ĢENERĀLADVOKĀTA ĪVA BOTA [*YVES BOT*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2016. gada 14. janvārī[1]

Apvienotās lietas C-145/15 un C-146/15

K. Ruijssenaars,
A. Jansen (C-145/15),
J. H. Dees-Erf (C-146/15)
pret
Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu

(Raad van State (Valsts padome, Nīderlande) lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa pārvadājums — Regula (EK) Nr. 261/2004 — Kompensācija un atbalsts pasažieriem — Lidojuma atcelšana — 16. pants — Valsts iestādes, kas ir atbildīgas par regulas piemērošanu — Subjektīvās tiesības — Valsts iestāžu, kas ir atbildīgas par regulas piemērošanu, loma — Individuāla sūdzība — Sankcijas

1. Ar savu jautājumu *Raad van State* (Valsts padome) vēlas noskaidrot, vai ar Regulas (EK) Nr. 261/2004[2] 16. pantu valsts iestādei, kas ir atbildīga par regulas piemērošanu, ir pienākums pieņemt piespiedu pasākumus, lai liktu gaisa pārvadātājam izmaksāt aviopasažierim kompensāciju, kura maksājama saskaņā ar minētās regulas 5. un 7. pantu par lidojuma kavēšanos vai atcelšanu.

2. Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktā dalībvalstīm ir noteikts pienākums izraudzīties iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi un kas attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai tiktu ievērotas pasažieru tiesības.

3. Šajos secinājumos izskaidrošu iemeslus, kuru dēļ es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts iestāde, kura ir atbildīga par šīs regulas izpildi un kurai ir iesniegta aviopasažiera individuāla sūdzība, nevar pieņemt piespiedu pasākumus pret attiecīgo gaisa pārvadātāju, lai liktu tam izmaksāt saskaņā ar šo regulu aviopasažierim maksājamo kompensāciju.

I – **Atbilstošās tiesību normas**

A – *Savienības tiesības*

4. Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1. apsvērumā ir norādīts, ka "Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību".

1 — Oriģinālvaloda – franču.

2 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regula (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.).

5. Minētās regulas 5. pants ir formulēts šādi:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

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.

[..]

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. Minētās regulas 7. panta 1. punktā ir noteikts:

"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.

[..]"

7. Regulas Nr. 261/2004 16. pants ir formulēts šādi:

"1. Katra dalībvalsts izraugās iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi attiecībā uz lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem no trešās valsts uz šādām lidostām. Šī iestāde attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības. Dalībvalstis informē Komisiju par iestādi, kas ir izraudzīta saskaņā ar šo punktu.

2. Neskarot 12. pantu, jebkurš pasažieris var iesniegt sūdzību jebkurā 1. punktā minētajā atbildīgajā iestādē vai kādā citā dalībvalsts izraudzītā kompetentajā iestādē par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu jebkurā lidostā, kas atrodas minētās dalībvalsts teritorijā, vai sakarā ar lidojumu no kādas trešās valsts uz lidostu minētās dalībvalsts teritorijā.

3. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas."

B – *Nīderlandes tiesības*

8. Lai panāktu atbilstību Regulas Nr. 261/2004 16. pantam, Nīderlandes Karaliste izraudzījās *Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu* (infrastruktūras un vides valsts sekretārs, turpmāk tekstā – "valsts sekretārs") kā valsts iestādi, kurai ir jānodrošina šīs regulas izpilde. Tā atbilstoši 1992. gada 18. jūnija Aviācijas likuma (*Wet Luchtvaart*)[3] 11.15. panta b) punkta 1. apakšpunktam, redakcijā, kas piemērojams pamatlietām (turpmāk tekstā – "Aviācijas likums"), valsts sekretāra kompetencē ir ar administratīvajiem piespiedu līdzekļiem uzlikt pārkāpējam pienākumu panākt atbilstību minētajā regulā iekļautajām vai saskaņā ar to pieņemtajām tiesību normām, lai atlīdzinātu pārkāpumu. Ja tas to nedara vai nedara noteiktajā termiņā, valsts sekretāra kompetencē ir pašam atlīdzināt šo pārkāpumu.

9. Regulā Nr. 261/2004 iekļauto vai saskaņā ar to pieņemto tiesību normu pārkāpuma gadījumā valsts sekretārs var atbilstoši Aviācijas likuma 11.16. panta 1. punkta e) apakšpunkta 1. punktam uzlikt administratīvu naudas sodu.

10. Iesniedzējtiesa precizē, ka ar šo likumu valsts sekretāram tiek piešķirta vispārēja kompetence noteikt piespiedu pasākumus Regulas Nr. 261/2004 pārkāpuma gadījumā, un kā piemēru min gaisa pārvadātāju, kurš sistemātiski atsakās pildīt savus no šīs regulas izrietošo pienākumus. Turpretī tā uzskata, ka ar minēto likumu valsts sekretāram netiek piešķirta kompetence noteikt piespiedu pasākumus pēc pasažiera pieprasījuma katrā individuālajā gadījumā, kurā gaisa pārvadātājs noraida uz minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. pantu balstītu prasību par kompensācijas izmaksāšanu.

II – **Faktiskie apstākļi**

11. *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* (lieta C-145/15), kā arī *J. Dees-Erf* (lieta C-146/15) (visi kopā turpmāk tekstā – "prasītāji pamatlietā"), kuru reisi attiecīgi tika atcelti un kavējās 26 stundas, divreiz pieprasīja lidsabiedrībām, kas nodrošina šos lidojumus, proti, *Royal Air Maroc* (lieta C-145/15) un *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (lieta C-146/15), izmaksāt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju.

12. Pēc secīgiem abu gaisa pārvadātāju atteikumiem sniegt prasītājiem pamatlietā kompensāciju pēdējie minētie lūdza valsts sekretāru pieņemt vajadzīgos administratīvos piespiedu pasākumus, lai šos pārvadātājus piespiestu atlīdzināt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto pārkāpumu un izmaksāt viņiem prasīto kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 7. pantu.

13. Valsts sekretārs noraidīja prasītāju pamatlietā lūgumus un sūdzības. Pēc tam *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* cēla *Rechtbank Oost-Brabant* (Rietumbrābantes pirmās instances tiesa) prasību par valsts sekretāra lēmumu par noraidīšanu un *J. H. Dees-Erf* cēla prasību *Rechtbank Den Haag* (Hāgas tiesa) par viņu skarošos valsts sekretāra lēmumu par noraidīšanu. Abas šīs tiesas pasludināja prasības par nepamatotām. Tādējādi prasītāji pamatlietā nolēma celt apelācijas sūdzību *Raad van State* (Valsts padome).

14. Katrā no šīm lietām *Raad van State* (Valsts padome) šaubās par valsts sekretāra kompetenci noteikt administratīvus piespiedu pasākumus attiecībā uz gaisa pārvadātājiem katrā individuālajā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta pārkāpuma gadījumā.

3 — *Stb*. 1992, Nr. 368.

15. Proti, šī tiesa uzskata, ka, tā kā gaisa pārvadātāja un pasažiera attiecības ir civiltiesiska rakstura, tas, ka gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus, ir civillietu tiesu piekritībā. Pēc tās domām, apgalvot, ka valsts sekretāram ir tāda kompetence, nozīmētu aizskart tiesu piekritības sadalījumu Nīderlandē. Turklāt saskaņā ar Aviācijas likumprojektu parlamentā nav administratīvas iestādes ziņā pieprasīt gaisa pārvadātājam kompensācijas izmaksāšanu pasažieru vārdā.

16. Tieši šajos apstākļos *Raad van State* (Valsts padome) nolēma apturēt tiesvedību abās lietās un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai, ņemot vērā to, ka Nīderlandes tiesībās ir nodrošināta piekļuve civiltiesām to tiesību aizsardzībai, kuras atbilstoši Savienības tiesībām pasažieri var atvasināt no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta, minētās regulas 16. pants liek valsts iestādēm veikt piemērošanas pasākumus, kas pilnvaro atbilstoši šim pantam izraudzītās iestādes noteikt administratīvos piespiedu pasākumus katrā individuālā gadījumā, kad ir ticis pārkāpts šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. pants, lai nodrošinātu pasažiera tiesības saņemt kompensāciju katra individuālā gadījumā?"

III – **Mana analīze**

17. Ar savu jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts iestāde, kura ir atbildīga par šīs regulas izpildi un kurā ir iesniegta aviopasažiera individuāla sūdzība, var noteikt piespiedu pasākumus pret attiecīgo gaisa pārvadātāju, lai to piespiestu izmaksāt saskaņā ar šo regulu aviopasažierim maksājamo kompensāciju.

18. Faktiski jautājums, kas tiek uzdots šajās lietās, ir noskaidrot, kāds ir valsts iestādēm, kas ir atbildīgas par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, saskaņā ar to piešķirtās lomas apjoms.

19. Regulas Nr. 261/2004 16. pantu Tiesa vēl nav interpretējusi. Tas ir ticis vienīgi pieminēts lietās, kurās tika pasludināti spriedumi Komisija/Luksemburga (C-264/06, EU:C:2007:240), Komisija/Zviedrija (C-333/06, EU:C:2007:351) un *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43), tomēr neskarot jautājumu, kurš šeit tiek uzdots.

20. Pēc prasītāju pamatlietās domām, ar šo pantu valsts iestādei, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, ir noteikts pienākums pieņemt piespiedu pasākumus pret gaisa pārvadātājiem, lai tos piespiestu izmaksāt attiecīgajiem pasažieriem kompensāciju, kura maksājama saskaņā ar šīs regulas 5. un 7. pantu. Tādējādi prasītāji pamatlietā uzskata, ka ir jānošķir, pirmkārt, kaitējums un procenti, kas izriet no līgumsaistību neizpildes, ar ko ir jāvēršas civillietu tiesās, un, otrkārt, pienākums izmaksāt kompensāciju, kurš izriet tieši no Regulas Nr. 261/2004 un kuru var uzlikt par pienākumu valsts iestāde, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi [4].

21. Es nepiekrītu šādam viedoklim šādu apsvērumu dēļ.

22. Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktā ir paredzēts, ka "katra dalībvalsts izraugās iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi [..]. Šī iestāde attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības". Šī panta 2. punktā ir minēts, ka "jebkurš pasažieris var iesniegt sūdzību jebkurā 1. punktā minētajā atbildīgajā iestādē vai kādā citā dalībvalsts izraudzītā kompetentajā iestādē par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu jebkurā lidostā, kas atrodas minētās dalībvalsts teritorijā, vai sakarā ar lidojumu no kādas trešās valsts uz lidostu minētās dalībvalsts teritorijā". Visbeidzot minētā panta 3. punktā ir paredzēts, ka "dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas".

4 — Rakstveida apsvērumu lietā C-145/15 20. punkts.

23. Tātad valsts iestādes, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, uzdevums ir divkāršs. Proti, tās pirmais – obligātais – uzdevums ir rūpēties par šīs regulas izpildi. Otrais, kurš nav obligāti uzdots šai iestādei, bet kuru var uzticēt citai iestādei, ir izskatīt aviopasažieru sūdzības.

24. Regulas Nr. 261/2004 16. panta formulējumā nekas neļauj secināt, ka valsts iestādei, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, ir pienākums noteikt piespiedu pasākumus pret gaisa pārvadātājiem, lai tos piespiestu izmaksāt attiecīgajiem pasažieriem kompensāciju, kura maksājama saskaņā ar minētās regulas 5. un 7. pantu.

25. Lai gan ir tiesa, ka Regulas Nr. 261/2004 16. panta tekstā ir norāde uz "vajadzīgiem pasākumiem" un uz "sankcijām", īstenībā šie jēdzieni attiecas uz valsts iestādes, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, pirmo uzdevumu, kurš ir rūpēties par labu vispārēju šīs regulas izpildi.

26. Proti, šis 16. pants ir jālasa kopsakarā ar Regulas Nr. 261/2004 preambulas 22. apsvērumu. Tajā ir minēts, ka "dalībvalstīm jānodrošina un jāuzrauga savu gaisa pārvadātāju *vispārējā atbilstība* šai regulai un jāizraugās piemērota iestāde šādu *izpildes funkciju veikšanai*. Minētajai uzraudzībai nav jāietekmē pasažieru un gaisa pārvadātāju tiesības vērsties tiesā ar prasību saņemt likumīgu atlīdzību saskaņā ar attiecīgās valsts tiesiskām procedūrām" [5].

27. No šo divu tiesību normu aplūkošanas kopsakarā izriet, ka valsts iestādes, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, pirmais – obligātais – uzdevums ir vispārēji nodrošināt, lai gaisa pārvadātāji izpilda savus no šīs regulas izrietošos pienākumus. Piemēram, šai iestādei ir jārūpējas, lai gaisa pārvadātāji pienācīgi informētu aviopasažierus par viņu tiesībām vai lai pasažieri zinātu, kur viņiem ir jāvēršas, ja viņi uzskata, ka viņu tiesības nav ievērotas [6]. Tai arī ir jāidentificē iespējami gaisa pārvadātāju pienākumu, kādi tiem ir saskaņā ar minēto regulu, pārkāpumi un tie ir jānovērš.

28. Šo pienākumu pārkāpuma gadījumā valsts iestāde, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, pieņem vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības, un it īpaši sankcijas pret gaisa pārvadātājiem [7]. Vārda "sankcijas" izmantošana minētās regulas 16. panta 3. punktā izslēdz jebkādas šaubas. Ar šīm sankcijām nekādā gadījumā nevar aizstāt atlīdzinājumu pasažierim, kura tiesības nav tikušas ievērotas. Proti, minētās sankcijas tiek uzliktas vienīgi gaisa pārvadātāju pienākumu, kas tiem ir uzlikti saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, neizpildes gadījumā, nevis subjektīvo tiesību, kādas aviopasažieris gūst no šīs regulas, noslēdzot līgumu ar gaisa pārvadātāju. Valsts iestāde, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, savā pirmajā uzdevumā patiesībā aizstāv aviopasažieru kolektīvās intereses.

29. Šo interpretāciju ir apstiprinājuši pašreizējie sagatavojošie dokumenti Regulas Nr. 261/2004 grozījumiem. Komisija, vienlaicīgi atgādinot, ka ar to "dalībvalstīm, lai nodrošinātu regulas pareizu piemērošanu, jāizveido valstu izpildiestādes" [8], norāda, ka ir jāprecizē šo iestāžu loma, tām skaidri piešķirot vispārēju izpildes pārraudzību un pārliecinoties, ka tās īstenos proaktīvāku uzraudzības politiku nekā patlaban [9].

5 — Mans izcēlums.

6 — Skat. Komisijas paziņojuma Eiropas Parlamentam un Padomei par to, kā piemēro Regulu (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (COM(2011) 174, galīgā redakcija), 3.3. un 3.4. punktu.

7 — Skat. šīs regulas 16. panta 1. un 3. punktu.

8 — Skat. Priekšlikuma Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko groza Regulu (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 Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību, veicot pasažieru un viņu bagāžas gaisa pārvadājumus (COM(2013) 130 *final*), 1.1 punktu.

9 — Skat. šī priekšlikuma 3.3.1.2. punktu.

30. Dalībvalstīm ir zināma rīcības brīvība, izraugoties minētās iestādes un, galvenokārt, piešķirot kompetences, kādas dalībvalstis vēlas tām uzticēt. Šajā ziņā pastāv noteiktas atšķirības iestāžu vidū. Dažas dalībvalstis ir izvēlējušās izraudzīties kā valsts iestādi, kas atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, savas valsts civilās aviācijas iestādi, kamēr citas ir devušas priekšroku savas valsts patērētāju tiesību aizsardzības iestādei [10]. Tāpat arī, lai gan dažas dalībvalstis (īstenībā vairākums) ir izraudzījušās šo iestādi kā tādu, kuras kompetencē ir izskatīt individuālas sūdzības šīs regulas 16. panta 2. punkta izpratnē, savukārt citas ir uzlikušas atbildību par šo uzdevumu citai iestādei [11].

31. Kā ir tad, ja valsts iestādes, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, uzdevums ir arī izskatīt individuālās sūdzības? Vai pienākumā ietilpst noteikt piespiedu pasākumus, lai piespiestu gaisa pārvadātāju izmaksāt kompensācijas aviopasažieriem? Es tā nedomāju.

32. Kā redzējām, valsts iestādei, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, saskaņā ar šīs regulas 16. panta 2. punktu var uzdot arī sūdzību izskatīšanu. Šīs tiesību normas formulējumā nekas nenorāda uz to, ka pēc aviopasažiera sūdzības par minētajā regulā tam paredzēto tiesību pārkāpumu saskaņā ar minēto regulu tās pienākums ir rīkoties. Manuprāt, dalībvalstij ir zināma rīcības brīvība šajā ziņā tajā, kas attiecas uz šai iestādei piešķirto kompetenču apjomu. Tādējādi tā var būt iestāde, kurai uzticēta atbildība par ārpustiesas strīdu starp gaisa pārvadātājiem un aviopasažieriem izšķiršana, un tā var izpildīt starpnieka lomu vai tās loma var būt ierobežota tikai ar aviopasažiera informēšanu, kad tai ir iesniegta sūdzība, it īpaši, lai būtu zināms par īstenojamajām formalitātēm – iesniegt sūdzību gaisa pārvadātājam – vai informēt viņu par Eiropas standarta veidlapu [12].

33. Ja valsts iestādei, kura ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi un kura izskata sūdzības, nav pienākuma rīkoties pēc individuālas sūdzības, gluži pretēji, tajā iesniegto sūdzību skaits var būt labs rādītājs atkārtotiem pienākumu, kuri ir uzlikti gaisa pārvadātājam, pārkāpumiem un tātad var likt šai iestādei pieņemt pret to piespiedu pasākumus [13].

34. Ar šādu interpretāciju netiek apšaubīti attiecīgie ar Regulu Nr. 261/2004 sasniedzamie mērķi, proti, nodrošināt pasažieriem augstu aizsardzības līmeni un pilnībā ņemt vērā vispārējās patērētāju tiesību aizsardzības prasības [14]. Gluži pretēji.

35. Proti, atgādināšu, ka Regulas Nr. 261/2004 mērķis ir augsts aviopasažieru tiesību aizsardzības līmenis, paredzot to tiesību minimumu gadījumos, ja pret viņu gribu atsaka iekāpšanu, lidojums ir atcelts vai būtiski kavējas [15]. Ja viņi uzskata, ka viņu tiesības ir tikušas pārkāptas un ka ārpustiesas strīda risinājumi ir bijuši neveiksmīgi, aviopasažieri saglabā iespēju izmantot klasiskos tiesību aizsardzības līdzekļus. Tātad viņi var vērsties kompetentajā tiesā. Lielākajā daļā dalībvalstu pastāv vienkāršota procedūra strīdiem, kuros summa nepārsniedz noteiktu maksimumu, tādējādi atvieglojot aviopasažieriem piekļuvi tiesai [16]. Šajā ziņā iesniedzējtiesa precizē, ka Nīderlandē šis maksimums ir EUR 25 000 un ka advokāta pārstāvība nav obligāta.

10 — Skat. Komisijas dokumentu, kas pieejams tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/2004_261_national_enforcement_bodies.pdf.

11 — Turpat. Proti, tas ir Ungārijas, Somijas Republikas un Zviedrijas Karalistes gadījums.

12 — Šī veidlapa ir atrodama tīmekļa vietnē http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/air/doc/complain_form/eu_complaint_form_fr.pdf.

13 — Turklāt Komisija savā priekšlikumā regulai, kas ir minēts 8. zemsvītras piezīmē, ierosina labāku koordināciju starp valsts iestādi, kura ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, un iestādi, kura ir atbildīga par individuālo sūdzību izskatīšanu, lai varētu viegli identificēt pienākumu, kas izriet no šīs regulas, neizpildi un tādējādi vajadzības gadījumā uzlikt sankcijas neapmierinošajam gaisa pārvadātājam (skat. 16. un 16.a punktu).

14 — Skat. šīs regulas preambulas 1. apsvērumu.

15 — Skat. šīs regulas 1. panta 1. punktu.

16 — Skat. Eiropas Parlamenta dokumentu ar nosaukumu "Procédure européenne de règlement des litiges – Analyse juridique de la proposition de la Commission visant à remédier aux défauts du système actuel", kas pieejams tīmekļa adresē http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2014/542137/EPRS_IDA%282014%29542137_FR.pdf.

36. Attiecībā uz pārrobežu prasībām ir jāatgādina, ka pastāv Regulā (EK) Nr. 861/2007 [17] paredzēta Eiropas procedūra maza apmēra prasībām, kas tiek piemērota strīdiem, kuros prasības summa nav lielāka par EUR 2000 un nav obligāta arī advokāta pārstāvība [18].

37. Tātad šīs procedūras piešķir aviopasažieriem vienkāršotu tiesību aizsardzības līdzekli pret pakalpojumu sniedzējām lidsabiedrībām.

38. Turklāt valsts iestāžu, kas ir atbildīgas par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, iestāžu, kas ir atbildīgas par sūdzību izskatīšanu, un vajadzības gadījumā valstu tiesu, kādas izriet no manis veiktās analīzes, attiecīgo lomu sadalījums un noteikšana ir tas, ar ko nodrošina aviopasažieru un patērētāju vispār tiesību aizsardzību.

39. Proti, ja valsts iestāžu, kas ir atbildīgas par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, ziņā tiktu atstātas rūpes par subjektīvajām tiesībām, ko aviopasažieri gūst no šīs regulas, un par to, lai piespiestu gaisa pārvadātājus izmaksāt saskaņā ar šīs regulas tiesību normām maksājamās kompensācijas, tas nenovēršami izraisītu Savienības tiesību interpretācijas atšķirības, kas aviopasažieriem kļūtu par tiesiskās nenoteiktības avotu. Tātad mēs viegli varam iedomāties situāciju, ka valsts iestāde, kura ir atbildīga par minētās regulas izpildi un kurā ir iesniegta individuāla sūdzība, varētu uzskatīt, ka lidojuma atcelšana nav bijusi ārkārtēju apstākļu rašanās sekas, un tādējādi pieņemt aviopasažiera sniegto prasību, piespiežot gaisa pārvadātāju izmaksāt viņam kompensāciju, pat ja kompetentā tiesa, kurā vienlaicīgi vai *a posteriori* iesniegta prasība, uzskatītu, ka šādi apstākļi ir pierādīti un tātad šī kompensācija nebija jāmaksā.

40. Turklāt nepieciešami rodas jautājums, vai valsts iestāde, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, var tikt kvalificēta kā "tiesa" Tiesas judikatūras izpratnē, tādējādi sniedzot tai piekļuvi lūguma sniegt prejudiciāla nolēmumu procedūrai. Manuprāt, šādai iestādei nevar būt šāds statuss [19]. Turklāt, ja mēs pieņemam, ka šī iestāde var noteikt piespiedu pasākumus pret gaisa pārvadātāju, lai to piespiestu izmaksāt kompensāciju aviopasažierim, tas radītu risku, ka šaubu par interpretāciju, kāda ir jāsniedz Regulā Nr. 261/2004 ietvertajām tiesību normām, gadījumā valsts iestādes, kas ir atbildīgas par šīs regulas izpildi, attīstīs atšķirīgas šo tiesību normu interpretācijas un tādējādi izraisīs vienveidīgas Savienības tiesību interpretācijas un piemērošanas aizskārumu, jo strīdos, ar kādiem mūsu Tiesā vēršas lielā skaitā, minēto tiesību normu interpretācija izraisa daudz sarežģījumu.

41. Ņemot vērā šo faktu kopumu, uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts iestāde, kura ir atbildīga par šīs regulas izpildi un kurā ir iesniegta aviopasažiera individuāla sūdzība, nevar noteikt piespiedu pasākumus pret attiecīgo gaisa pārvadātāju, lai to piespiestu izmaksāt saskaņā ar šo regulu aviopasažierim maksājamo kompensāciju.

IV – **Secinājumi**

42. Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, es ierosinu Tiesai atbildēt uz *Raad van State* (Valsts padome) uzdoto jautājumu šādi: 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)

17 — Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 11. jūlija Regula (EK) Nr. 861/2007, ar ko izveido Eiropas procedūru maza apmēra prasībām (OV L 199, 1. lpp.).

18 — Skat. šīs regulas 2. panta 1. un 10. punktu.

19 — Ir jāatgādina, ka "saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, lai noteiktu, vai iestāde, kas iesniedz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, ir uzskatāma par "tiesu" LESD 267. panta izpratnē – kas ir vienīgi Savienības tiesību jautājums –, Tiesa ņem vērā vairāku faktoru kopumu, kā, piemēram, vai iestāde ir izveidota ar likumu, vai tā ir pastāvīga, vai tās pieņemtie nolēmumi ir saistoši, vai tiesvedība tajā notiek atbilstoši sacīkstes principam, vai tā piemēro tiesību normas, kā arī vai tā ir neatkarīga [..]. Turklāt valsts tiesas drīkst vērsties Tiesā vienīgi tad, ja tās izskata strīdu un tām ir lūgts taisīt spriedumu procedūrā, kuras noslēgumā paredzēts pieņemt tiesas nolēmumu" (skat. spriedumu *Ascendi Beiras Litoral e Alta, Auto Estradas das Beiras Litoral e Alta*, C-377/13, EU:C:2014:1754, 23. punkts).

Nr. 295/91, 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka valsts iestāde, kura ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi un kurā ir iesniegta aviopasažiera individuāla sūdzība, nevar noteikt piespiedu pasākumus pret attiecīgo gaisa pārvadātāju, lai to piespiestu izmaksāt saskaņā ar šo regulu aviopasažierim maksājamo kompensāciju.