembra spriedums lietā C-136/04 *Deutsches Milch-Kontor*, Krājums, I-10095. lpp., 32. punkts). Otrkārt, ir skaidrs, ka šo apsvērumu formulējums ļauj saprast, ka vispārīgā veidā apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir jāatbrīvo no visiem tā pienākumiem ārkārtēju apstākļu gadījumā, un tas līdz ar to rada zināmu nenoteiktību starp Kopienu likumdevēja pausto nodomu un Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. panta saturu, kas nepiešķir šai atbrīvošanai no atbildības tikpat vispārīgu raksturu.

77 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants nav spēkā neesoši sakarā ar tiesiskās noteiktības principa vai pienākuma norādīt pamatojumu pārkāpumu.

Par samērīguma principa ievērošanu

78 Ar piekto un septīto jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai 5., 6. un 7. pants Regulā Nr. 261/2004 nav spēkā sakarā ar samērīguma principa pārkāpumu.

79 Vispirms ir jāatgādina, ka samērīguma princips, kas ir viens no Kopienu tiesību vispārīgajiem principiem, prasa, lai Kopienu tiesību noteikumā ietvertie līdzekļi būtu atbilstoši paredzētā mērķa sasniegšanai un nepārsniegtu to, kas ir nepieciešams šī mērķa sasniegšanai (skat. īpaši 2002. gada 11. jūlija spriedumu lietā C-210/00 *Käserei Champignon Hofmeister*, *Recueil*, I-6453. lpp., 59. punkts; 2002. gada

10. decembra spriedumu lietā C-491/01 *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco*, *Recueil*, I-11453. lpp., 122. punkts, un iepriekš minēto spriedumu lietā *Match*, 47. punkts).

80 Runājot par tiesas kontroli pār iepriekšējā punktā minētajiem nosacījumiem, jāuzsver, ka Kopienu likumdevējam ir jāatzīst plaša rīcības brīvība tādās jomās, kurās tam ir jāizdara politiska, ekonomiska un sociāla rakstura izvēle un kurās tam ir jāveic sarežģīti kompleksi vērtējumi. Līdz ar to tikai šajā jomā ieviestā pasākuma acīmredzami neatbilstošais raksturs attiecībā pret mērķi, ko kompetentās iestādes plānojušas sasniegt, var ietekmēt šāda pasākuma likumīgumu (šajā sakarā skat. 1996. gada 12. novembra spriedumu lietā C-84/94 Apvienotā Karaliste/Padome, *Recueil*, I-5755. lpp., 58. punkts; 1997. gada 13. maija spriedumu lietā C-233/94 Vācija/Parlaments un Padome, *Recueil*, I-2405. lpp., 55. un 56. punkts; 1998. gada 5. maija spriedumu lietā C-157/96 *National Farmers' Union* u.c., *Recueil*, I-2211. lpp., 61. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco*, 123. punkts). Tā tas it īpaši ir kopējās transporta politikas jomā (šajā sakarā tostarp skat. 1997. gada 17. jūlija spriedumu apvienotajās lietās C-248/95 un C-249/95 *SAM Schiffahrt* un *Stapf*, *Recueil*, I-4475. lpp., 23. punkts, un 2002. gada 12. marta spriedumu apvienotajās lietās C-27/00 un C-122/00 *Omega Air* u.c., *Recueil*, I-2569. lpp., 63. punkts).

81 Prasītājas pamata prāvā apgalvo, ka pasažieru atbalsta, aprūpes un kompensācijas pasākumi, ko paredz Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. pants lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā, neļauj sasniegt mērķi samazināt šos atcelšanas un kavēšanās gadījumus un jebkurā gadījumā sakarā ar ievērojamām finanšu izmaksām, ko tie uzliek Kopienu gaisa pārvadātājiem, ir pilnībā nesamērīgi ar sasniedzamo mērķi.

82 Lai novērtētu attiecīgo pasākumu vajadzību, ir jāuzsver, ka tūlītējais mērķis, ko Kopienu likumdevējs cenšas sasniegt, kā tas izriet no Regulas Nr. 261/2004 pirmajiem četriem apsvērumiem, ir pastiprināt pasažieru, kuru lidojums tiek atcelts vai ilgi kavējas, aizsardzību, kas standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzina noteiktu kaitējumu, kas tiek radīts attiecīgajām personām šādās situācijās.

83 Ir skaidrs, ka bez šī tiešā mērķa, ko ir skaidri izteicis Kopienu likumdevējs, šī regula kā jebkurš cits vispārīgs tiesiskais regulējums var netieši ietvert citus pakārtotus mērķus, tādus, kas, kā to apgalvo prasītājas pamata lietā, vispirms samazina atcelto lidojumu un ilgas lidojumu kavēšanās gadījumu skaitu. Tiesai vispirms ir jānovērtē, vai ieviestie pasākumi ir acīmredzami neatbilstoši saistībā ar Regulas tiešo mērķi, ar kuru paredzēts pastiprināt pasažieru aizsardzību un kura leģitimitāte netiek apstrīdēta.

84 Ir jāatgādina, pirmkārt, ka Regulas Nr. 261/2004 5. un 6. pantā paredzētie pasākumi paši par sevi ir tādi, kas nekavējoties novērš noteiktu kaitējumu, kas nodarīts šiem pasažieriem lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā, un tādējādi paaugstinātā līmenī ļauj nodrošināt attiecīgo personu aizsardzību, ko ar Regulu arī bija paredzēts panākt.

85 Otrkārt, ir vispārzināms, ka dažādo Kopienu likumdevēja ieviesto pasākumu saturs mainās atkarībā no pasažieriem nodarītā kaitējuma būtiskuma, ko novērtē, vai nu ņemot vērā kavēšanās ilgumu un nākamā lidojuma gaidīšanas laiku, vai termiņu, kādā attiecīgās personas tikušas informētas par lidojuma atcelšanu. Kritēriji, kas tādējādi ir pieņemti, lai noteiktu pasažieru tiesības uz šiem pasākumiem, līdz ar to nekādi nešķiet neatbilstoši samērīguma prasībai.

86 Treškārt, runājot par standartizētiem un tūlītējiem zaudējumu atlīdzināšanas pasākumiem, tādiem kā iespēja pasažierim mainīt maršrutu vai atspirdzinājumu, ēdināšana, izmitināšana viesnīcā vai nodrošināšana ar komunikācijas līdzekļiem, lai sazinātos ar trešajām personām, tie paredz nodrošināt pasažieru tūlītējas vajadzības uz vietas, lai kāds būtu lidojuma atcelšanas vai kavēšanās iemesls. Tā kā šie pasākumi, kā minēts šī sprieduma iepriekšējā punktā, mainās atkarībā no pasažieriem nodarītā kaitējuma būtiskuma, nešķiet, ka tie būtu acīmredzami neatbilstoši tikai tādēļ, ka pārvadātāji nevar atsaukties uz ārkārtēju apstākļu radītu attaisnojumu.

87 Ceturtkārt, nav pierādīts, ka brīvprātīgās apdrošināšanas polise, ko iegādājas pasažieri, lai, kā iesaka *ELFAA*, segtu riskus, kas saistīti ar lidojuma kavēšanos un atcelšanu, ļauj jebkurā gadījumā kompensēt kaitējumu, kas attiecīgajām personām ir nodarīts uz vietas. Šādu pasākumu līdz ar to nevar uzskatīt par piemērotāku mērķa sasniegšanai nekā tie, ko ir noteicis Kopienu likumdevējs.

88 Piektkārt, kavēšanās radītajām kaitējošajām sekām, kuras Regula Nr. 261/2004 paredz atlīdzināt, nav nekāda sakara ar iegādātās biļetes cenu. Tāpat arī arguments, saskaņā ar kuru ieviestie pasākumi šo seku mazināšanai būtu jānosaka samērīgi ar biļetes cenu, nevar tikt atbalstīts.

89 Sestkārt, ja *IATA* un *ELFAA* apgalvo, ka iepriekš minētie pasākumi var atstāt nopietnas sekas uz pārvadātāju finanšu izmaksām un nav piemēroti Regulas pakārtotajam mērķim, kas paredz samazināt lidojumu atcelšanas un ilgas kavēšanās gadījumu skaitu, ir jākonstatē, ka tiesas debates Tiesā neatklāja skaitļus par šādas kavēšanās un atcelšanas gadījumu biežumu. Līdz ar to teorētiskās izmaksas, ko šie pasākumi radītu lidsabiedrībām, tādas kā attiecīgās personas norādītās, jebkurā gadījumā neļauj uzskatīt, ka šie starpgadījumi ir nesamērīgi ar šo pasākumu lietderību.

90 Ir svarīgi vēlreiz norādīt, ka no Regulas Nr. 261/2004 izrietošie pienākumi neietekmē gaisa pārvadātāju tiesības lūgt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām personām, saskaņā ar valsts tiesību aktiem, kā to nosaka šīs regulas 13. pants. Šāda kaitējuma atlīdzināšana līdz ar to varētu atvieglināt vai pat pilnībā segt šo pārvadātāju finanšu izmaksas, kas ir saistītas ar to pienākumiem. Turklāt nešķiet nesaprātīgi, ka tās, izņemot minētās tiesības uz kaitējuma atlīdzību, uzreiz sedz gaisa pārvadātāji, ar kuriem attiecīgie pasažieri ir saistīti ar pārvadājuma līgumu, kas tiem dod tiesības uz lidojumu, ko nedrīkst nedz atcelt, nedz arī aizkavēt.

91 Septītkārt, saistībā ar kompensāciju, kas paredzēta Regulas Nr. 261/2004 7. pantā un uz ko pasažieri var pretendēt saskaņā ar 5. pantu, ja tie ir novēloti informēti par lidojuma atcelšanu, gaisa pārvadātāji var tikt atbrīvoti no pienākuma izmaksāt šo kompensāciju, ja tie var pierādīt, ka šo atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi. Ņemot vērā šādu ārkārtas apstākļu, kas atbrīvo no šīs kompensācijas izmaksas, pastāvēšanu un šī pienākuma ieviešanas ierobežojošos nosacījumus, no kā gaisa pārvadātāji ir atbrīvoti, ja informācija ir pietiekami savlaicīga vai to papildina maršruta maiņas piedāvājumi, šis pienākums nešķiet acīmredzami neatbilstošs sasniedzamajam mērķim. Turklāt kompensācijas summa, kas noteikta EUR 250, 400 un 600 apmērā atkarībā no attiecīgo lidojumu attāluma, nešķiet pārmērīga un turklāt, kā to savos apsvērumos norāda Komisija, būtībā pilnībā atbilst Padomes 1991. gada 4. februāra Regulā (EEK) Nr. 295/91, ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē, (OV L 36, 5. lpp.) paredzētās kompensācijas sistēmas aktualizācijai, ņemot vērā inflāciju kopš tās stāšanās spēkā.

92 No iepriekšējiem apsvērumiem izriet, ka 5., 6. un 7. pants Regulā Nr. 261/2004 nav spēkā neesošs sakarā ar samērīguma principa pārkāpumu.

Par vienlīdzīgas attieksmes principa ievērošanu

93 Ar sesto un septīto jautājumu iesniedzējtiesa būtība jautā, vai 5., 6. un 7. pants Regulā Nr. 261/2004 nav spēkā sakarā ar vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu.

94 *ELFAA* apgalvo, ka zemo cenu lidsabiedrības, ko tā pārstāv, cieš no diskriminējošas attieksmes, jo šajos pantos noteiktie pasākumi uzliek tos pašus pienākumus visiem gaisa pārvadātājiem, nešķirojot tos pēc cenu politikas un to piedāvātajiem pakalpojumiem. Turklāt Kopienu tiesības neuzliek šādus pašus pienākumus citiem transporta līdzekļiem.

95 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru vienlīdzīgas attieksmes vai nediskriminācijas princips noteic, ka līdzīgas situācijas nevar tikt kvalificētas atšķirīgi un dažādas situācijas savukārt nevar tikt aplūkotas vienādi, ja vien šādai pieejai nav objektīva pamata (iepriekš minētais spriedums lietā *Swedish Match*, 70. punkts).

96 Šajā sakarā vispirms ir jāatzīmē, ka, ņemot vērā īpaši to darbības nosacījumus, pieejamības nosacījumus un tīklu sadali, atšķirīgi transporta veidi atbilstoši to izmantošanas nosacījumiem nav savstarpēji aizstājami (skat. šajā sakarā iepriekš minēto spriedumu lietā *SAM Schiffahrt* un *Stapf*, 34. punkts). Uzņēmumu, kas darbojas katrā transporta darbības sektorā, situācija nav salīdzināma.

97 Tādējādi ir jākonstatē, ka gaisa transporta jomā pasažieri, kuru lidojums tiek atcelts vai ilgi kavējas, atrodas objektīvi atšķirīgā situācijā nekā citu transporta veidu pasažieri šāda paša rakstura situācijās. Faktiski, īpaši sakarā ar lidostu vispārējo atrašanos ārpus pilsētu centriem un īpašajiem bagāžas reģistrācijas un atgūšanas apstākļiem, šo starpgadījumu rezultātā attiecīgo personu piedzīvotās neērtības nav salīdzināmas.

98 Visbeidzot, gaisa pārvadātāju pasažieriem nodarītais kaitējums lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās gadījumā ir analogs neatkarīgi no tā, ar kādu lidsabiedrību tie noslēguši līgumu, un tam nav sakara ar lidsabiedrību izmantoto cenu politiku. Līdz ar to, 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.

99 No tā izriet, ka 5., 6. un 7. panta noteikumi Regulā Nr. 261/2004 nav spēkā neesoši sakarā ar vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu.

100 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmajiem septiņiem uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka to pārbaude nav atklājusi nekādus apstākļus, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. panta noteikumu spēkā esamību.

Par tiesāšanās izdevumiem

101 Attiecībā uz pamata lietas dalībniekiem šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Tiesāšanās izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto lietas dalībnieku tiesāšanās izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

1) **ja tiesa, kuras lēmumus saskaņā ar valsts tiesībām var pārsūdzēt, uzskata, ka viens vai vairāki lietas dalībnieku norādītie pamati saistībā ar Kopienu tiesību akta spēkā neesamību vai, ja tāds būtu gadījums, pamati, kas konstatēti pēc tiesas ierosmes, ir pamatoti, tai ir jāaptur tiesvedība un jāvēršas Eiropas Kopienu Tiesā ar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu [akta] spēkā esamības novērtēšanai;**

2) **uzdoto jautājumu pārbaude nav atklājusi nekādus apstākļus, kas varētu ietekmēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas 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., 6. un 7. panta noteikumu spēkā esamību.**

[Paraksti]