ĢENERĀLADVOKĀTA L. A. HĒLHUDA [*L. A. GEELHOED*] SECINĀJUMI,

sniegti 2005. gada 8. septembrī [1]

I — Ievads

1. Šis lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir saistīts, pirmkārt, ar Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5., 6. un 7. panta spēkā esamību [2]. Otrkārt, tas ir saistīts ar EKL 234. panta otrās daļas interpretāciju.

II — Tiesību normas

Monreālas Konvencija

2. 1999. gada 9. decembrī Eiropas Kopienas parakstīja Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju [3] (turpmāk tekstā — "Monreālas Konvencija"). Tā tika apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa lēmumu [4]. Attiecībā uz Eiropas Kopienām tā stājās spēkā 2004. gada 28. jūnijā.

3. Monreālas Konvencijas 19. pants, kas saucas "Aizkavējums", nosaka:

"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".

4. Monreālas Konvencijas 22. panta 1. punkts ierobežo pārvadātāja atbildību kavēšanās

1 — Oriģinālvaloda — angļu.
2 — OV L 46, 1. lpp.
3 — OV 2001, L 194, 39. lpp.
4 — OV L 194, 38. lpp.

gadījumā, kas noteikta 19. pantā, ar 4150 īpašajām aizņēmumtiesībām par katru pasažieri. 22. panta 5. punkts 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.

5. 29. pants, kas saucas "Prasību pamats", nosaka:

"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, rit neatgūstami."

Regula Nr. 889/2002

6. Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 13. maija Regulas (EK) Nr. 889/2002, ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos [5], 1. panta 4. punkts groza Regulas Nr. 2027/97 3. pantu, izsakot to šāda redakcijā:

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

7. Regulas Nr. 889/2002 1. panta 10. punkts papildina Regulu Nr. 2027/97 ar pielikumu, kurā ir, *inter alia*, šādi noteikumi, kas saucas "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)."

5 — OV L 140, 2. lpp.

Regula Nr. 261/2004

8. Regulas Nr. 261/2004 5. pants ar nosaukumu "Atcelšana" nosaka:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

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

b) apkalpojošais gaisa pārvadātājs sniedz 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, saskaņā 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, saskaņā 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 kompensācijas 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."

9. Regulas Nr. 261/2004 6. pants ar nosaukumu "Kavēšanās" nosaka:

"1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atbilstoši 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."

10. Regulas Nr. 261/2004 7. pants ar nosaukumu "Tiesības saņemt kompensāciju" nosaka:

"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."

11. Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. pantu:

"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."

12. Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 9. pantu:

"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 pasažierim piedāvā bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskas 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."

III — Fakti, process un prejudiciālie jautājumi

13. *International Air Transport Association* (turpmāk tekstā — *"IATA"*), kas pārstāv 270 lidsabiedrību intereses no 130 valstīm, kas pārvadā 98 % starptautisko regulāro aviolīniju pasažieru visā pasaulē, un *European Low Fares Airline Association* (turpmāk tekstā — *"ELFAA"*), asociācija, kas izveidota 2004. gada janvārī un pārstāv 10 zemo cenu sabiedrību intereses deviņās ES valstīs (turpmāk tekstā abas kopā sauktas — "prasītāji"), ir iesniegušas *High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Apvienotā Karaliste) (turpmāk tekstā — *"High Court"*) divus prasības pieteikumus pret Lielbritānijas un Ziemeļīrijas valdības Transporta ministriju par likumības pārbaudi attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 ieviešanu.

14. Uzskatot, ka prasītāju argumenti ir dzīvotspējīgi un tāpēc pamatoti, *High Court* nolēma uzdot Tiesai septiņus jautājumus, ko bija uzdevuši prasītāji sakarā ar Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamības apstrīdēšanu. Tā kā Transporta ministrija (*Department of Transport*) apšaubīja nepieciešamību uzdot sešus no šiem jautājumiem tāpēc, ka tie, viņasprāt, nerada nopietnas šaubas par šīs regulas spēkā esamību, *High Court* 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 valsts tiesa uzdeva Tiesai šādus 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 drošības 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 apstākļu 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?"

15. 2004. gada 12. augustā *High Court* rīkojums tika saņemts Tiesā. Rakstiskus apsvērumus iesniedza prasītāji, Eiropas Parlaments, Padome, Komisija un Apvienotās Karalistes valdība. 2005. gada 7. jūnijā notika tiesas sēde.

IV — Vērtējums

16. Šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu septiņi jautājumi no astoņiem attiecas uz Regulas Nr. 261/2004 spēkā esamību.

17. Regula Nr. 261/2004 aptver iekāpšanas atteikumu (4. pants), atcelšanu (5. pants) un kavēšanos (6. pants).

18. Katrā situācijā pārvadātājam ir noteikti pienākumi:

— Iekāpšanas atteikuma gadījumā: izmaksāt kompensāciju (7. pants), sniegt atlīdzinājumu/mainīt maršrutu (8. pants) un sniegt aprūpi (9. pants).

— Lidojuma atcelšanas gadījumā: sniegt palīdzību, mainot maršrutu vai sniedzot atlīdzinājumu (8. pants) un aprūpi maltīšu u.c. veidā (9. pants), bet ne kompensāciju (7. pants), ar nosacījumu, ka pasažieri bija savlaicīgi informēti vai arī, ja pārvadātājs var pierādīt, ka atcelšanu radījuši ārkārtēji apstākļi.

— Kavēšanās gadījumā: vienīgi sniegt aprūpi saskaņā ar 9. pantu, izņemot gadījumus, kad kavēšanās ir piecas vai vairāk stundas. Tādā situācijā pasažierim ir arī tiesības saņemt atlīdzinājumu saskaņā ar 8. pantu.

19. Papildus tam gaisa pārvadātājiem ir pienākums informēt pasažierus par viņu

tiesībām tā, lai viņi varētu efektīvi tās izmantot [6]. Šajā informācijā jābūt ietvertai kontaktinformācijai par pilnvaroto iestādi, kurai ir pienākums nodrošināt un pārraudzīt, kā gaisa pārvadātāji ievēro Regulas prasības [7].

20. Piedevām šie pienākumi attiecībā uz pasažieriem nevar tikt ierobežoti vai atcelti, īpaši ar izņēmumu vai ierobežojošiem punktiem pārvadājuma līgumā [8].

21. Prasītāju prasības pamata prāva neattiecas uz 4. panta likumību un uz gaisa pārvadātāju pienākumu kompensēt vai atlīdzināt pasažieriem, kuri saņēmuši iekāpšanas atteikumu, bet uz 5. un 6. pantā minētajiem pienākumiem kompensēt, atlīdzināt vai mainīt maršrutu un sniegt aprūpi gaisa pasažieriem atcelšanas vai kavēšanās gadījumā.

22. Īsumā to apstrīdēšanas pamati ir šādi:

— pretrunas starp Regulas 6. pantu un Monreālas Konvenciju;

— procesuāla neprecizitāte (Regulas 5. panta grozījumi ir pretrunā ar EKL 251. pantā noteikto procedūru);

— tiesiskās drošības un pietiekama pamatojuma trūkums;

— samērīgums;

— diskriminācijas aizlieguma principa pārkāpums;

— noteikta apjoma kompensācijas maksājums neatbilst samērīguma principam, ir diskriminējošs un nav pienācīgi pamatots.

Pirmais jautājums (pretrunas ar Monreālas Konvenciju)

23. Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa jautā, vai Regulas 6. pants (kavēšanās) nav saderīgs

6 — Skat. 20. zemsvītras piezīmi un 14. pantu.
7 — Skat. 22. zemsvītras piezīmi un 16. pantu.
8 — Skat. 15. pantu.

ar Monreālas Konvencijas 19., 22. un 29. panta noteikumiem.

24. Ja notikusi vismaz divu stundu ilga kavēšanās, gaisa pārvadātājam ir pienākums saskaņā ar Regulas 6. pantu piedāvāt aprūpi saskaņā ar 9. pantu. Ja kavēšanās ilgst vismaz piecas stundas, pasažieriem ir arī tiesības saņemt atlīdzinājumu/maršruta maiņu saskaņā ar 8. pantu. 6. pants nesniedz gaisa pārvadātājiem nekādu attaisnojumu, pamatojoties uz "ārkārtējiem apstākļiem".

25. *IATA* un *ELFAA* apgalvo, ka Regulas 6. pants nav saderīgs ar Monreālas Konvencijas 19. pantu, 22. panta 1. punktu un 29. pantu šo "ārkārtējo apstākļu" radītā attaisnojuma trūkuma dēļ un tāpēc nav spēkā.

26. Monreālas Konvencija paredz šādu attaisnojumu. Viņuprāt, tas izriet no 29. panta, ka, veicot pasažieru pārvadājumus pa gaisu, uz ikvienu zaudējumu prasību, lai kā tā būtu pamatota, attiecas Konvencijas nosacījumi. Tādējādi ikvienai tiesību normai par zaudējumiem, kas radušies pasažieru pārvadājumu pa gaisu nokavējuma dēļ, jāatbilst Konvencijas 19. un 22. pantam.

27. Tie norāda, ka Monreālas Konvencija Kopienai ir saistoša, ka Konvencijai ir augstāks juridiskais spēks nekā Regulas 6. pantam un ka Monreālas Konvencijas 19. pantam, 22. panta 1. punktam un 29. pantam nav tiešas iedarbības.

28. Parlaments, Padome, Komisija un Apvienotās Karalistes valdība uzskata, ka starp Regulu un Konvenciju nav pretrunu, tā kā to normas attiecas uz divām dažādām sistēmām ar dažādiem mērķiem. Tie norāda, ka prasība sniegt aprūpi un palīdzību nav tas pats, kas zaudējumu atlīdzība Monreālas Konvencijas 19. panta izpratnē.

29. Tie atzīmē, ka prasības, ko gaisa pārvadātājiem uzliek Regulas 6. pants, ir publiska rakstura. Šāds pienākums nav savienojams ar tiesā iesniegto prasību par zaudējumu atlīdzību. Tas tikai prasa, lai kavēšanās gadījumā pasažieriem tiktu sniegta palīdzība viņu neatliekamo nepieciešamību gadījumā uz vietas.

30. Tiesas sēdē *IATA* un *ELFAA* sīkāk paskaidroja Parlamenta, Padomes un Komisijas apsvērumus. Tās apgalvo, ka Kopienas institūciju argumenti pamatojas uz šauru Monreālas Konvencijas 19. panta jēdziena

"zaudējums, kas radies aizkavējot [pārvadāšanu]" interpretāciju. Tās arī nepiekrīt argumentiem par to, ka Konvencija tikai daļēji harmonizē atsevišķus noteikumus.

31. Tās norāda, ka šaurā interpretācija ir pretrunā ar patērētāju interesēm, pretrunā ar šīs Tiesas judikatūru [9] un pretrunā ar citu jurisdikciju spriedumiem (kuri saskaņā ar Monreālas Konvencijas 19. pantu garantē pasažieriem kompensāciju par viesnīcu izmaksām u.c.). Otrkārt, šīs šaurās interpretācijas dēļ Kopienai bija tiesības aizpildīt šo robu, lai arī tas rada pamatu tālākām neskaidrībām, jo saskaņā ar viņu viedokli gan Regula Nr. 2027/97, gan Regula Nr. 261/2004 cenšas izveidot vienotus noteikumus un abas attiecas uz pārvadātāju atbildību par zaudējumiem, ko radījuši lidojumi ar kavēšanos. Viņuprāt, nav iespējams saskaņot abas regulas. Tās atsaucas uz vārdu "kompensācija", kas lietots abās regulās, bet kuram ir dažādas nozīmes: kompensācija par zaudējumiem (Regula Nr. 2027/97) un kompensācija par zaudējumu neesamību (Regula Nr. 261/2004) [10]. Viņuprāt šī institūciju radītā atšķirība ir diezgan neskaidra. Tā izjauc vienkāršību un skaidrību, kas minēta Regulas Nr. 2027/97 12. apsvērumā, ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu Nr. 889/2002, tā izjauc Monreālas Konvencijā noteikto līdzsvaroto sistēmu un ir pilnīgā pretrunā ar šo Konvenciju. Viņuprāt, kompensācija par zaudējumu neesamību, citiem vārdiem, ir nekompensējoša zaudējumu atlīdzība. Ja tas tā, tad Regulas Nr. 261/2004 6. pants ir pretrunā ar Monreālas Konvencijas 29. pantu un Regulas Nr. 2027/97 3. pantu ar grozījumiem, kas atbrīvo pārvadātāju no jebkāda pienākuma veikt šādus maksājumus.

Vērtējums

32. Kopiena ir Monreālas Konvencijas dalībniece, un nav šaubu par to, ka šī Konvencija ir saistoša Kopienai. Konvencija tika parakstīta un noslēgta, pamatojoties uz EKL 300. pantu. Līgumi, ko noslēdz saskaņā ar EKL 300. pantu, uzliek saistības iestādēm un dalībvalstīm, un tie kļūst par nedalāmu Kopienas tiesiskās kārtības sastāvdaļu uzreiz

9 — Prasītāji atsaucas uz 2005. gada 10. marta spriedumu lietā C-336/03 *easyCar* (Krājums, I-1947. lpp.) un uz 2002. gada 12. marta spriedumu lietā C-168/00 *Leitner* (*Recueil*, I-2631. lpp.). No sprieduma lietā *easyCar* izriet, ka atkāpes no patērētāju tiesību aizsardzības noteikumiem jāinterpretē sašaurināti. Prasītāji, pamatojoties uz lietu *Leitner*, argumentē, ka zaudējumu termins sevī ietver arī nemantiskus zaudējumus un ka tas pats attiecas uz zaudējumu jēdzienu Monreālas Konvencijas 19. panta izpratnē un Regulas Nr. 2027/97 izpratnē.

10 — Šajā sakarā tie atsaucas uz definīciju Regulā Nr. 2027/97 ar grozījumiem terminam "persona, kurai ir tiesības saņemt kompensāciju", un Regulas Nr. 261/2004 15. panta redakciju, kurā regulēta papildu kompensācija. Lai arī patiešām abu regulu angļu un franču valodas variantā vārds "kompensācija" lietots kā "atlīdzināšana", citu valodu variantos, piemēram, vācu valodā (*Schadenersatzberechtigte, zusätzliche Ausgleichsleistung*) un holandiešu valodā (*schadevergoedingsgerechtigde; aanvullende compensatie*), atšķirības ir izteiktākas.

pēc to spēkā stāšanās [11]. Tas, ka Regula tika pieņemta, pirms attiecībā uz Eiropas Kopienu stājās spēkā Monreālas Konvencija, negroza Kopienas institūciju pienākumus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām. Monreālas Konvencija ir starptautisks līgums un kā tāds ir saistošs tā dalībniekiem, un tas jāpilda labā ticībā. Tāpēc, lai arī Kopiena vēl nav formāli iesniegusi savu ratifikācijas rakstu, Kopienas institūcijas nedrīkst rīkoties pretēji starptautiskajiem līgumiem. Institūcijām bija pienākums kopš 1999. gada 9. decembra — parakstīšanas dienas — atturēties no rīcības, kas varētu būt pretrunā ar Konvencijas nolūku un mērķi [12]. Tādējādi bija arī pienākums atturēties no tādu Kopienas tiesību aktu pieņemšanas, kas varētu būt nesaderīgi ar Monreālas Konvenciju.

33. Tāpēc jautājums ir par to, vai Konvencijas kompetence un mērķis ir tāds pats kā apstrīdētās Regulas Nr. 261/2004 (tiesību normām) un vai starp abām pastāv konflikts.

34. 1999. gada Monreālas Konvencijas, tāpat kā tās priekšteces (1929. gada Varšavas Konvencija ar grozījumiem) mērķis ir sasniegt vienotību atsevišķos noteikumos, kas saistīti ar atbildību, kas rodas, veicot starptautiskos pārvadājumus pa gaisu.

35. Šīs lietas atbilstošās tiesību normas ir minētas Monreālas Konvencijas III nodaļā, kas regulē pārvadātāja atbildību un zaudējumu kompensācijas lielumu. 17. pants attiecas uz kaitējumu, kas nodarīts pasažieru nāves vai miesas bojājumu gadījumā, un bagāžas bojājumiem. 18. pants attiecas uz kravas bojājumiem. 19. pants attiecas uz zaudējumiem, kas radušies pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma aizkavēšanās dēļ, par ko pārvadātājs ir atbildīgs. No 19. panta izriet, ka tiek prezumēta pārvadātāja atbildība, bet, ka tas var apgāzt šo prezumpciju, pierādot, ka tas, tā darbinieki un aģenti veica visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī ka tam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus.

36. Turpmākie panti, sākot ar 20. pantu un beidzot ar 28. pantu, attiecas uz dažādiem jautājumiem, *inter alia*, ar atbildības ierobežojumiem, kā, piemēram, ar pārvadātāja atbildības ierobežojumu 4150 SDR apmērā pret katru pasažieri par pasažieru nogādāšanas aizkavēšanos.

11 — Skat. 1974. gada 30. aprīļa spriedumu lietā 181/73 *Haegeman/Beļģija* (*Recueil*, 449. lpp.) un 1982. gada 26. oktobra spriedumu lietā 104/81 *Kupferberg* (*Recueil*, 3641. lpp.).

12 — Skat. 1969. gada 23. maija Vīnes Konvencijas par starptautisko līgumu tiesībām 18. pantu. 18. pants kodificē labticības principu starptautiskajās paražu tiesībās, nosakot, ka: "Valstij ir pienākums atturēties no rīcības, kas ir vērsta pret līguma objektu un mērķi, ja a) valsts ir parakstījusi līgumu vai apmainījusies ar līgumu veidojošiem dokumentiem ar noteikumu par tā ratifikāciju, pieņemšanu vai apstiprināšanu līdz brīdim, kad tā ir tieši paudusi savu apņemšanos kļūt par līguma dalībnieku; vai b) valsts ir izteikusi piekrišanu līguma saistošajam rakstūram līdz līguma spēkā stāšanās brīdim ar noteikumu, ka šāda stāšanās spēkā nav pārmērīgi aizkavēta".

37. Savukārt 29. pants noteic, ka visu veidu prasības tiesā kompensēt zaudējumus var tikt celtas saskaņā ar noteikumiem un tādiem ierobežojumiem, kādi noteikti šajā konvencijā. 33. pants nosaka, kurām tiesām ir jurisdikcija, un paredz, ka procedūras jautājumi tiek pakļauti tās tiesas likumam, kuras pārziņā ir šī lieta. Piedevām 35. pants nosaka divu gadu prasības noilguma periodu prasības iesniegšanai.

38. Attiecībā uz Kopienu Konvencijas attiecīgās tiesību normas ir inkorporētas Regulā Nr. 2027/97 ar grozījumiem, kas izdarīti ar Regulu Nr. 889/2002. Grozītā redakcija tiek piemērota kopš 2004. gada 28. jūnija, no dienas, kad attiecībā uz Kopienu stājās spēkā Monreālas Konvencija [13].

39. Tāpēc Regula Nr. 2027/97 ar grozījumiem ir paplašinājusi savu darbības lauku, ietverot arī gaisa pārvadātāju civiltiesisko atbildību par zaudējumiem kavēšanās gadījumā. Tas ir atspoguļots, piemēram, šīs regulas 3. panta 1. punktā, kā arī Regulas pielikumā, kas ir *de facto* paziņojums, kas gaisa pārvadātājiem jāizmanto saskaņā ar Regulas Nr. 2027/97 6. pantu un kas apkopo atbildības noteikumus, ko piemēro Kopienas gaisa pārvadātāji saskaņā ar Kopienas likumdošanas un Monreālas Konvencijas prasībām.

40. Papildus civiltiesiskajai atbildībai saskaņā ar Monreālas Konvenciju un Kopienu tiesībām par gaisa pārvadātāju nodarītajiem zaudējumiem kavēšanās gadījumā Regulā Nr. 261/2004 apstrīdētajā regulā, ir gaisa pārvadātājam specifiski pienākumi iekāpšanas atteikuma, atcelšanas un kavēšanās gadījumā.

41. Ciktāl tas attiecas uz kavēšanos, pārvadātājam jānodrošina aprūpe (maltītes, viesnīcas utt.) un palīdzība kavēšanās laikā. No šī pienākuma nevar atbrīvoties ar "ārkārtējo apstākļu" radīto attaisnojumu. Tāpēc diskusija koncentrējas ne tikai uz Monreālas Konvencijas nolūku un mērķi, bet arī uz jēdzienu "zaudējumi, ko radījusi kavēšanās" (pēdējo izvirzīja prasītāji pamata prāvā), jo Monreālas Konvencija paredz attaisnojumu, bet apstrīdētā regula — nē.

42. Manuprāt, kā tas tālāk tiks izskaidrots, Monreālas Konvencija ir papildinoša un tā nekonfliktē.

43. Pirmkārt, nav šaubu, ka Monreālas Konvencija harmonizē dažus starptautisko gaisa pārvadājumu noteikumus, tādus kā gaisa pārvadātāju civiltiesiskā atbildība par

13 — Regulas Nr. 889/2002 2. pants.

zaudējumiem, ko radījusi kavēšanās, un prasības par šādu zaudējumu piedziņu, ko atsevišķi pasažieri var celt tiesā. Tomēr šī harmonizācija neattiecas uz visiem aspektiem, kas var rasties kavēšanās gadījumā.

44. Kā Komisija un Padome ir atzīmējusi, Monreālas Konvencija regulē tādu prasību veidus, ko var iesniegt tiesās, ja radies zaudējums kavēšanās dēļ. Tādēļ Konvencijas 29. pants piemin "visu veidu prasības kompensēt zaudējumus", nevis "visu veidu prasības attiecībā uz nokavējumu".

45. Tādējādi tiktāl, ciktāl tas attiecas uz prasību kompensēt zaudējumus kavēšanās gadījumā, Monreālas Konvencija ir izsmeļoša, tomēr tā neaizliedz pasākumus, kas nav saistīti ar "prasību kompensēt zaudējumus". Piemēram, Konvencija neizslēdz pasākumus, kas uzliek gaisa pārvadātājiem minimālas prasības attiecībā uz pakalpojumu, ko tiem ir pienākums sniegt kavēšanās laikā.

46. Otrkārt, ir skaidrs, ka Regulas 6. pants neattiecas uz civiltiesisko atbildību vai prasībām kompensēt zaudējumus. Prasībā kompensēt zaudējumus, kā to arī norādījis Parlaments, Padome un Komisija, jāapsver, vai, pirmkārt, ir radušies zaudējumi, vai ir cēloņsakarība starp kavēšanos un zaudējumiem, zaudējumu apmērs un, vai pārvadātājs ir vai nav izvirzījis attaisnojumus. Šie apsvērumi ir būtiski, kad prasību (kompensēt zaudējumus) ceļ (vienā no) kompetentajām tiesām (kas minētas Konvencijas 33. pantā).

47. Šie apsvērumi nav būtiski Regulas 6. panta kontekstā. 6. panta mērķis ir aizsargāt pasažierus, uzliekot par pienākumu pārvadātājiem sniegt aprūpi un palīdzību pasažieriem, kas nonākuši grūtā situācijā, neatkarīgi no tā, vai nodarīti zaudējumi. Nav jāuzrāda jelkādi zaudējumi, arī gaisa pārvadātāja vaina ir nebūtiska šim mērķim. Attiecīgi nav nepieciešamības pēc attaisnojuma.

48. Pienākums nodrošināt pakalpojumu minimumu kavēšanās laikā un tādējādi pasažieriem atvēlētā aizsardzība veido publiska rakstura noteikumus.

49. Starp citu, pats par sevi saprotams, ka gadījumā, ja pasažieris kavēšanās rezultātā cieš arī zaudējumus, viņš var celt prasību par

zaudējumu kompensāciju saskaņā ar Monreālas Konvencijas 19. pantu vienā no Konvencijas 33. pantā minētajām kompetentajām tiesām. Regulas 12. pants aizsargā šādas iespējamās prasības kompensēt zaudējumus.

50. Manuprāt, ir skaidrs, ka pienākums, ko gaisa pārvadātājiem uzliek 6. pants, nav pretrunā ar Monreālas Konvenciju. Monreālas Konvencija un Regula Nr. 2027/97, no vienas puses, un Regula Nr. 261/2004, no otras puses, ir savā būtībā pilnīgi atšķirīgas. Kā mēs iepriekš redzējām, Monreālas Konvencija attiecas uz individuāla pasažiera tiesībām iesniegt prasību tiesā par kavējuma radīto zaudējumu piedziņu, un šo situāciju regulē starptautiskās privāttiesības, bet Regulas 6. pants cenšas radīt gaisa pārvadātājam noteiktus pienākumus, tādējādi vienlaikus radot tiesības visiem pasažieriem nekavējoties saņemt aprūpi un palīdzību kavēšanās laikā.

51. Manuprāt, ir pašsaprotami, ka šāds tiesību aktā noteikts pienākums nav tas pats, kas civiltiesiskā atbildība par kavēšanās dēļ radītiem zaudējumiem (attiecībā uz zaudējumiem, kas radušies kavēšanās laikā) saskaņā ar Monreālas Konvenciju.

52. Turklāt pienākumu, ko gaisa pārvadātājiem uzliek Regula Nr. 261/2004, publiskais raksturs ir tālāk uzsvērts ar atšķirīgu piespiedu izpildes mehānisma faktu, kā to arī atzīmējis Parlaments. Saskaņā ar Regulu katrai dalībvalstij jāizraugās iestāde, kas būtu atbildīga par Regulas izpildi, un "šī iestāde attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības". Ja gaisa pārvadātājs nepilda savus pienākumus saskaņā ar regulu, tādējādi liedzot pasažieriem izmantot viņu tiesības, pasažieri var iesniegt sūdzību šai iestādei. Turklāt dalībvalstīm arī papildus jānodrošina, lai būtu spēkā efektīvs, samērīgs un atturošs sankciju mehānisms.

53. Papildus tam pasažieris var uzsākt prasības tiesvedību, ja pārvadātājs nav izpildījis savus publiski tiesiskos pienākumus. Šāda prasības acīmredzamais mērķis ir piespiest gaisa pārvadātājus izpildīt savus pienākumus neatkarīgi no tā, vai pasažieris ir cietis zaudējumus šādas neizpildes rezultātā. Citiem vārdiem, rīcības mērķis un pārvadātāja pienākumi ir identiski.

Otrais jautājums (EKL 251. pants)

54. Uzdodot otro jautājumu, iesniedzējtiesa vēlas pārliecināties, a) vai 5. pants (atcelšana)

ir spēkā neesošs, jo to grozīja Samierināšanas komiteja pretēji EKL 251. pantam, un b) ja tā, vai šis fakts un citi atbilstīgi faktori ietekmē regulas spēkā esamību kopumā.

55. Saskaņā ar *IATA* un *ELFAA* viedokli, nav likumīgi, ka Samierināšanas komiteja izslēdza pārvadātāja "ārkārtējo apstākļu" attaisnojumu attiecībā uz 9. panta (aprūpe) prasībām atcelšanas gadījumā, lai arī nebija domstarpību starp Padomes kopējo nostāju un Parlamenta otro lasījumu šajā sakarā.

56. Būtībā tās uzskata, ka Samierināšanas komiteja nevar grozīt neviena ierosinātā pasākuma tiesību normas, ja vien Parlamentam un Padomei nav iepriekš bijušas domstarpības par attiecīgo jautājumu otrajā lasījumā. Šajā sakarā tās atsaucas uz EKL 251. panta 4. punkta skaidro redakciju, kas noteic, ka Samierināšanas komiteja izskata kopējo nostāju, pamatojoties uz Parlamenta iesniegtajiem grozījumiem. Tās arī uzskata, ka citāda interpretācija nozīmētu netiešu varas piešķiršanu komitejai, kas izjauktu likumdošanas procesa institucionālo līdzsvaru un radītu lielāku demokrātijas deficītu nekā to, ko bija paredzēts atlīdzināt ar 251. pantu.

57. Tās uzskata, ka gadījumā, ja Samierināšanas komiteja varētu izdarīt jaunus grozījumus Padomes kopējā nostājā, tad Parlamenta locekļi, kuri piedalās Samierināšanas komitejā, varētu efektīvi apiet Parlamenta plenēra gribu. Tās atsaucas uz atšķirībām otrā un trešā lasījuma balsošanas procedūrā. Otrā balsojuma laikā Parlaments balso atsevišķi par katru ierosināto grozījumu tā, ka katrs loceklis var individuāli apstiprināt vai noraidīt katru ierosināto grozījumu, bet trešajā lasījumā Parlaments var vienīgi pieņemt vai noraidīt visu projektu kopumā.

58. Jaunu, iepriekš neapspriestu grozījumu izdarīšana samierināšanas procesā arī traucētu Komisijas likumdošanas varai.

59. Padome, Parlaments, Komisija un Apvienotās Karalistes valdība uzskata, ka Samierināšanas komiteja nav pārsniegusi savu kompetenci. Viņuprāt, 251. panta 4. punkts neatbilst *IATA* un *ELFAA* šaurajam viedoklim.

Vērtējums

60. Samierināšanas komiteja koplēmuma procedūras ietvaros tiek sasaukta vienīgi

tad, ja Parlaments un Padome nevar vienoties par piedāvātā pasākuma tekstu pēc diviem lasījumiem.

61. Šajā lietā Parlaments otrajā lasījumā izdarīja vairākus grozījumus Padomes kopējai nostājai. Padome neapstiprināja visus grozījumus. Tāpēc saskaņā ar EKL 251. panta 4. punktu tika sasaukta Samierināšanas komiteja.

62. Samierināšanas komiteja 2003. gada 14. oktobrī nonāca pie vienošanās. Daļa no šis vienošanās bija par to, ka gaisa pārvadātājiem ir pienākums sniegt aprūpi bez iespējām atsaukties uz "ārkārtēju apstākļu" radītu attaisnojumu. Balsojums Eiropas Parlamentā par samierināšanas procedūrā panākto vienošanos notika 2003. gada 18. decembrī ar 467 balsīm par, 4 — pret, bet 13 — atturējās. 2004. gada 26. janvārī Padome ar kvalificētu balsu vairākumu pieņēma projektu, ko apstiprināja Samierināšanas komiteja.

63. Es sākšu ar EKL 251. panta īsu raksturojumu.

64. Ar Māstrihtas līgumu ieviestā un ar Amsterdamas līgumu grozītā koplēmuma procedūra, kuras piemērošanu tālāk izvērsa Nicas līgums, šodien ir Eiropas Kopienas galvenā likumdošanas procedūra. Tā ir radīta, lai nepieļautu pasākumu pieņemšanu bez Padomes un Eiropas Parlamenta apstiprinājuma. Tādējādi uzsvars likts uz to, lai tiktu panākta vienošanās par kopīgu tekstu, nostādot Padomi un Parlamentu vienlīdzīgā stāvoklī.

65. Procedūra sastāv no trim posmiem (pirmais lasījums, otrais lasījums un trešais lasījums ar samierināšanu), bet procedūru var pabeigt katrā posmā, ja tiek panākta vienošanās starp Parlamentu un Padomi.

66. Koplēmuma procedūra vienmēr sākas ar priekšlikumu no Komisijas. Komisija vienlaicīgi iesniedz priekšlikumu Parlamentam un Padomei.

67. Komisijas priekšlikums nonāk Parlamentā pirmajā lasījumā ar vai bez grozījumiem. To pieņem ar klātesošo kvalificētu balsu vairākumu.

68. Ja Parlaments ierosina grozījumus, Komisija sniedz atzinumu un nosūta to Padomei kopā ar (grozītajiem) priekšlikumiem. Ja

Padome apstiprina Parlamenta grozījumus vai ja Parlaments neierosina nekādus grozījumus, Padome drīkst pieņemt tiesību aktu. Citādi Padome pabeigs pirmo lasījumu, kad tā pieņem tā saukto kopējo nostāju.

69. Kopējā nostāja kopā ar iemesliem, kas likuši Padomei pieņemt šādu nostāju, tāpat kā Komisijas atzinums par kopējo nostāju tiek paziņoti Eiropas Parlamentam. Trīs (vai četru, ja pagarina) mēnešu laikā Parlaments var apstiprināt kopējo nostāju (tiesību akts tiek pieņemts) [14], noraidīt to (kura gadījumā procedūra tiek slēgta) vai grozīt to otrajā lasījumā. Par kopējās nostājas noraidīšanu vai grozījumu pieņemšanu tajā balso ar locekļu absolūto balsu vairākumu (vismaz 367 balsis).

70. Parlamenta viedoklis otrajā lasījumā tiek nosūtīts Padomei, kurai tad ir trīs (vai četru, ja pagarina) mēnešu laiks otrajam lasījumam. Ja Padome piekrīt visiem grozījumiem, tiesību akts tiek pieņemts. Ja Komisija ir sniegusi negatīvu atzinumu par kaut vai vienu grozījumu, Padome var pieņemt tikai Parlamenta vispārējo nostāju ar vienbalsīgu lēmumu. Ja Padome nespēj apstiprināt visus grozījumus, tad uzsākama samierināšanas procedūra. To dara Padomes priekšsēdētājs, vienojoties ar Parlamenta prezidentu.

71. Samierināšana ir trešais un pēdējais koplēmuma procedūras posms.

72. Samierināšanas komitejā ir Padomes locekļi vai viņu pārstāvji, kā arī tikpat daudz Parlamenta pārstāvju. Arī Komisija piedalās šajā komitejā.

73. Saskaņā ar EKL 251. panta 4. punktu:

— Samierināšanas komitejas uzdevums ir "panākt vienošanos par projektu", un, veicot šo uzdevumu, Samierināšanas komiteja "izskata kopīgo nostāju, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem";

— Komisijas uzdevums ir darboties, lai nāktu "klajā ar ierosinājumiem, kas vajadzīgi, lai tuvinātu Eiropas Parlamenta un Padomes nostāju".

14 — Tas pats attiecas uz gadījumiem, kad Parlaments nepieņem lēmumu noteiktajā termiņā.

74. Ja Samierināšanas komiteja nevar apstiprināt projektu, uzskata, ka ierosinātais tiesību akts nav pieņemts. Tādējādi Saskaņošanas komitejas apstiprināts projekts ir priekšnosacījums, lai to galīgi pieņemtu, teiksim, kā projektu, ko apstiprinājuši Eiropas Parlamenta pārstāvji (ar vairākuma balsojumu) un Padomes pārstāvji (ar kvalificēta vairākuma balsojumu) šajā komitejā.

75. Ja projekts ir apstiprināts, Parlamentam (ar absolūtu nodoto balsu vairākumu) kopā ar Padomi (ar kvalificētu balsu vairākumu) pieder pēdējais vārds. Vienīgi tad, ja abi likumdevēji vienojas, tiesību akts uzskatāms par pieņemtu.

76. Komisijas loma šajā pēdējā posmā atšķiras no iepriekšējiem posmiem, kuros tā sniedz savu atzinumu par Parlamenta pirmo lasījumu, Padomes pirmo lasījumu un Parlamenta otro lasījumu. Tas, ka trešajā posmā Komisija vairāk nevar atsaukt savu priekšlikumu vai arī neļaut Padomei rīkoties ar kvalificētu balsu vairākumu bez tās piekrišanas, nenozīmē, ka tās uzdevums ir maznozīmīgāks. Gluži pretēji, tās uzdevumam ir būtiska nozīme. Tā piedalās visās sapulcēs, un tai ir delikāts uzdevums samierināt abas likumdevējas puses un veicināt sarunas starp tām, nākot klajā ar visiem nepieciešamajiem ierosinājumiem, piemēram, izstrādājot kompromisa piedāvājumus [15], un darot to taisnīgi.

77. Šis īsais raksturojums skaidri parāda, ka būtiska koplēmuma procedūras sastāvdaļa ir paritāte starp Padomi un Parlamentu. Parlaments atrodas tiešā dialogā ar Padomi un *vice versa*. Abām likumdošanas pusēm jāvienojas vienai ar otru par Komisijas likumdošanas priekšlikumu. Procedūras būtībai ir raksturīgs, ka Padomes un Parlamenta politiskās nostājas ne vienmēr sakrīt. Tāpēc samierināšanas procedūra, kurā abas likumdevējas puses var pārbaudīt, vai iespējams atrast kopēju, abām institūcijām pieņemamu nostāju, ir būtiska [16].

78. Citiem vārdiem, tāpēc, ka ne Padome, ne Parlaments nevar paši pieņemt tiesību aktus bez otra piekrišanas, abiem ir pienākums atrast veidus, kā pārvarēt savas pretrunas.

15 — Skat. arī III.2 punktu Kopīgajā deklarācijā par praktiskajiem pasākumiem jaunajai koplēmuma procedūrai (OV 1999, C 148, 1. lpp.).

16 — Praktiski tas notiks pirms tā sauktā "trialoga", neformālas, trīspusējas tikšanās starp Parlamentu, Padomi un Komisiju efektivitātes interesēs, katrai delegācijai darbojoties saskaņā ar mandātu.

79. Tas norāda, ka Samierināšanas komitejas pārstāvju mandātam jābūt pietiekami elastīgam, lai savienotu sākotnējās atšķirības. Ja pārstāvjiem būtu jāpiedalās sarunās ar "uz muguras sasietām rokām", samierināšanas procedūrai nebūtu nekādas nozīmes.

80. Tas arī nozīmē, ka neviena institūcija nevar uzskatīt savu sākotnējo nostāju par neapstrīdamu.

81. Samierināšanas procedūras *raison d'être* ir nepieļaut, lai koplēmuma procedūra, ja pastāv uzskatu atšķirības starp Padomi un Parlamentu, nonāktu strupceļā, kas varētu kaitēt Kopienas interesēm.

82. Cenšanās panākt vienošanos ir saistīta ar kompromisiem. Lai panāktu kompromisu, var būt atkārtoti jāapsver tiesību normas, kas agrāk nebija domstarpību iemesls. Vēl vairāk, grozījums, par ko panākta vienošanās, var radīt citu grozījumu, lai nodrošinātu, ka pasākums pēc tā pieņemšanas ir saskanīgs kopumā.

83. Elastīgums, ko piedāvā EKL 251. panta 4. punkts, atspoguļojas arī Komisijas konstruktīvajā lomā, kāda tai ir samierināšanas procedūrā. Tās uzdevums ir nākt klajā ar *visiem* vajadzīgajiem ierosinājumiem, lai *tuvinātu* Parlamenta un Padomes nostāju.

84. Šie ierosinājumi neaprobežojas ar jautājumiem, par kuriem citas institūcijas nevar vienoties.

85. Rezumējot: tas pareizi, ka 251. panta 4. punkts noteic, ka komitejai jāizskata kopīgā nostāja, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem; bet tas nenozīmē, ka komiteja drīkst vienīgi apsvērt ierosinātā pasākuma tiesību normas, par kurām Parlaments un Padome nevar vienoties, vai arī, ka tiesību normas par kopējo nostāju, kuras Parlaments nav grozījis otrajā lasījumā, ir jāpieņem, negrozot galīgi pieņemto tekstu. Šāds rezultāts būtu pretējs pašam samierināšanas procedūras mērķim — lai atrastu kopīgu nostāju abām likumdevējām pusēm. Šāda interpretācija arī traucētu Komisijai ieņemt taisnīgu mediatora lomu.

86. Ir arī skaidrs, ka Samierināšanas komitejas pilnvaru apjoms nav neierobežots. Pirmkārt, loģisks sākuma punkts, lai panāktu

vienošanos, ir neatrisinātās domstarpības starp Padomi un Eiropas Parlamentu. Otrkārt, ierosinātais pasākums nedrīkst tikt būtiski grozīts.

87. *IATA* un *ELFAA* argumenti jāaplūko, ņemot vērā iepriekš minēto.

88. To pirmais arguments ir par to, ka Samierināšanas komiteja drīkst vienīgi izskatīt grozījumus, ko pieņēmis Parlaments otrajā lasījumā un par ko ir domstarpības starp Padomi un Parlamentu.

89. Iepriekš minēto iemeslu dēļ ir skaidrs, ka, strikti interpretējot prasītāju teikto pamata prāvā, būtu nopietni apgrūtināta vienošanās panākšana. Nav arī nekāda pamata viņu viedoklim par EKL 251. panta 4. punktu, ne arī par samierināšanas procedūras *raison d'être*. EKL 251. panta 4. punktā noteikts, ka komiteja "izskata kopīgo nostāju, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem". Vārdi "pamatojoties uz" skaidri norāda, ka šie grozījumi komitejai nav saistoši. Šie grozījumi ir vienīgi sarunu sākuma punkts samierināšanas procedūras kontekstā. Tādējādi EKL 251. panta 4. punktā nav noteikts, ka komiteja drīkst lemt vienīgi par tiesību normām, par kurām ir domstarpības, ne arī, ka ikviena kopīgās nostājas tiesību norma, ko Parlaments nav grozījis otrajā lasījumā, ir jāpieņem bez grozījumiem galīgi pieņemtajā projektā.

90. Otrkārt, *IATA* un *ELFAA* apgalvo, ka iespēja pievienot "jaunus" grozījumus samierināšanas laikā, izjauc institucionālo līdzsvaru, noved pie pārskatāmības trūkuma un vājina Kopienas tiesību aktu demokrātisko leģitimitāti.

91. *IATA* un *ELFAA* ir atsaukušās uz judikatūru, kurā Tiesa nospriedusi, ka Līguma vai sekundārās likumdošanas noteikumu pārkāpumi par Kopienas lēmumu pieņemšanas jautājumiem, kas domāti, lai nodrošinātu Kopienas institucionālo līdzsvaru, ir būtisko procesuālo prasību pārkāpums un ka Parlamenta loma lēmumu pieņemšanas procedūrā atspoguļo fundamentālu demokrātijas principu. Tās, pamatojoties uz institucionālo līdzsvaru, apgalvo, ka Samierināšanas komitejas lomai jāaprobežojas ar kompromisu meklēšanu par Parlamenta ierosinātajiem grozījumiem. Turklāt saskaņā ar viņu iesniegumu Samierināšanas komitejas pilnvaras izdarīt grozījumus vājina Komisijas ekskluzīvās tiesības likumdošanas ierosināšanā.

92. Man šķiet, ka pieminētajai judikatūrai [17] šajā lietā nav nozīmes. Ir skaidrs, ka Parlaments ir pilnīgi iesaistīts koplēmuma procedūrā. Kā esmu iepriekš vairākas reizes teicis, samierināšanas procedūra ir EKL 251. pantā noteiktās procedūras būtiska sastāvdaļa, kas uzsākama pēc tam, kad nav izdevies panākt vienošanos pēc otrā lasījuma. Vienošanās par projektu starp abu likumdevēju pārstāvjiem ir *a conditio sine qua non* Kopienas tiesību akta pieņemšanai. Tas nozīmē, ka abām pusēm vajadzīgs zināms elastīgums.

93. Kā iepriekš aprakstīts un izskaidrots, šī samierināšanas procedūra pēc savas būtības ir nozīmīgs institucionālā līdzsvara elements. Šī procedūra paredz pilnīgu abu likumdevēju iesaistīšanu vienlīdzīgos apstākļos un ļauj Komisijai pilnīgi īstenot tās mediatora funkciju. Tāpēc nav pareizs arguments par to, ka Parlamenta pārstāvji samierināšanas procedūrā var lemt tikai par otrajā lasījumā izdarītajiem grozījumiem. Esmu jau atzīmējis, ka šī būtu nevēlama situācija, un atgriezīšos pie tā turpmāk.

17 — Šajā sakarā tie atsaucas, *inter alia*, uz 1997. gada 10. jūnija spriedumu lietā C-392/95 Parlaments/Padome (*Recueil*, I-3213. lpp.), 1995. gada 5. jūlija spriedumu lietā C-21/94 Parlaments/Padome (*Recueil*, I-1827. lpp.), 1980. gada 29. oktobra spriedumu lietā 139/79 *Maizena* (*Recueil*, 3393. lpp.), 1992. gada 16. jūlija spriedumu lietā C-65/90 Parlaments/Padome (*Recueil*, I-4593. lpp.) un 1980. gada 29. oktobra spriedumu lietā C-138/79 *Roquette Frères*/Padome (*Recueil*, 3333. lpp.).

94. Otrkārt, kā iepriekš teicu, komiteja samierināšanā nevar mainīt ierosinātā tiesību akta ietvarus.

95. Tiktāl, cik tas attiecas uz balsošanu Eiropas Parlamentā, tas, ka katrs Parlamenta dalībnieks var balsot par katru ierosināto grozījumu otrajā lasījumā, bet trešajā raundā dalībnieki var vienīgi pieņemt vai noraidīt projektu kopumā, nenozīmē mazāku demokrātiju vai to, ka jākļūst par situācijas "ķīlniekiem". Procedūras pazīme ir tā, ka tā nevar turpināties *ad infinitum*. Attiecīgi lēmums jāpieņem, vai tas būtu apstiprinājums vai noraidījums.

96. Papildus tam jāatceras, ka Parlamenta pārstāvji Samierināšanas komitejā saņem savu mandātu no Parlamenta, ka komitejas dalībnieku sastāvs ir godīgs Parlamenta partiju atspoguļojums un ka viņu uzdevums ir labticīgi panākt vienošanos. Pēc tam, kad panākta vienošanās par projektu, to nevar no jauna atvērt, atļaujot katram dalībniekam balsot par katru panāktā kompromisa sastāvdaļu.

97. Kā blakus jautājumu es atzīmēju, ka Padomes dalībnieki, kuri nepārstāv Padomi kā iestādi, bet izsaka savu viedokli kā

Padomes locekļi, ir arī savu attiecīgo valdību dalībnieki; valdību, kuras tiek demokrātiski kontrolētas viņu attiecīgajās dalībvalstīs.

98. Noslēdzot, uz spēles nav liktas arī Komisijas iniciatīvas tiesības. Patiešām, savās pārrunās komiteja nav ierobežota ar grozījumiem, par kuriem Padome un Parlaments nevar vienoties, tomēr noslēgumā projekta tematikai jābūt tādai pašai kā sākotnējam Komisijas priekšlikumam [18].

99. Šajā lietā grozījumi, par kuriem vienojās Samierināšanas komitejā, ir palikuši ierosinātā tiesību akta robežās. Tas tiesa, ka Parlaments neierosināja īpašus grozījumus 5. pantā attiecībā uz "ārkārtējo apstākļu" radīto attaisnojumu. Tas ierosināja grozījumus tikai 6. panta kontekstā. Tomēr ir skaidrs, ka starp šīm divām tiesību normām ir paralēlisms. Tas ir fakts, ka šīs tiesību normas bija diskusijas sastāvdaļa pirms samierināšanas notikušajos posmos. Es piekrītu Parlamenta, Padomes un Komisijas viedoklim, ka samierināšanas procedūrā veiktās izmaiņas pilnīgi atbilda iepriekšējai likumdošanas procedūrai.

Trešais un ceturtais jautājums (tiesiskā drošība un pamatojums)

100. Trešajā jautājumā iesniedzējtiesa vaicā, vai regulas 5. pants (atcelšana) un 6. pants (kavēšanās) ir spēkā neesoši, pamatojoties uz to, ka tie neatbilst tiesiskās drošības principam. Ceturtais jautājums attiecas uz pienācīga pamatojuma un/vai faktiskā attaisnojuma trūkumu.

101. *IATA* un *ELFAA* norāda, ka 5. un 6. panta redakcija ir pretrunā ar regulas 14. un 15. apsvērumu un tādējādi rada iemeslu tiesiskajai nedrošībai.

102. Judikatūrā noteikts, ka tiesiskās drošības princips pieprasa, lai personām pienākumus uzliekošie noteikumi būtu tik skaidri un precīzi, ka personas nešauboties varētu zināt, kādas ir to tiesības un pienākumi, un spert attiecīgus soļus [19]. Judikatūrā arī noteikts, ka Kopienas tiesību akta preambula nav juridiski saistoša un uz to nevar atsaukties, lai ierobežotu attiecīgā tiesību akta normas [20].

18 — Prasība palikt iepriekšējās likumdošanas procedūras ietvaros ir atspoguļota arī iekšēji institucionālajā Kopīgajā deklarācijā par praktiskajiem pasākumiem jaunajai koplēmuma procedūrai. Minēta 15. zemsvītras piezīmē. Skat. III nodaļas 4. punktu.

19 — 2003. gada 16. janvāra spriedums lietā C-439/01 *Libor Cipra* un *Vlastimil Kvasnicka* (*Recueil*, I-745. lpp., 47. punkts) un 1981. gada 9. jūlija spriedums lietā 169/80 *Gondrand Frères* un *Garancini* (*Recueil*, 1931. lpp., 17. punkts).

20 — 1998. gada 19. novembra lieta C-162/97 *Nilsson* u.c. (*Recueil*, I-7477. lpp., 54. punkts).

103. Šajā lietā 5. un 6. panta redakcija ir pilnīgi nepārprotama. Kā jau teicu, atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam vienmēr jāsniedz aprūpe un atlīdzinājums/maršruta maiņa. Pasažierim ir arī tiesības uz kompensāciju, ja vien gaisa pārvadātājs nevar pierādīt, ka atcelšanu izraisīja ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties, pat ja būtu veikti visi piemērotie pasākumi. Attiecībā uz kavēšanos pasažieriem nav tiesību uz kompensāciju saskaņā ar 7. pantu, lai arī pārvadātājam joprojām ir pienākums nodrošināt aprūpi un atlīdzinājumu/maršruta maiņu.

104. Tāpēc es nesaskatu pamatojumu apgalvojumiem par tiesiskās drošības neievērošanu. Vēl vairāk, lasot kopā apsvērumus ar 5. un 6. pantu, tie ir pilnīgi skaidri. Pat neņemot vērā, ka Kopienas tiesību akta preambulai nav saistoša spēka, apsvērumi arī ir skaidri.

105. 12.–16. apsvērums attiecas uz atcelšanu, bet 17. un 18. apsvērums — uz kavēšanos. 12. apsvērums noteic, ka gaisa pārvadātājiem ir pienākums izmaksāt pasažieriem kompensāciju, ja tie neinformē pasažierus par atcelšanu pirms plānotā izlidošanas laika un nepiedāvā tiem piemērotu maršruta maiņu, izņemot gadījumus, kad atcelšana notiek ārkārtējos apstākļos. 13. apsvērums piemin citas pasažieru tiesības (atlīdzinājums vai maršruta pārplānošana un aprūpe). 14. apsvērums sniedz piemērus ārkārtējiem apstākļiem. Ir izdarīta atsauce uz Monreālas Konvenciju. Tomēr ir arī skaidrs, ka regula un Monreālas Konvencija attiecas uz dažādiem jautājumiem, jo pēdējā neregulē tādus pienākumus kā aprūpe vai maršruta pārplānošana/atlīdzināšana. Tāpēc ir skaidrs, ka attaisnojums, kas pieminēts 14. apsvērumā, attiecas uz pārvadātāja pienākumu sniegt kompensāciju atcelšanas gadījumā. Tas tiesa, ka 15. apsvērums arī paredz kavēšanos, tomēr, tā kā nav pienākuma sniegt kompensāciju kavēšanās gadījumā, atsauce uz kavēšanos 15. apsvērumā ir lieka.

106. *ELFAA* arī norāda, pamatojot savu sūdzību uz it kā esošo nošķirtību starp regulas 5. un 6. apsvērumu, ka ar regulu uzliktajiem pienākumiem sniegt atlīdzinājumu, maršruta pārplānošanu un aprūpi atcelšanas un kavēšanās gadījumā ārkārtēju apstākļu dēļ nav pienācīga pamatojuma. Saskaņā ar tās viedokli Kopienas likumdošana nesniedz nekādus pierādījumus par pasažieru daudzumu gadā, kurus ir skārusi atcelšana vai ilgstoša kavēšanās. Otrkārt, regulas uzliktie pienākumi nepalīdzēs sasniegt mērķi samazināt ar atcelšanu vai kavēšanos radītās problēmas un sarežģījumus pasažieriem; un, treškārt, Kopienas

likumdošana nav izskaidrojusi, kāpēc tā nolēmusi uzlikt gaisa pārvadātājiem neproporcionālus pienākumus, īpaši zemo tarifu aviokompānijām.

107. Manuprāt, nav nekādas nošķirtības, kas varētu radīt juridiskas sekas.

108. Saskaņā ar EKL 253. pantu regulās, direktīvās un lēmumos jānorāda to pamatojums.

109. Judikatūrā noteikts, ka pienākums norādīt pamatojumu ir atkarīgs no attiecīgā pasākuma būtības un, ja pasākums paredzēts vispārējai piemērošanai, pamatojums var aprobežoties ar norādi uz vispārējo situāciju, kā dēļ tas pieņemts, no vienas puses, un vispārējiem mērķiem, kādus paredzēts sasniegt, no otras puses [21]. Ja apstrīdētais pasākums skaidri atklāj būtisku mērķi, ko institūcija vēlas panākt, nesamērīgi būtu prasīt īpašu pamatojumu, kāpēc izdarīta tieši tāda tehniska izvēle [22].

110. Regulas 25 apsvērumi skaidri atklāj būtiskos mērķus, ko izvirza galīgi pieņemtais dokuments. Saskaņā ar sākuma apsvērumiem Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību (1. apsvērums). Tālāk teikts, ka iekāpšanas atteikums, lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem. Turklāt, neraugoties uz Padomes 1991. gada 4. februāra Regulu Nr. 295/91 (OV L 36, 5. lpp.), tādu pasažieru skaits, kam ir atteikta iekāpšana pret to gribu, joprojām ir pārāk augsts, tāpat kā to pasažieru skaits, kuru lidojumi ir atcelti bez iepriekšēja brīdinājuma un kuru lidojumi ir ilgi kavējušies, un ka tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina patērētāju aizsardzības standarti (3. un 4. apsvērums). Uz atcelšanu un kavēšanos īpaši attiecas 12., 13. un 17. apsvērums. Piemēram, 12. apsvērums skaidri norāda, ka ir jāsamazina neērtības, kas rodas lidojumu atcelšanas dēļ, *inter alia*, liekot gaisa pārvadātājiem par lidojumu atcelšanu pasažierus informēt pirms plānotā izlidošanas laika.

111. Tādēļ, manuprāt, nav šaubu, ka EKL 253. panta prasības ir ievērotas.

21 — Skat. 1968. gada 13. marta spriedumu lietā 5/67 *Beus* (*Recueil*, 125. lpp.).

22 — Skat., *inter alia*, 1973. gada 20. jūnija spriedumu lietā 80/72 *Lassiefabrieken* (*Recueil*, 635. lpp.) un 1998. gada 19. novembra spriedumu lietā C-150/94 Apvienotā Karaliste/Padome (*Recueil*, I-7235. lpp.).

Piektais jautājums (samērīgums)

112. Piektajā jautājumā iesniedzējtiesa jautā, vai regulas 5. un 6. pants ir pretrunā ar samērīguma principu.

113. *IATA* un *ELFAA* uzskata, ka "ārkārtēju apstākļu" radītā attaisnojuma trūkums prasībā, kas pamatojas uz 8. un 9. pantu attiecībā uz atcelšanu (5. pants) un kavēšanos (6. pants), nevar kalpot tam, lai samazinātu kavēšanās un atcelšanu skaitu, un tādējādi nav ievērots nosacījums, ka pasākumam jābūt kā derīgai metodei leģitīma mērķa sasniegšanai. Tās uzskata, ka nav ievērots arī otrais nosacījums par to, ka pasākums nevar būt pārmērīgs. Tās uzsver, ka gaisa pārvadātāju finansiāla ietekmēšana ir nesamērīga, īpaši attiecībā uz zemo tarifu aviokompānijām.

114. Kā labi zināms, un *IATA* un *ELFAA* ir jau atsaukušās uz līdzīgiem nosacījumiem, samērīguma princips prasa, lai līdzekļi, kurus pielieto, izmantojot Kopienu tiesību normu, būtu derīgi attiecīgā mērķa īstenošanai un nepārsniegtu to, kas ir nepieciešams, lai to sasniegtu [23]. Tādējādi, ja ir izvēle starp vairākiem derīgiem līdzekļiem, jāizvēlas vismazāk apgrūtinošais.

115. Tāpat judikatūrā noteikts, ka sarežģītas politiskās izvēles jomās, kur Kopienas likumdošanai ir plaša lemtspēja, tiesas kontroles neatkarība pār likumdošanas aktiem ir ierobežota. Tādos gadījumos likumdošanas akts jāatceļ tikai tad, ja šis akts ir uzskatāmi pārsniedzis likumdevēja kompetences robežas [24].

116. Lai īstenotu ierobežotu tiesas kontroli, jānosaka apstrīdēto tiesību normu mērķi.

117. Kā iepriekš atzīmēts, regulas mērķi ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un samazināt problēmas un sarežģījumus, ko radījusi atcelšana, savlaicīgi nebrīdinot, un kavēšanās. Tos var sasniegt, sniedzot

23 — 2005. gada 12. jūlija spriedums apvienotajās lietās C-154/04 un C-155/04 *Alliance for Natural Health* u.c. (Krājums, I-6451. lpp.), 2004. gada 14. decembra spriedums lietā C-210/03 *Swedish Match* (Krājums, I-11893. lpp.), 2002. gada 10. decembra spriedums lietā C-491/01 *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco* (*Recueil*, I-11453. lpp.) un 2002. gada 12. marta spriedums apvienotajās lietās C-27/00 and C-122/00 *Omega Air* u.c. (*Recueil*, I-2569. lpp.).

24 — Skat. iepriekšējā zemsvitras piezīmē minēto judikatūru.

[kompensāciju un] palīdzību atlīdzinājuma vai maršruta pārplānošanas veidā un rūpējoties par pasažieriem noteiktajos apstākļos.

118. Turklāt 153. panta 2. punkts prasa, lai Kopienas likumdevējs ņemtu vērā patērētāju tiesību aizsardzības prasības pārējās politikas jomām, kā šajā gadījumā, transporta politikā.

119. Tāpēc patērētāju tiesību aizsardzība nešaubīgi ir leģitīms mērķis, kas skaidri noteikts Līgumā. Atsauce uz patērētāju tiesību aizsardzību ir ne tikai EKL 153. panta 2. punktā, bet arī EKL 95. panta 3. punktā, kas skaidri prasa patērētāju tiesību augstu aizsardzības līmeni.

120. Nākamais jautājums ir par to, vai apstrīdētais pasākums ir derīga metode, lai sasniegtu šo mērķi, un vai pasākums nepārsniedz to, kas ir nepieciešams, lai to sasniegtu.

121. Kā vairākkārt sacīts, regulas mērķis ir samazināt problēmas un sarežģījumus pasažieriem, kuri nonākuši grūtā situācijā (divu vai vairāk stundu) kavēšanās vai atcelšanas pēdējā brīdī dēļ.

122. Patiešām, 3. apsvērumā minēts, ka tādu pasažieru skaits, kam ir atteikta iekāpšana pret to gribu, joprojām ir pārāk augsts, tāpat kā to pasažieru skaits, kuru lidojumi ir atcelti bez iepriekšēja brīdinājuma un kuru lidojumi ir ilgi kavējušies. Lai arī tā varētu būt taisnība, ka pasākums kā tāds tieši neietekmē atcelšanas un kavēšanās gadījumu skaita samazināšanos, tas tomēr nav regulas galvenais mērķis. Galvenais mērķis ir, lai pasažieri nekavējoties un uz vietas saņemtu uzmanību neatkarīgi no biļetes cenas un neatkarīgi no tā, vai gaisa pārvadātājs ir atbildīgs par kavēšanos vai atcelšanu. Abos gadījumos pasažieriem ir tādas pašas neērtības.

123. Manuprāt, nav šaubu, ka gaisa pārvadātājiem uzliktie pienākumi sniegt palīdzību un aprūpi ir piemēroti līdzekļi pasažieru problēmu un sarežģījumu samazināšanai kavēšanās un atcelšanas dēļ.

124. Turklāt, izdarot secinājumus par dažādajām aplūkojamajām interesēm — gaisa pārvadātāju un pasažieru, Kopienas likumdevējs ņēma vērā, ka pasažieri ir ievērojami

atkarīgi no aviokompānijas efektivitātes un labās gribas, rodoties grūtībām, ka pārvadātāji ir labāk informēti par lidojumu procesu nekā pasažieri, kas nonākuši grūtā situācijā, un ka pārvadātāji ir labākā stāvoklī, lai sniegtu palīdzību un nodrošinātu aprūpi.

125. Manuprāt, arī tas ir loģiski, ka nav izņēmumu pienākumam sniegt palīdzību un aprūpi pasažieriem situācijās, kad pasažieri piedzīvo kavēšanos vai atcelšanu. Kā Kopienas iestādes ir atzīmējušas, informācijas trūkums viegli var novest pie izņēmuma par ārkārtējiem apstākļiem ļaunprātīgas izmantošanas, atstājot pasažierus bez aprūpes. Tas pats attiecas uz situācijām, kad nav skaidrs kavēšanās iemesls vai kad kavēšanās izskaidrojama ar vairāk nekā vienu cēloni.

126. Tāpēc Kopienas likumdevējs nepārkāpa savas kompetences robežas, nospriežot, ka ārkārtēju apstākļu radītais attaisnojums vājinātu regulas mērķu sasniegšanu.

Sestais jautājums (diskriminācija)

127. Šis jautājums attiecas uz diviem aspektiem: 1) it kā esoša diskriminācija starp zemo tarifu pārvadātājiem gaisa transporta sektorā pret citiem (zemo tarifu) pasažieru pārvadājuma veidiem un 2) it kā esošu diskrimināciju starp zemo tarifu pārvadātājiem un paaugstināto cenu pārvadātājiem.

128. Attiecībā uz jautājuma pirmo daļu *ELFAA* apgalvo, ka ne uz vienu citu transporta veidu kā tikai uz gaisa transportu neattiecas tādi noteikumi, kādi noteikti regulā.

129. Attiecībā uz otro daļu *ELFAA* apgalvo, ka tās dalībnieku un citu līdzīgu cenu aviokompāniju biznesa veids balstās uz premisu, ka tie piedāvā zemus tarifus (vidēji EUR 50) par visiem lidojumiem visu laiku. Paaugstināto cenu pārvadātāju biznesa veids, lai arī daži no tiem reizēm pārdod vietas par zemākām cenām, balstās uz premisu, ka lielākā ienākumu daļa tiek saņemta no daudz dārgākām biļetēm, un tādējādi viņi ir labākā situācijā, lai tiktu galā ar 5. un 6. panta radītajām sekām par atbildību jebkurā konkrētā lidojumā. To pašu nevar teikt par *ELFAA* dalībniekiem, uz kuriem attiecīgi regula iedarbojas diskriminējoši.

130. Nediskriminācijas vai vienlīdzīgas attieksmes princips, kas ir Kopienu tiesību pamatprincips, noteic, ka līdzīgas situācijas nevar kvalificēt atšķirīgi un dažādas situācijas savukārt nevar aplūkot vienādi, ja vien tādai pieejai nav objektīva pamata [25].

131. Ir acīmredzami, ka pastāv atšķirība starp gaisa transportu un citiem transporta sektoriem, tādiem kā ceļš, dzelzceļš un jūra. Uz dažādiem transporta sektoriem saskaņā ar starptautiskajām tiesībām attiecas dažādu noteikumu kopumi, un arī tie aplūkojami Kopienu tiesību kontekstā.

132. Turklāt transporta pakalpojumi ar dažādiem transporta veidiem notiek atšķirīgos apstākļos, kas attaisno dažādo regulējumu. Šīs atšķirības nerada diskrimināciju.

133. Starp citu, man jāatzīmē, ka Komisija nesen ir iesniegusi priekšlikumu [26] attiecībā uz dzelzceļa transportu, kurā ir regulai līdzīgas tiesību normas par patērētāju tiesību aizsardzību.

134. Attiecībā uz it kā esošo diskrimināciju starp zemo tarifu gaisa pārvadātājiem man ir šādas piezīmes. Kā Komisija pareizi atzīmēja, uz visiem Kopienas gaisa pārvadātājiem attiecas vienāds normatīvais regulējums un it īpaši Regula Nr. 2407/92 [27] par pārvadātāju licencēšanu, Regula Nr. 2408/92 [28] par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem un Regula Nr. 2409/92 [29] par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem. Saskaņā ar pēdējo gaisa pārvadātāji var brīvi noteikt savas cenas.

135. Tādējādi aviokompānijas var brīvi noteikt savas cenas. Tās arī var brīvi izmantot šo cenu politiku, lai ienāktu noteiktā tirgū. Tomēr, neraugoties uz šo ekonomikas brīvību, tās nav atbrīvotas no pienākuma ievērot publisko tiesību nozarei piederošās tiesību normas patērētāju tiesību aizsardzības interesēs.

136. Ideja par to, ka ekonomikas atšķirības, kas ir tiešs rezultāts uzvedībai un stratēģijai tirgū, varētu nozīmēt, ka uz kompānijām attiecas citi noteikumi vai mazāk ierobežojoši

25 — Skat., piemēram, 2005. gada 12. jūlija spriedumu apvienotajās lietās C-154/04 un C-155/04 *Alliance for National Health* u.c., iepriekš minēts 23. zemsvītras piezīmē, 115. punkts.

26 — COM(2004) 143 galīgā redakcija.

27 — Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2407/92 par gaisa pārvadātāju licencēšanu (OV 1992, L 240, 1. lpp.).

28 — Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2408/92 par Kopienas aviosabiedrību piekļuvi Kopienas iekšējiem gaisa ceļiem (OV 1992, L 240, 8. lpp.).

29 — Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EEK) Nr. 2409/92 par gaisa pārvadājumu maksām un tarifiem (OV 1992, L 240, 15. lpp.).

noteikumi, izjauktu sistēmu un pilnīgi neņemtu vērā, ka patērētāju tiesību aizsardzības noteikumiem jābūt vispārēji piemērojamiem neatkarīgi no cenas, kas samaksāta par biļeti.

137. Citiem vārdiem, zemi tarifi nedod tiesības saskaņā ar likumu atrasties privileģētā stāvoklī.

138. Šāds privileģēts stāvoklis ne tikai vājinātu patērētāju tiesību aizsardzību, tas arī radītu diskrimināciju. Skaidrs, ka Kopienas likumdevējs, pieņemot tiesisko regulējumu, nevar ņemt vērā stratēģijas, ko izvēlējušās dažādās aviokompānijas.

Septītais jautājums

139. Ar septīto jautājumu iesniedzējtiesa jautā, vai regulas 7. pants, kas nosaka fiksētu izmaksājamo kompensāciju, bet regula paredz kompensācijas izmaksu, ir spēkā neesošs, pamatojoties uz to, ka tas ir diskriminējošs, nesamērīgs un nav pienācīgi pamatots.

140. Jāatceras, ka kompensācija ir izmaksājama vienīgi iekāpšanas atteikuma vai lidojuma atcelšanas gadījumā. Pamata prāvā *ELFAA* neapstrīd pienākumu izmaksāt kompensāciju pasažieriem iekāpšanas atteikuma gadījumā, un tādējādi tas nav apspriežams šajā prejudiciālajā tiesvedībā.

141. Attiecībā uz atcelšanu par kompensāciju var runāt vienīgi gadījumā, ja pārvadātājs nav informējis pasažieri par lidojuma atcelšanu pietiekami pirms plānotā izlidošanas laika. Pārvadātājam vispār nav pienākuma maksāt kompensāciju, ja tas var pierādīt, ka atcelšanu radījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamos [saprātīgos] pasākumus.

142. Tādējādi prasītāju lūgtā spēkā neesamība attiecas tikai uz ierobežotām situācijām, kurās pārvadātājs nav savlaicīgi informējis pasažierus un kad nav pieejams "ārkārtējo apstākļu" izņēmums.

143. Attiecībā uz lūgto spēkā neesamību, pamatojoties uz samērīgumu un diskrimināciju, es atsaucos uz savām piezīmēm 5. un 6. jautājumā.

144. Papildus tam es gribētu norādīt, ka tiesību normas par trīs dažādiem kompensācijas līmeņiem atkarībā no lidojuma garuma ir radītas, lai nodrošinātu, ka kompensācija ir samērīga pasažieru ciestajām neērtībām. Man tas šķiet taisnīgi.

145. Turklāt galīgi pieņemtās summas katrā ziņā ir kompensācijas līmeņa precizējums, ņemot vērā inflāciju kopš Regulas Nr. 295/91 spēkā stāšanās, kas garantēja pasažieriem kompensāciju iekāpšanas atteikuma gadījumā.

146. Šķiet, ka *ELFAA* galvenās bažas saistītas ar summu EUR 250. Kā Parlaments piebildis, šī summa ir tuva summai EUR 225, kuru Eiropas Aviolīniju asociācija 2002. gadā ierosināja noteikt par minimālo kompensācijas līmeni atteiktas iekāpšanas gadījumā. Man šķiet, ka Kopienas likumdevējam nav pienākuma noteikt tik detalizētu pamatojumu galīgi pieņemtajai summai EUR 250, nevis par EUR 50 vairāk vai mazāk.

Astotais jautājums

147. Ar savu astoto jautājumu iesniedzējtiesa lūdz ieteikumu, kāds kritērijs piemērojams, izlemjot, vai attiecīgais jautājums vai jautājumi par Kopienas tiesību aktu spēkā esamību ir uzdodami Tiesai.

148. Pēc Eiropas Parlamenta domām, šis jautājums nav pieņemams, jo valsts tiesa jau ir izlēmusi uzdot Tiesai virkni jautājumu par regulas spēkā esamību un ir to izdarījusi. Tas uzskata, ka atbilde uz šo jautājumu nekādi neietekmēs ne valsts tiesas nolēmumu, ne arī lietas iznākumu.

149. Es piekrītu, ka Tiesa vairākās lietās ir nospriedusi, ka tā nevar sniegt prejudiciālu nolēmumu par valsts tiesas uzdoto jautājumu, ja, *inter alia*, ir pietiekami skaidrs, ka šīs tiesas lūgtajam nolēmumam par Kopienu tiesību interpretāciju vai spēkā esamību nav saiknes ar galvenās tiesvedības faktiem vai mērķi, vai arī ja problēma ir hipotētiska [30]. Prejudiciālā nolēmuma procedūras kontekstā Tiesas uzdevums nav sniegt padomdevēja viedokļus par vispārējiem vai hipotētiskiem jautājumiem.

150. Manuprāt, varētu būt izņēmumi, kuros būtu noderīgi palīdzēt valsts tiesnesim izlemt, vai un saskaņā ar kādiem apstākļiem

30 — Skat., piemēram, 2002. gada 10. decembra spriedumu lietā *British American Tobacco (Investments)* un *Imperial Tobacco* (iepriekš minēts 23. zemsvītras piezīmē) un šajā spriedumā minēto judikatūru.

viņš drīkst vai viņam ir jāuzdod jautājumi. Kā uz nesenu piemēru es atsaucos uz lietu *Gaston Schul*, kas vēl nav izskatīta šajā Tiesā. Savos secinājumos [31] ģenerāladvokāts Ruiss-Harabo Kolomers ierosina, ka Tiesai nevajadzētu pieņemt lietā formālu pieeju, jo arī tas būtu pretrunā ar atsevišķiem Tiesas uzdevumiem. Tā lieta attiecas uz jautājumu, vai valsts tiesai vai šķīrējtiesai, kas minēta EKL 234. panta trešajā daļā, ir arī pienākums uzdot jautājumu par regulas tiesību normu spēkā esamību, ja Tiesa ir nospriedusi, ka līdzīgas tiesību normas citā, salīdzināmā regulā ir spēkā neesošas, vai arī, vai tā var atturēties no pienākuma lūgt prejudiciālo nolēmumu, ņemot vērā skaidro analoģiju starp attiecīgo tiesību normu un tiesību normu, kas atzīta par spēkā neesošu.

151. Lai arī šajā lietā nav jāatbild uz jautājumu, es tomēr uzskatu, ka tas varētu būt lietderīgi.

152. Atbildi var iegūt no EKL 234. panta redakcijas, ko tālāk izskaidrojusi Tiesa lietā *CILFIT* u.c. [32] un *Foto-Frost* [33].

153. No lietas *CILFIT* u.c. mums zināms, ka tas vien, ka puse apgalvo, ka strīds rada jautājumu par Kopienu tiesību interpretāciju, nenozīmē, ka attiecīgajai tiesai vai šķīrējtiesai ir jāuzskata, ka jautājums ir uzdots EKL 234. panta izpratnē. Tāpat no EKL 234. panta redakcijas un lietas *CILFIT* u.c. izriet, ka valsts tiesām jālemj, vai tām nepieciešams prejudiciāls nolēmums, lai atrisinātu lietu, lai arī pēdējās instances tiesai ir pienākums lūgt par to prejudiciālo nolēmumu, ja vien jautājums nav būtisks vai arī Kopienu tiesību normas Tiesa jau interpretējusi, vai arī pareiza Kopienu tiesību piemērošana ir tik skaidra, ka nav vietas šaubām. No lietas *Foto-Frost* mums zināms, ka valsts tiesai nav pienākuma uzdot jautājumu, ja tā uzskata, ka pušu izvirzītie motīvi atzīšanai par spēkā neesošu ir nepamatoti; tā var tos noraidīt, secinot, ka pasākumi ir pilnīgi spēkā esoši. Ja tā piekrīt viedoklim, tai jāuzdod [jautājums], jo valsts tiesai nav tiesību atzīst Kopienas institūciju tiesību aktus par spēkā neesošiem.

154. No Apvienotās Karalistes valdības apsvērumiem ir redzams, ka noteikumi, kas regulē situāciju Anglijā un Velsā, ir diezgan liberāli, ka ikviena persona var iesniegt prasības pieteikumu tiesas kontrolei, ja tā ir pietiekami ieinteresēta lietā, un ka kompetentā tiesa ir ļoti plaši interpretējusi kritēriju

31 — 2005. gada 6. decembra sprieduma lietā C-461/03 *Gaston Schul* 2005. gada 30. jūnija secinājumi.

32 — 1982. gada 6. oktobra spriedums lietā 283/81 *CILFIT* u.c. (*Recueil*, 3415. lpp.).

33 — 1987. gada 22. oktobra spriedums lietā 314/85 *Foto-Frost* (*Recueil*, 4199. lpp.).

par to, kas rada pietiekamu ieinteresētību, ar iespējamām sekām, ka liels prasību skaits par Kopienas likumdošanas instrumentu spēkā esamību varētu tikt iesniegts valsts tiesā.

155. Lai arī tā varētu būt taisnība, tomēr vienīgi valsts tiesai ir jālemj, vai ir kādas šaubas par Kopienas pasākuma spēkā esamību, par ko būtu vērts uzdot jautājumu Tiesai.

V — Secinājumi

156. Pamatojoties uz iepriekš minētajiem apsvērumiem, es ierosinu Tiesai šādi atbildēt uz *High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division* uzdotajiem jautājumiem:

— Pirmo septiņu jautājumu pārbaude nav atklājusi neko tādu, kas varētu ietekmēt Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, spēkā esamību.

— EKL 234. pantā noteiktās tiesiskās sadarbības kontekstā valsts tiesai vai šķīrējtiesai jānosaka nepieciešamība uzdot Tiesai jautājumu prejudiciāla nolēmuma saņemšanai, ņemot vērā, kur tas ir derīgi, principus, ko Tiesa noteikusi lietās *CILFIT* u.c. un *Foto-Frost*.