TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2025. gada 16. janvārī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Aviopārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 3. panta 3. punkts – Ceļojums bez maksas vai par pazeminātu cenu, kurš nav tieši vai netieši pieejams plašai sabiedrībai – Pasažieris, kas samaksājis tikai lidostas maksas un aviosatiksmes nodevas – Saistībā ar reklāmas kampaņu veikta rezervācija – 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts – Tiesības uz maršruta maiņu vēlākā datumā – Normā neparedzēta saikne laika ziņā starp atcelto lidojumu un pasažiera izvēlēto aizstājošo lidojumu

Lietā C-516/23

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2023. gada 8. augusta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2023. gada 10. augustā, tiesvedībā

NW,

YS

pret

Qatar Airways,

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: devītās palātas priekšsēdētājs N. Jēskinens [*N. Jääskinen*], kas pilda astotās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši M. Gavalecs [*M. Gavalec*] (referents) un J. Pasers [*J. Passer*],

ģenerāladvokāts: P. Pikamēe [*P. Pikamäe*],

sekretārs: A. Kalots Eskobars [*A. Calot Escobar*],

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

– YS un NW vārdā – *M. Böse*, *Rechtsanwalt*,

– *Qatar Airways* vārdā – *B. Liebert* un *U. Steppler*, *Rechtsanwälte*,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. von Rintelen* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

ņemot vērā pēc ģenerāladvokāta uzklausīšanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerāladvokāta secinājumiem,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 3. panta 3. punktu un 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp aviopasažieriem NW un YS, no vienas puses, un *Qatar Airways*, no otras puses, par prasību atlīdzināt kaitējumu, kas radies līdz ar to, ka šis gaisa pārvadātājs nav izpildījis savas saistības nodrošināt maršruta maiņu šo pasažieru nogādāšanai viņu galamērķī.

Atbilstošās tiesību normas

Regula Nr. 261/2004

3 Regulas Nr. 261/2004 1., 2., 4., 12. un 13. apsvērumā ir teikts:

“(1) [Eiropas] 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.

[..]

(4) Tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina ar [Padomes Regulu (EEK) Nr. 295/91 (1991. gada 4. februāris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē (OV 1991, L 36, 5. lpp.),] noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.

[..]

(12) 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 pasākumus.

(13) Pasažieriem, kuru lidojumi ir atcelti, ir jābūt iespējai vai nu saņemt biļešu cenas atmaksu, vai pārplānot ceļojuma maršrutu ar apmierinošiem nosacījumiem, un par šiem pasažieriem ir atbilstoši jārūpējas, kamēr viņi gaida vēlāku lidojumu."

4 Šīs regulas 3. panta "Darbības joma" 3. punktā ir paredzēts:

"Šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas vai par samazinātu biļešu cenu, kas sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama. Tomēr tā attiecas uz pasažieriem, kuru biļetes ir izsniegtas saskaņā ar gaisa pārvadātāja vai ceļojuma rīkotāja noteiktu biežu lidojumu programmu vai citu komerciālu programmu."

5 Minētās regulas 5. panta "Atcelšana" 1. punkta a) apakšpunktā un 3. punktā ir noteikts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

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

[..].

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."

6 Regulas Nr. 261/2004 7. pantā "Tiesības saņemt kompensāciju" ir paredzēta paušāla kompensācija pasažieriem; tās apmērs citastarp ir atkarīgs no lidojumā veiktā attāluma.

7 Šīs regulas 8. pantā "Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu" ir paredzēts:

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

a) – vai [nu] 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 [..]

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

[..]”

Regula (EK) Nr. 1008/2008

8 Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai Kopienā (OV 2008, L 293, 3. lpp.) 23. panta 1. punktā ir paredzēts:

“Publiski pieejamajās gaisa pārvadājumu maksās un gaisa pārvadājumu tarifos gaisa pārvadājumu pakalpojumiem no lidostas tādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums – šīs maksas un šos tarifus jebkādā veidā piedāvājot vai publicējot, tostarp internetā –, ir iekļauti arī piemērojamie nosacījumi. Vienmēr norāda galīgo cenu, kas jāmaksā, un tajā ir ierēķināta gaisa pārvadājuma maksa vai gaisa pārvadājuma tarifs, kā arī uzliktie nodokļi un maksājumi, papildmaksājumi un maksas, kuras ir obligātas un paredzamas publicēšanas brīdī. Papildus galīgajai cenai norāda vismaz šādus datus:

a) gaisa pārvadājuma maksu vai gaisa pārvadājuma tarifu;

b) nodokļus;

c) lidostas maksājumus; un

d) citus maksājumus, papildmaksas vai maksas, piemēram, tādas, kas saistītas ar drošumu vai degvielu,

ja pozīcijas, kas norādītas b), c) un d) apakšpunktā, ir pievienotas gaisa pārvadājuma maksai vai gaisa pārvadājuma tarifam. Informāciju par neobligātiem cenas pielikumiem paziņo skaidri, pārskatāmi un precīzi jebkura rezervēšanas procesa sākumā, un klients izdara izvēli, piekrītot veikt attiecīgos maksājumus.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

9 Prasītāji pamatlietā 2020. gada 5. augustā pie *Qatar Airways* rezervēja vietas lidojumā no Frankfurtes pie Mainas (Vācija) caur Dohu (Katara) uz galamērķi – Denpasaru (Indonēzija) – un atpakaļ.

10 Šī rezervācija tika veikta saistībā ar *Qatar Airways* kā apkalpojošā gaisa pārvadātāja reklāmas kampaņu. Kampaņa bija ierobežota laika ziņā un bija adresēta vienīgi veselības aprūpes speciālistiem; tā viņiem deva iespēju pie minētā pārvadātāja rezervēt vietas lidojumos, samaksājot tikai ar šādu rezervāciju saistītās nodevas un maksas.

11 *Qatar Airways* 2020. gada 13. septembrī atcēla lidojumus, uz kuriem bija veikta minētā rezervācija.

12 Turklāt šis pārvadātājs līdz 2022. gada pavasarim vairs nenodrošināja lidojumus uz galamērķi – Denpasaru.

13 Prasītāji pamatlietā ar 2022. gada 8. augusta elektroniskā pasta vēstuli vērsās pie minētā pārvadātāja, aicinot to veikt maršruta maiņu, lai viņus nogādātu Denpasarā 2022. gada 20. oktobrī, un nodrošināt viņiem atpakaļceļa lidojumu uz Frankfurti pie Mainas 2022. gada

7. novembrī, līdz 2022. gada 18. augustam veicot šīm vajadzībām nepieciešamos pasākumus. Tā kā šajā laikā prasītāju pamatlietā lūgums netika izpildīts, viņi rezervēja vietas aplūkojamajos lidojumos, izmantojot lojalitātes programmā iegūtās priekšrocības un samaksājot kopumā 394,62 EUR. Rezervēšanas dienā šo lidojumu cena tirgū bija 4276,36 EUR par katru pasažieri.

14 Prasītāji pamatlietā iesniedzējtiesā *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa, Vācija) cēla prasību pret *Qatar Airways*, lai saņemtu atlīdzinājumu par to, ka šis apkalpojošais gaisa pārvadātājs nav izpildījis no Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta izrietošo pienākumu sniegt atbalstu.

15 Saistībā ar šo prasību iesniedzējtiesa, pirmām kārtām, jautā par – šajā gadījumā Regulas Nr. 261/2004 – piemērojamību.

16 Pirmkārt, minētā tiesa šajā ziņā jautā, vai ir uzskatāms, ka pasažieris ceļo bez maksas Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta izpratnē, ja viņam jāmaksā tikai aviosatiksmes nodevas un lidostas maksas.

17 Otrkārt, minētā tiesa norāda: no *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) judikatūras izriet, ka pazemināta cena, ko gaisa pārvadātājs attiecinājis uz tāda uzņēmuma darbiniekiem, kurš noslēdzis pamatvienošanos ar šo pārvadātāju, ir uzskatāma par "pieejamu [plašai] sabiedrībai" 3. panta 3. punkta izpratnē. Iesniedzējtiesa uzskata, ka šī judikatūra varētu attiekties arī uz pamatlietā aplūkojamo reklāmas kampaņu, kas neesot uzskatāma nedz par lojalitātes (biežu lidojumu) programmu, nedz par citu komerciālu programmu šīs normas izpratnē.

18 Gadījumam, ja Regula Nr. 261/2004 būtu piemērojama arī pamatlietā aplūkojamajā situācijā, iesniedzējtiesa, otrām kārtām, vēlas noskaidrot, vai šīs regulas 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās tiesības uz maršruta maiņu nozīmē, ka starp atcelto lidojumu un lidojumu, kas veicams saistībā ar maršruta maiņu, ir jāpastāv saiknei laika ziņā, pat ja šis priekšnosacījums neizrietot no šīs normas formulējuma.

19 Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda: no *Oberlandesgericht Köln* ([Ziemeļreinas-Vestfālenes] Augstākā tiesa Ķelnē, Vācija) judikatūras izriet, ka, ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta nolūku aizsargāt pasažieri attiecīgā ceļojuma laikā, šī norma nepiešķir pasažierim tiesības uz maršruta maiņu bez maksas un pēc viņa izvēles, ja nav saiknes laika ziņā ar sākotnējo ceļojuma plānu. Minētā tiesa ir atzinusi, ka starp atcelto lidojumu un lidojumu, kas veicams saistībā ar maršruta maiņu, esot jābūt saiknei laika ziņā. Tomēr šķiet, ka *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) šai judikatūrai nepiekrīt. Šajā kontekstā iesniedzējtiesa jautā, vai no minētās normas izriet tas, ka ir jābūt šādai saiknei laika ziņā, pat ja šī norma neietver attiecīgu norādi.

20 Šādos apstākļos *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regula (EK) Nr. 261/2004 ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažieris ceļo bez maksas saskaņā ar šīs regulas 3. panta 3. punkta [pirmā teikuma] pirmo variantu, ja viņam par biļeti ir jāmaksā tikai nodevas un gaisa satiksmes nodoklis?

2) Gadījumā, ja uz pirmo jautājumu tiek atbildēts noliedzoši:

vai Regula (EK) Nr. 261/2004 ir jāinterpretē tādējādi, ka runa nav par sabiedrībai (netieši) pieejamu biļetes cenu šīs regulas 3. panta 3. punkta [pirmā teikuma] otrā varianta izpratnē, ja lidojums ir rezervēts gaisa pārvadātāja rīkotas akcijas ietvaros, kas bijusi ierobežota laikā un apjomā un kas bijusi pieejama tikai noteiktai profesiju grupai?

3) Gadījumā, ja atbilde arī uz otro jautājumu ir noliedzoša un [ja] [..] Regula Nr. 261/2004 [..] ir piemērojama:
   a) vai regulas 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka starp sākotnēji rezervēto un atcelto lidojumu un vēlamo maršruta maiņu vēlākā datumā ir jāpastāv saiknei laika ziņā;
   b) ja šādai saiknei ir jāpastāv, kā tā laika ziņā būtu jānosaka?"

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

21 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma pirmais variants ir jāinterpretē tādējādi, ka ir uzskatāms, ka pasažieris ceļo bez maksas šīs normas izpratnē, ja, veicot savu rezervāciju, viņam bija jāmaksā tikai aviosatiksmes nodevas un maksas.

22 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma pirmo variantu šī regula neattiecas uz pasažieriem, kas ceļo bez maksas.

23 Uzreiz ir jānorāda, ka frāze "ceļot bez maksas" nav definēta nedz Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punktā, nedz kādā citā šīs regulas normā. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru šādos apstākļos šīs frāzes nozīme un tvērums ir jākonstatē atbilstoši tās parastajai nozīmei ikdienas valodā, vienlaikus ņemot vērā kontekstu, kādā tā tiek izmantota, un ar tiesisko regulējumu, kurā tā minēta, sasniedzamos mērķus (spriedums, 2024. gada 30. aprīlis, *Trade Express-L* un *DEVNIA TSIMENT*, C-395/22 un C-428/22, EU:C:2024:374, 65. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). Turklāt, kā, ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā minēto mērķi nodrošināt pasažieru [tiesību] augsta līmeņa aizsardzību, ir nospriedusi Tiesa, izņēmums no tiesību normām, ar kurām aviopasažieriem piešķirtas tiesības, ir jāinterpretē šauri (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 26. oktobris, *LATAM Airlines Group*, C-238/22, EU:C:2023:815, 43. punkts un tajā minētā judikatūra).

24 Vispirms – attiecībā uz frāzes "ceļot bez maksas" parasto nozīmi ir uzskatāms, ka ar to vispārīgi apzīmēta situācija, kad aviopasažieris ceļo bez atlīdzības, tas ir, bez nepieciešamības maksāt jebkādu atlīdzību par savu aviobiļeti.

25 Šajā ziņā tāda šīs frāzes interpretācija, ka pasažieris ceļo bez maksas, lai gan, lai pabeigtu savu rezervāciju, viņam ir jāsamaksā kāda naudas summa – nevis aviobiļetes cena, bet aviosatiksmes nodeva vai maksa –, būtu pretrunā šīs frāzes parastajai nozīmei sarunvalodā.

26 Turpinot – attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta kontekstu ir konstatējams, ka šī norma ietver vispārīgu norādi, ka šis ceļojums ir bez maksas – bez precizējuma par dažādajām ceļojuma cenas sastāvdaļām, tomēr Regulas Nr. 1008/2008 23. pantā ir paredzēts, ka galīgā

maksājamā cena ietver piemērojamo aviobiļetes cenu, kā arī jebkādas nodevas, lidostas maksas un citas maksas, piemaksas un atlīdzības, piemēram, saistībā ar drošību vai degvielu. No tā izriet, ka nodevas un maksas nav izslēgtas no aviobiļetes cenas, bet ir tās sastāvdaļas.

27 Šādu interpretāciju atbalsta Tiesas judikatūra, saskaņā ar kuru uz aviopasažieriem, kas ceļo, izmantojot biļeti, par kuru ir maksājama tikai daļa no cenas, Regula Nr. 261/2004 attiecas tad, ja vai nu samaksātā pazeminātā cena bijusi tieši vai netieši pieejama plašai sabiedrībai, vai arī šīs biļetes izsniegtas saistībā ar lojalitātes programmu vai kādu citu komerciālu programmu (rīkojums, 2020. gada 26. novembris, *SATA International – Azores Airlines*, C-316/20, EU:C:2020:966, 16. punkts).

28 Visbeidzot – Regulas Nr. 261/2004 mērķis, kā izriet no tās 1., 2. un 4. apsvēruma, ir nodrošināt pasažieru un patērētāju [tiesību] augsta līmeņa aizsardzību, stiprinot viņu tiesības virknē situāciju, kas rada nopietnas problēmas un sarežģījumus, kā arī standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzinot šīm personām radīto kaitējumu (spriedums, 2021. gada 22. aprīlis, *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, 26. punkts).

29 Tāda interpretācija, ka pasažieris ceļo bez maksas un līdz ar to nevar izmantot Regulas Nr. 261/2004 normu piemērošanu, lai gan viņam ir jāmaksā aviosatiksmes nodevas un maksas, būtu pretrunā šā sprieduma 28. punktā atgādinātajam minētās regulas mērķim – nodrošināt aviopasažieru tiesību aizsardzību augstā līmenī.

30 Ņemot vērā izklāstītos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild šādi: Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma pirmais variants jāinterpretē tādējādi, ka nav uzskatāms, ka pasažieris ceļo bez maksas šīs normas izpratnē, ja viņam, lai veiktu savu rezervāciju, bija jāmaksā tikai aviosatiksmes nodevas un maksas.

Par otro jautājumu

31 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma otrais variants ir jāinterpretē tādējādi, ka ir uzskatāms, ka pasažieris ceļo par pazeminātu cenu, kas nav tieši vai netieši pieejama plašai sabiedrībai, šīs normas izpratnē, ja viņš savu biļeti ir rezervējis saistībā ar reklāmas kampaņu, kas bijusi ierobežota laika un piedāvāto biļešu skaita ziņā, kā arī bijusi adresēta konkrētai speciālistu kategorijai.

32 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma otro variantu šī regula nav piemērojama pasažieriem, kas ceļo par pazeminātu cenu, kura [plašai] sabiedrībai nav tieši vai netieši pieejama.

33 Vispirms ir jānorāda, ka šajā gadījumā saistībā ar *Qatar Airways* reklāmas kampaņu vienīgi veselības aprūpes speciālistiem bija iespējams rezervēt biļetes uz šā pārvadātāja lidojumiem, samaksājot tikai ar šādu rezervāciju saistītās nodevas un maksas. Šajā kontekstā iesniedzējtiesa vēlas noskaidrot, vai šāda pazemināta cena, kas paredzēta vienīgi veselības aprūpes speciālistu grupai, ir uzskatāma par cenu, kas pieejama [plašai] sabiedrībai šīs normas izpratnē.

34 Šajā ziņā attiecībā uz frāzes "pieejama [plašai] sabiedrībai" tvērumu līdzīgi Eiropas Komisijai jānorāda, ka cena [plašai] sabiedrībai ir pieejama arī tad, ja ne katrs potenciālais klients spēj to izmantot.

35 Proti, jēdziens "[plaša] sabiedrība" nozīmē nekonkrētu – turklāt visai lielu – skaitu potenciālo adresātu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2024. gada 20. jūnijs, *GEMA*, C-135/23, EU:C:2024:526, 38. punkts un tajā minētā judikatūra). Lai konstatētu, vai tādu personu grupu, kuras var izmantot pazemināto cenu, var nošķirt no "[plašas] sabiedrības", konkrēti ir jāpārliecinās, vai šī grupa ir noteikta pietiekoši precīzi, vai attiecīgās personas atbilst gaisa pārvadātāja noteiktajām īpašajām iezīmēm, kas dod iespēju izmantot šo cenu, un vai pārvadātājs ir paredzējis piekrišanu katrā konkrētā gadījumā pirms aviobiļetes izsniegšanas.

36 Šajā ziņā tādu veselības aprūpes speciālistu grupa, kuri aprakstīti abstrakti, neprecizējot viņiem kopējās īpašās iezīmes, un kuriem paredzēto pārvadājuma biļešu izsniegšanai nav nepieciešama iepriekšēja piekrišana katrā konkrētā gadījumā, ir uzskatāma par [plašu] sabiedrību Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma otrā varianta izpratnē. No tā izriet, ka pazemināta cena, kas pieejama vienīgi šādai grupai, ir uzskatāma par cenu, kas "pieejama [plašai] sabiedrībai" šīs normas izpratnē.

37 Šādu interpretāciju apstiprina Tiesas judikatūra par Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta interpretāciju, saskaņā ar kuru biļete, kam ir preferenciāla cena, kura pieejama vienīgi konkrētām, noteiktām personām saistībā ar kāda pasākuma sponsorēšanu, un kas var tikt izsniegta tikai pēc gaisa pārvadātāja iepriekšējas piekrišanas katrā konkrētā gadījumā, nav uzskatāma nedz par pieejamu plašai sabiedrībai, nedz par izsniegtu saistībā ar klientu lojalitātes programmu vai kādu citu komerciālu programmu (rīkojums, 2020. gada 26. novembris, *SATA International – Azores Airlines*, C-316/20, EU:C:2020:966, 17. punkts).

38 Šajā gadījumā prasītāji pamatlietā rezervēja pie gaisa pārvadātāja vietas lidojumos saistībā ar reklāmas kampaņu, kuras ilgums bija ļoti ierobežots un kura bija adresēta vienīgi veselības aprūpes speciālistiem. Saistībā ar šo reklāmas kampaņu piedāvātās cenas gan nebija pieejamas visiem iedzīvotājiem kopumā. Tomēr šādas cenas bija paredzētas nevis tikai konkrētām, individuāli noteiktām personām, bet konkrētai speciālistu, proti, veselības aprūpes speciālistu, grupai, kurā ietilpa nekonkretizēts skaits personu, kam ar šo pārvadātāju nav konkrētas saiknes, kura pārsniegtu attiecības, kādas tam ir ar klientiem.

39 Turklāt attiecībā uz to biļešu skaita kvantitatīvo ierobežojumu, kuras pieejamas saistībā ar reklāmas kampaņu, no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem izriet: nešķiet, ka šis ierobežojums izrietētu no attiecīgajai speciālistu grupai piemītošajām iezīmēm, bet šķiet, ka to attaisno praktiski ierobežojumi, kurus noteicis gaisa pārvadātājs, kas nespēja šādas cenas piedāvāt visai speciālistu grupai – šīs grupas lieluma dēļ.

40 Visbeidzot ir jāpiebilst, ka interpretācija, saskaņā ar kuru tāda plaši definēta personu grupa kā pamatlietā aplūkojamie veselības aprūpes speciālisti nebūtu uzskatāma par "[plašu] sabiedrību" Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma otrā varianta izpratnē, varētu būt pretrunā šīs regulas 1. apsvērumā minētajam mērķim nodrošināt aviopasažieru [tiesību] aizsardzību augstā līmenī.

41 Ņemot vērā izklāstīto apsvērumu kopumu, uz otro jautājumu ir jāatbild šādi: Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma otrais variants jāinterpretē tādējādi, ka nav uzskatāms, ka pasažieris ceļo par pazeminātu cenu, kas nav tieši vai netieši pieejama plašai sabiedrībai, šīs normas izpratnē, ja viņš aviobiļeti ir rezervējis saistībā ar reklāmas kampaņu, kas bijusi ierobežota laika un piedāvāto biļešu skaita ziņā, kā arī bijusi adresēta konkrētai speciālistu kategorijai.

Par trešo jautājumu

42 Ar trešo jautājumu, kas uzdots gadījumam, ja atbilde uz pirmajiem diviem jautājumiem būtu noliedzoša, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai varētu to piemērot, ir nepieciešams, ka starp atcelto lidojumu un pasažiera izvēlēto aizstājošo lidojumu ir saikne laika ziņā, un, ja atbilde būtu apstiprinoša, kādā veidā ir nosakāma šī saikne laika ziņā.

43 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta a) apakšpunktu lidojuma atcelšanas gadījumā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā attiecīgajiem pasažieriem šīs regulas 8. pantā paredzētais atbalsts.

44 Minētās regulas 8. panta 1. punktā ir noteikts, ka attiecīgie pasažieri var izvēlēties vienu no trim variantiem, proti, pirmkārt, biļetes cenas atmaksu ar konkrētiem nosacījumiem un – attiecīgā gadījumā – kopā ar atpakaļceļa lidojuma rīkošanu uz sākotnējo izlidošanas vietu pēc iespējas drīz, otrkārt, maršruta maiņu nogādāšanai galamērķī līdzīgos pārvadājuma apstākļos un pēc iespējas drīz vai, treškārt, maršruta maiņu nogādāšanai galamērķī līdzīgos pārvadājuma apstākļos vēlākā datumā atbilstoši aviopasažiera vēlmēm, ja lidmašīnā ir pieejamas brīvas vietas.

45 Tiesa ir nospriedusi, ka apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākums piedāvāt pasažieriem, kuriem atcelts lidojums, izvēli starp dažādiem šīs regulas 8. panta 1. punktā minētajiem variantiem nepārprotami nozīmē, ka tam ir jāsniedz šiem pasažieriem visa informācija par tiesībām, kas izriet no šīs normas, lai atcelšanas gadījumā viņi varētu iedarbīgi īstenot savas tiesības. Tāpat tam ir attiecīgi jāinformē aviopasažieri, ja maršruta maiņa nav iespējama (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 8. jūnijs, *Austrian Airlines* (Repatriācijas lidojums), C-49/22, EU:C:2023:454, 43. un 44. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

46 No tā izriet, ka lidojuma atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam ir jāsniedz aviopasažieriem informācija, kas nepieciešama, lai viņiem būtu iespējams izdarīt lietderīgu izvēli, proti, vai nu prasīt savas biļetes cenas atmaksu, vai arī turpināt pārvadājumu uz galamērķi līdzīgos pārvadājuma apstākļos pēc iespējas drīz vai vēlākā datumā. Tiesību tikt informētam atzīšana nenozīmē, ka aviopasažierim būtu jebkāds pienākums aktīvi iesaistīties tādu datu meklēšanā, kuriem jābūt iekļautiem apkalpojošā gaisa pārvadātāja piedāvājumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 29. jūlijs, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, 54.–56. punkts).

47 Šajā gadījumā no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka lidojumi, kurus sākotnēji bija rezervējuši prasītāji pamatlietā, *Qatar Airways* atcēla 2020. gada septembrī. Šajā ziņā šis gaisa pārvadātājs prasītājus pamatlietā informēja tikai par to, ka nav iespējams veikt lidojumus uz viņu galamērķi – Denpasaru – ar Covid-19 pandēmiju saistītu apstākļu dēļ, bet vienlaikus aplūkojamo biļešu derīguma termiņu pagarināja par diviem gadiem, proti, līdz 2022. gada 4. augustam. Prasītāji pamatlietā 2022. gada 8. augustā prasīja, lai šis pārvadātājs atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunktam nodrošinātu maršruta maiņu nogādāšanai galamērķī vēlākā datumā atbilstoši viņu vēlmēm.

48 Šajā kontekstā ir jāuzsver, ka pienākums sniegt atbalstu uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta pamata apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir uzlikts neatkarīgi no tā, kurš notikums ir izraisījis lidojuma atcelšanu. Proti, pat ja iestājas ārkārtēji apstākļi, saskaņā ar šīs regulas 5. panta 3. punktu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbrīvots tikai no pienākuma samaksāt kompensāciju uz minētās regulas 7. panta pamata (spriedums, 2023. gada 8. jūnijs, *Austrian Airlines* (Repatriācijas lidojums), C-49/22, EU:C:2023:454, 45. punkts).

49 Turklāt Regulā Nr. 261/2004 nav nekādu norāžu, kas dotu iespēju uzskatīt, ka, izņemot šīs regulas 5. panta 3. punktā minētos "ārkārtējos apstākļus", tajā būtu atzīta atsevišķa tādu "īpaši neparastu" apstākļu – kā Covid-19 pandēmija – kategorija, kuru dēļ apkalpojošais gaisa pārvadātājs būtu atbrīvots no visiem saviem pienākumiem, tostarp pienākumiem, kas izriet no minētās regulas 8. panta (spriedums, 2023. gada 8. jūnijs, *Austrian Airlines* (Repatriācijas lidojums), C-49/22, EU:C:2023:454, 46. punkts).

50 Tātad pasažierim, kura lidojums tika atcelts, ir pamatotas prasījuma tiesības saņemt no apkalpojošā gaisa pārvadātāja līdzvērtīgu kompensāciju, ja pēdējais minētais neizpilda savus pienākumus sniegt atbalstu, kas izriet no minētās regulas 8. panta 1. punkta, tostarp šā sprieduma 45. un 46. punktā izklāstīto pienākumu sniegt informāciju (spriedums, 2023. gada 8. jūnijs, *Austrian Airlines* (Repatriācijas lidojums), C-49/22, EU:C:2023:454, 48. punkts).

51 Tomēr šī kompensācija nepārsniegtu to, kas, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir nepieciešams, atbilstīgs un samērīgs, lai kompensētu apkalpojošā gaisa pārvadātāja saistību neizpildi (spriedums, 2023. gada 8. jūnijs, *Austrian Airlines* (Repatriācijas lidojums), C-49/22, EU:C:2023:454, 49. punkts un tajā minētā judikatūra).

52 Konkrētāk, attiecībā uz jautājumu, vai, lai varētu piemērot Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunktu, ir nepieciešams, ka starp atcelto lidojumu un vēlamo aizstājošo lidojumu ir saikne laika ziņā, tas ir jānoskaidro atbilstoši šā sprieduma 23. punktā atgādinātajai judikatūrai, ņemot vērā ne tikai šīs normas formulējumu, bet arī kontekstu un šo normu ietverošā regulējuma mērķus.

53 Pirmām kārtām, attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta tekstu nākas konstatēt, ka tas neietver prasības par to, ka starp atcelto lidojumu un lidojumu, kas veicams saistībā ar maršruta maiņu, ir jābūt saiknei laika ziņā. No šīs normas izriet tikai tas, ka aviopasažieri var prasīt maršruta maiņu "vēlākā dienā atbilstīgi pasažiera vēlmēm, ja ir pieejamas brīvas vietas". Taču no frāzes "vēlākā dienā" neizriet, ka tiesības uz maršruta maiņu tādējādi būtu ierobežotas laika ziņā.

54 Tātad no Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta formulējuma izriet, ka izšķirošas ir aviopasažiera vēlmes attiecībā uz maršruta maiņu noteiktā vēlākā datumā un ka vienīgais ierobežojums šajā ziņā ir tas, vai lidmašīnā ir pieejamas brīvas vietas. No tā izriet, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs attiecīgajam aviopasažierim pieņemamu aizstājošo lidojumu var atteikt tikai gadījumā, kad lidmašīnā nav pieejamas brīvas vietas.

55 Otrām kārtām, attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta kontekstu jānorāda, ka Savienības likumdevējs šīs regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā ir iekļāvis tiešu formulējumu par laika aspektu, kas izpaužas tā, ka aviopasažieris var prasīt maršruta maiņu nogādāšanai savā galamērķī līdzīgos pārvadājuma apstākļos un pēc iespējas drīz. Tomēr, ja minētais likumdevējs būtu vēlējies šīs regulas 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās tiesības uz maršruta maiņu ierobežot laika ziņā, tas to būtu precizējis – līdzīgi tam, kā noteikts šīs regulas 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā. Šajā kontekstā var arī uzsvērt, ka Regulas Nr. 261/2004 12. un 13. apsvērums neietver nevienu norādi par to, ka lidojuma atcelšanas gadījumā būtu jābūt saiknei laika ziņā starp atcelto lidojumu un lidojumu, kas veicams saistībā ar maršruta maiņu.

56 Turklāt, kā izriet no šā sprieduma 46. punkta, lidojuma atcelšanas gadījumā aviopasažieris var izvēlēties atmaksu vai maršruta maiņu vēlākā datumā. Ņemot vērā šos variantus, no kuriem kādu var izvēlēties vienīgi aviopasažieris, tāda interpretācija, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzētais laika aspekts būtu izšķirošs tam, lai vēlākā datumā varētu izmantot šīs regulas 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās tiesības uz maršruta maiņu, mazinātu pēdējās minētās normas lietderīgo iedarbību.

57 Trešām kārtām, šādu Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkta interpretāciju apstiprina šīs regulas mērķi, kas minēti tās 1. un 4. apsvērumā, citastarp nodrošināt aviopasažieru [tiesību] aizsardzību augstā līmenī un stiprināt pēdējo minēto tiesības, vienlaikus pilnā apmērā ņemot vērā vispārīgās prasības par patērētāju tiesību aizsardzību.

58 Proti, interpretācija, kas pārmērīgi ierobežotu aviopasažierim uz šīs regulas 8. panta 1. punkta pamata piedāvātos variantus, būtu pretrunā minētās regulas galvenajam mērķim – nodrošināt aviopasažieru [tiesību] aizsardzību augstā līmenī.

59 Turklāt šādu interpretāciju neatspēko arī *Qatar Airways* minētais apstāklis, ka tas izraisītu nesamērīgu slogu attiecīgajiem apkalpojošajiem gaisa pārvadātājiem. Šajā ziņā ir jānorāda, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru patērētāju – un tātad arī aviopasažieru – tiesību aizsardzības mērķa, ko paredzēts sasniegt ar Regulu Nr. 261/2004, svarīgums var attaisnot pat ievērojamas negatīvas saimnieciskas sekas konkrētiem tirgus dalībniekiem (spriedums, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

60 Tomēr šajā gadījumā *Qatar Airways* katrā ziņā ierobežoja to biļešu derīgumu, kas izsniegtas divu gadu laikposmā pēc sākotnējās rezervācijas Covid-19 pandēmijas dēļ. Prasītājiem pamatlietā bija biļetes, kas bija derīgas līdz 2022. gada 4. augustam, un viņi maršruta maiņu prasīja tikai pēc šā datuma, proti, 2022. gada 8. augustā.

61 Šajā ziņā ir jānorāda, ka Regula Nr. 261/2004 neietver nevienu normu par noilguma termiņu prasības celšanai valsts tiesās par šīs regulas 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētās maršruta maiņas panākšanu (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 22. novembris, *Cuadrench Moré*, C-139/11, EU:C:2012:741, 24. punkts).

62 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja attiecīgā joma Savienības tiesību normās nav regulēta, katras dalībvalsts tiesību sistēmā ir jānosaka procesuālie noteikumi tādu prasību celšanai tiesā, kuru mērķis ir nodrošināt tādu tiesību aizsardzību, kas personām izriet no Savienības tiesībām, ar nosacījumu, ka šie noteikumi atbilst līdzvērtības un efektivitātes principiem (spriedums, 2012. gada 22. novembris, *Cuadrench Moré*, C-139/11, EU:C:2012:741, 25. punkts un tajā minētā judikatūra).

63 Līdz ar to tādos apstākļos kā pamatlietā aplūkojamie, kuros aviopasažieri prasa maršruta maiņu nogādāšanai galamērķī pēc viņu aviobiļešu derīguma termiņa beigām, proti, vairāk nekā divus gadus pēc sākotnējās rezervācijas, dalībvalsts tiesai ir jānosaka noilguma termiņš prasībām attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētajām tiesībām uz maršruta maiņu, ievērojot līdzvērtības un iedarbīguma principus.

64 Ņemot vērā izklāstīto apsvērumu kopumu, uz trešo jautājumu ir jāatbild šādi: Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts jāinterpretē tādējādi, ka, lai varētu to piemērot, nav nepieciešams, lai starp atcelto lidojumu un pasažiera izvēlēto aizstājošo lidojumu būtu saikne laika ziņā; šādu maršruta maiņu nogādāšanai galamērķī līdzīgos pārvadājuma apstākļos vēlākā datumā viņš var prasīt, ja lidmašīnā ir pieejamas brīvas vietas.

Par tiesāšanās izdevumiem

65 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospriež:

1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 3. panta 3. punkta pirmā teikuma pirmais variants

jāinterpretē tādējādi, ka

nav uzskatāms, ka pasažieris ceļo bez maksas šīs normas izpratnē, ja viņam, lai veiktu savu rezervāciju, bija jāmaksā tikai aviosatiksmes nodevas un maksas.

2) Regulas Nr. 261/2004 3. panta 3. punkta pirmā teikuma otrais variants

jāinterpretē tādējādi, ka

nav uzskatāms, ka pasažieris ceļo par pazeminātu cenu, kas nav tieši vai netieši pieejama plašai sabiedrībai, šīs normas izpratnē, ja viņš aviobiļeti ir rezervējis saistībā ar reklāmas kampaņu, kas bijusi ierobežota laika un piedāvāto biļešu skaita ziņā, kā arī bijusi adresēta konkrētai speciālistu kategorijai.

3) Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta c) apakšpunkts

jāinterpretē tādējādi, ka,

lai varētu to piemērot, nav nepieciešams, lai starp atcelto lidojumu un pasažiera izvēlēto aizstājošo lidojumu būtu saikne laika ziņā; šādu maršruta maiņu nogādāšanai galamērķī līdzīgos pārvadājuma apstākļos vēlākā datumā viņš var prasīt, ja lidmašīnā ir pieejamas brīvas vietas.

[Paraksti]