TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2021. gada 21. decembrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kopīgi noteikumi par kompensācijām un atbalstu pasažieriem sakarā ar lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – 2. panta l) punkts – 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts – Lidojuma rezervācija, izmantojot elektronisko platformu – Izlidošanas pārcelšana uz agrāku laiku – Kvalifikācija – Informācijas par izlidošanas pārcelšanu uz agrāku laiku saņemšana uz e-pasta adresi, kas nepieder attiecīgajiem pasažieriem – Direktīva 2000/31/EK – Elektroniskā tirdzniecība – 11. pants – Saņemšanas prezumpcija – Apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākuma informēt apjoms

Lietā C-263/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 26. maija lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 15. jūnijā, tiesvedībā

***Airhelp Limited***

pret

***Laudamotion GmbH,***

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: Tiesas priekšsēdētāja vietnieks L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], kas pilda pirmās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*] un M. Safjans [*M. Safjan*] (referents),

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

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

– *Airhelp Limited* vārdā – *D. Stanonik* un *E. Stanonik-Palkovits*, *Rechtsanwälte*,

– *Laudamotion GmbH* vārdā – *M. Klemm*, *Rechtsanwalt*,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *K. Simonsson*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 23. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

## Spriedums

1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.), 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2000/31/EK (2000. gada 8. jūnijs) par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību) (OV 2000, L 178, 1. lpp.) 11. panta interpretāciju.

2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Airhelp Limited* un *Laudamotion GmbH* par pēdējās minētās atteikumu izmaksāt kompensācijas par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku lidmašīnu pasažieriem, kuru tiesības pārņēmusi *Airhelp*.

### Atbilstošās tiesību normas

#### *Regula Nr. 261/2004*

3 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 1., 7. un 12. apsvērumu:

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

[..]

(7) Lai nodrošinātu efektīvu šīs regulas piemērošanu, no tās izrietošās saistības ir jāpilda apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kas veic vai plāno veikt lidojumu, neatkarīgi no tā, vai šis gaisa pārvadātājs veic pārvadājumu ar tā īpašumā esošu lidaparātu vai ar lidaparātu, kas ir iznomāts vai iznomāts kopā ar apkalpi, vai saskaņā ar citiem noteikumiem.

[..]

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

4 Šīs regulas 2. pantā "Definīcijas" ir paredzēts:

"Šajos noteikumos:

[..]

l) "atcelšana" ir tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta."

5 Minētās regulas 5. panta "Atcelšana" 1. un 4. punktā ir noteikts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

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

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

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:
   i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai
   ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, 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, 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.

[..]

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

6 Šīs pašas regulas 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir noteikts:

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

a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1 500 kilometru vai mazākā attālumā;

[..]."

7 Regulas Nr. 261/2004 13. pantā "Tiesības uz atlīdzinājumu" ir noteikts:

"Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī

regula nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem."

### *Direktīva 2000/31*

8 Direktīvas 2000/31 II nodaļas 3. iedaļa "Līgumi, kas noslēgti ar elektroniskiem līdzekļiem" ietver šīs direktīvas 9.–11. pantu. Minētās direktīvas 11. panta "Pasūtījuma izdarīšana" 1. punktā ir noteikts:

"Dalībvalstis nodrošina, izņemot gadījumus, kad puses, kas nav patērētāji, vienojas citādi, ka gadījumos, kad pakalpojuma saņēmējs izdara pasūtījumu ar tehnoloģiskiem līdzekļiem, tiek ievēroti šādi principi:

– pakalpojuma sniedzējam bez liekas kavēšanās jāapliecina saņēmēja pasūtījuma saņemšana ar elektroniskiem līdzekļiem;

– pasūtījumu un saņemšanas apliecinājumu uzskata par saņemtiem, kad puses, kurām tie ir adresēti, var tiem piekļūt."

### Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

9 Divi lidmašīnu pasažieri, izmantojot elektronisku rezervēšanas platformu, rezervēja lidojumu no Palmas de Maļorkas [Palma de Mallorca] (Spānija) uz Vīni (Austrija), ko nodrošināja gaisa pārvadātājs *Laudamotion*. Veicot rezervāciju šajā platformā, šie pasažieri norādīja savas privātās e-pasta adreses un savus tālruņa numurus. Platforma pasažieru vārdā veica lidojuma rezervāciju pie *Laudamotion*, ģenerējot īpašu elektroniskā pasta adresi minētajai rezervācijai. Šī adrese bija vienīgā *Laudamotion* rīcībā esošā kontaktadrese.

10 Rezervēto reisu, kura izlidošana sākotnēji bija paredzēta 2018. gada 14. jūnijā plkst. 14.40, apkalpojošais gaisa pārvadātājs pārcēla uz plkst. 8.25 tajā pašā dienā, proti, vairāk nekā par sešām stundām agrāk.

11 *Airhelp*, kurai abi pasažieri bija nodevuši savas eventuālās tiesības uz kompensāciju uz Regulas Nr. 261/2004 pamata, cēla prasību *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija). Tā norādīja, ka faktiskajam gaisa pārvadātājam abiem pasažieriem kopumā ir jāsamaksā summa 500 EUR atbilstoši šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam sakarā ar attiecīgā lidojuma pārcelšanu vairāk nekā par sešām stundām agrāk, par ko pasažieri tika informēti tikai četras dienas agrāk, proti, 2018. gada 10. jūnijā, ar rezervācijas platformas starpniecību.

12 *Laudamotion* apstrīdēja *Airhelp* pieteikuma pamatotību, tādēļ ka attiecīgā lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku esot tikusi laikus paziņota 2018. gada 23. un 29. maijā uz rezervācijas platformas izsniegto e-pasta adresi.

13 Tā kā *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa) bija noraidījusi *Airhelp* prasību, pēdējā minētā cēla apelācijas sūdzību par šīs tiesas spriedumu iesniedzējtiesā *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa, Austrija). Tā it īpaši jautā par to, vai lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku ir "atcelšana" Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, un vēlas noskaidrot apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākuma informēt apjomu.

14 Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka tā piekrīt *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) nostājai, saskaņā ar kuru lidojuma būtiska pārcelšana uz agrāku laiku ir atteikšanās no paredzētā lidojuma laika un tātad ir "atcelšana" minētās regulas 2. panta l) punkta izpratnē.

15 Attiecībā uz jautājumu par to, vai pamatlietā minētie pasažieri tika pareizi informēti par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku, iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Austrijas tiesību aktiem, ar kuriem transponēta Direktīva 2000/31, paziņošanas prezumpcija rodas ne tikai gadījumos, kas minēti šīs direktīvas 11. panta 1. punktā, bet arī tad, ja ir notikusi tikai paziņojumu apmaiņa ar e-pasta vēstuļu palīdzību. Pamatlietā aplūkotajā gadījumā tas nozīmējot, ka tiek uzskatīts, ka pasažieris ir informēts par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku, ja šis pasažieris var iepazīties ar apkalpojošā gaisa pārvadātāja paziņojumu. Līdz ar to iesniedzējtiesa jautā, vai ir jāpiemēro valsts tiesību akti, Direktīva 2000/31 vai Regula Nr. 261/2004, lai noteiktu, vai pasažieri pamatlietā tika pareizi informēti par viņu lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku.

16 Šajos apstākļos *Landesgericht Korneuburg* (Korneiburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības uz kompensāciju, ja izlidošanas laiks no sākotnēji paredzētā plkst. 14.40 tiek pārcelts uz tās pašas dienas plkst. 8.25?

2) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) [punkts] ir jāinterpretē tādējādi, ka pārbaude, vai pasažieris tiek informēts par atcelšanu, ir jāvērtē tikai saskaņā ar šo tiesību normu un ka tiem ir pretrunā tādu valsts tiesību par paziņojumu pienākšanu piemērošana, kuras ir tikušas pieņemtas, transponējot [Direktīvu 2000/31], un kurās ir paredzēta pienākšanas [paziņošanas] prezumpcija?

3) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) [punkts] un Direktīvas [2000/31] 11. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja pasažieris rezervē lidojumu, izmantojot rezervācijas platformu, un ir darījis zināmu savu telefona numuru un e-pasta adresi, taču rezervācijas platforma ir pārsūtījusi gaisa pārvadātājam telefona numuru un rezervācijas platformas automātiski ģenerētu e-pasta adresi, paziņojuma par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku piegāde pa automātiski ģenerēto e-pasta adresi ir jāvērtē kā paziņojums vai informēšana par [izlidošanas] pārcelšanu uz agrāku laiku, arī ja rezervācijas platforma gaisa pārvadātāja paziņojumu pasažierim nepārsūta vai pārsūta novēloti?"

## Par prejudiciālajiem jautājumiem

### *Par pirmo jautājumu*

17 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkts un 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojums tiek uzskatīts par atceltu, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs šo lidojumu pārceļ uz vairākas stundas agrāku laiku.

18 Šajā ziņā jānorāda, ka jēdziens "atcelšana" ir definēts minētās regulas 2. panta l) punktā kā "tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta".

19 Jēdziens "lidojums" šajā regulā nav definēts. Tomēr saskaņā ar pastāvīgo judikatūru lidojums būtībā ir izprotams kā "gaisa transporta ietvaros veikta darbība, kas savā veidā ir šī transporta "daļa", kuru veic gaisa pārvadātājs, kas nosaka savu maršrutu" (spriedums, 2018. gada 4. jūlijs, *Wirth* u.c., C-532/17, EU:C:2018:527, 19. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

20 Turklāt Tiesa ir precizējusi, pirmkārt, ka maršruts ir lidojuma būtisks elements, jo lidojums tiek veikts saskaņā ar pārvadātāja iepriekš noteiktu plānojumu (spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 30. punkts).

21 Otrkārt, no Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktā ietvertās definīcijas nekādi neizriet, ka papildus tam, ka sākotnēji plānotais lidojums nav veikts, lai šo lidojumu varētu uzskatīt par "atceltu" šīs tiesību normas nozīmē, ir jāpieņem tiešs lēmums par tā atcelšanu (spriedums, 2011. gada 13. oktobris, *Sousa Rodríguez* u.c., C-83/10, EU:C:2011:652, 29. punkts).

22 Protams, šīs regulas 2. panta l) punktā un 5. panta 1. punktā nav precizēts, kādai ir jābūt attieksmei pret izlidošanas pārcelšanu uz agrāku laiku. Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā tās teksts, kā arī tās konteksts un ar tiesisko regulējumu, kurā šī norma ir ietverta, izvirzītie mērķi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 41. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

23 Šajā ziņā attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkta un 5. panta 1. punkta kontekstu ir jānorāda, ka šajā regulā ir atsauce uz tās 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) un iii) punktā paredzētajiem maršruta maiņas gadījumiem. Proti, šajās pēdējās minētajās tiesību normās ir paredzēts, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāizmaksā kompensācija pasažierim, kura lidojums ir atcelts, izņemot gadījumu, ja šis pārvadātājs to informē par atcelšanu šajos noteikumos paredzētajos termiņos un piedāvā pasažierim mainīt maršrutu, kas attiecīgā gadījumā ļauj pasažierim izlidot ne agrāk kā vienu līdz divas stundas pirms paredzētā izlidošanas laika, kā arī sasniegt savu galamērķi mazāk nekā četras stundas vai divas stundas vēlāk – atkarībā no konkrētā gadījuma – pēc sākotnēji paredzētā ielidošanas laika.

24 No tā izriet, ka Savienības likumdevējs ir atzinis, ka būtiska pārcelšana uz agrāku laiku var pasažieriem radīt nopietnas neērtības tikpat lielā mērā kā kavēšanās, jo pārcelšana uz agrāku laiku laupa pasažieriem iespēju brīvi izmantot savu laiku, kā arī organizēt ceļojumu saskaņā ar savām vēlmēm.

25 Tā tas it īpaši ir gadījumā, kad pasažieris, kas ir veicis visus nepieciešamos piesardzības pasākumus, nespēj iekāpt lidmašīnā tā rezervētā lidojuma pārcelšanas dēļ uz agrāku laiku. Tā tas ir arī gadījumā, kad pasažieris ir spiests būtiski pielāgoties sava lidojuma jaunajam izlidošanas laikam, lai to varētu veikt.

26 Turklāt ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 galvenais mērķis, kā tas tostarp izriet no tās 1. apsvēruma, ir nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību (spriedums, 2015. gada 17. septembris, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

27 Tādējādi Tiesa ir nospriedusi, ka atbilstoši minētajam mērķim normas, ar kurām ir piešķirtas tiesības aviopasažieriem, ir jāinterpretē plaši (spriedums, 2021. gada 22. aprīlis, *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, 61. punkts un tajā minētā judikatūra).

28 Tādējādi, tā kā Regula Nr. 261/2004 ir vērsta uz to, lai standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzinātu kaitējumu, ko rada būtiskas neērtības pasažieru gaisa pārvadājumos (spriedums, 2020. gada 3. septembris, *Delfly*, C-356/19, EU:C:2020:633, 25. punkts un tajā minētā judikatūra), un ņemot vērā būtiskās neērtības, kas var rasties pasažieriem tādos apstākļos, kādi ir izklāstīti šā sprieduma 24. punktā, jēdziens "atcelšana" ir jāinterpretē tādējādi, ka tas aptver situāciju, kurā izlidošana ir pārcelta uz būtiski agrāku laiku.

29 Šajā ziņā ir jānošķir situācijas, kurās pārcelšana uz agrāku laiku nerada nekādu ietekmi vai rada nenozīmīgu ietekmi uz aviopasažieru iespēju brīvi rīkoties ar savu laiku, no situācijām, kurās rodas nopietnas neērtības sakarā ar izlidošanas pārcelšanu uz būtiski agrāku laiku, kā tās ir aprakstītas šā sprieduma 24. un 25. punktā.

30 Lai nošķirtu pārcelšanu uz būtiski agrāku laiku no lidojuma pārcelšanas uz nebūtiski agrāku laiku, ir jāņem vērā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta ii) un iii) punktā paredzētie sliekšņi.

31 Jāuzsver, ka gadījums, kad notiek pārcelšana uz agrāku laiku, atšķiras no kavējuma gadījuma, attiecībā uz kuru Tiesa ir atzinusi, ka pasažieriem rodas tiesības uz kompensāciju, kad tie cieš laika zudumu, kas ir lielāks par vai vienāds ar trim stundām salīdzinājumā ar ilgumu, kuru sākotnēji bija paredzējis pārvadātājs (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c., C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 57. punkts), jo pasažieriem ir jāmobilizējas, lai tie varētu iekāpt lidmašīnā rezervētā lidojuma pārcelšanas dēļ uz agrāku laiku. Šī atšķirība izriet arī no tā, ka Savienības likumdevējs Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā pieļauj kavējumus, kas ir mazāki par divām stundām, savukārt izlidošanas pārcelšana uz agrāku laiku nedrīkst pārsniegt vienu stundu.

32 No šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkta izriet, ka jebkura pārcelšana uz agrāku laiku par vienu stundu vai mazāk var atbrīvot apkalpojošo gaisa pārvadātāju no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažierim saskaņā ar minētās regulas 7. pantu. Tādējādi ir jāuzskata, ka pārcelšana uz agrāku laiku vairāk par vienu stundu vai arī par vienu stundu vai mazāk ir atsauce, lai noteiktu, vai pārcelšana uz agrāku laiku ir būtiska vai nebūtiska šīs pašas regulas 5. panta piemērošanas nolūkā.

33 Ar šo interpretāciju tiek ievērota aviopasažieru un faktisko gaisa pārvadātāju interešu izsvēršana, kuru Savienības likumdevējs ir ņēmis vērā, pieņemot Regulu Nr. 261/2004 (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c., C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 39. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

34 Faktiski, ļaujot pasažieriem saņemt kompensāciju par nopietniem sarežģījumiem pārcelšanas uz būtiski agrāku laiku gadījumā, šī interpretācija atbrīvo apkalpojošos gaisa pārvadātājus no pienākuma izmaksāt kompensāciju, ja tie informē aviopasažierus par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku atbilstoši minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētajiem nosacījumiem.

35 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkts un 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojums tiek uzskatīts par "atceltu", ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs šo lidojumu pārceļ uz agrāku laiku vairāk nekā par vienu stundu.

***Par otro jautājumu***

36 Ar otro jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai pienākuma laikus informēt aviopasažieri par viņa lidojuma atcelšanu ievērošana ir jāizvērtē, ņemot vērā vienīgi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, nevis valsts tiesības, ar kurām transponēts Direktīvas 2000/31 11. pants par paziņošanu saistībā ar elektroniski noslēgtiem līgumiem.

37 Vispirms – Direktīvas 2000/31 11. panta 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis nodrošina, ka gadījumos, kad pakalpojuma saņēmējs izdara pasūtījumu ar tehnoloģiskiem [elektroniskiem] līdzekļiem, pirmkārt, pakalpojuma sniedzējam "bez liekas kavēšanās jāapliecina saņēmēja pasūtījuma saņemšana ar elektroniskiem līdzekļiem" un, otrkārt, "pasūtījumu un saņemšanas apliecinājumu uzskata par saņemtiem, kad puses, kurām tie ir adresēti, var tiem piekļūt".

38 Šā panta piemērošanai ir nepieciešams, lai pakalpojuma sniedzējam būtu iespēja sazināties tieši ar pakalpojuma saņēmēju, kas to pasūtījis elektroniskā veidā.

39 Kā ģenerāladvokāts ir norādījis secinājumu 23. punktā, informācija par lidojuma atcelšanu Regulas Nr. 261/2004 5. panta izpratnē nav nedz "pasūtījums", nedz "saņemšanas apliecinājums" Direktīvas 2000/31 11. panta izpratnē, līdz ar to tāda situācija kā pamatlietā neietilpst šā 11. panta materiāltiesiskajā piemērošanas jomā.

40 Turpinājumā – attiecībā uz pamatlietā aplūkoto valsts tiesību normu iesniedzējtiesa ir norādījusi, ka tā pārsniedz Direktīvā 2000/31 noteikto, jo šīs direktīvas 11. panta 1. punktā paredzētā saņemšanas prezumpcija ir piemērojama ne tikai "pasūtījumiem" un "saņemšanas apliecinājumiem", bet arī visiem citiem juridiski atbilstošiem elektroniskajiem dokumentiem, tostarp dokumentiem par lidojumu rezervēšanu un šīs rezervācijas izmaiņām. Tomēr šāda valsts tiesību norma nevar aizskart Regulas Nr. 261/2004 normu piemērošanas nosacījumus.

41 Šajā ziņā ir jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts, ka pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, ir tiesības uz kompensāciju, ja vien viņi nav informēti par šo atcelšanu atbilstoši šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā paredzētajiem nosacījumiem.

42 Šajā kontekstā ir jāuzsver, ka minētās regulas 5. pantā apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir paredzēts papildu nosacījums. Kā izriet no šā panta 4. punkta, pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam. Tas, ka šis pierādīšanas pienākums ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, ļauj nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, kas paredzēta Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā.

43 Šajā gadījumā no pamatlietas faktiem izriet, ka rezervācija tika veikta ar starpnieka palīdzību. Ja ir starpnieks, šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunktam principā ir pretrunā piemērot tādu prezumpciju kā tā, kura izriet no pamatlietā aplūkotajām valsts tiesību normām un saskaņā ar kuru tiek prezumēts, ka saziņa notiek starp pakalpojumu sniedzēju un attiecīgā pakalpojuma saņēmēju, lai pierādītu, ka saziņa ir veikta ar pasažieri. Proti, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs sazinās tikai ar starpnieku, ar to vien nepietiek, lai uzskatītu, ka saziņa ar pasažieri ir notikusi.

44 Tomēr, ja pasažieris tieši atļauj starpniekam saņemt apkalpojošo gaisa pārvadātāju nosūtīto informāciju un ja šim pārvadātājam šī atļauja ir zināma, ir jāuzskata, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts pieļauj tādu prezumpciju, kāda izriet no pamatlietā aplūkotajiem valsts tiesību aktiem.

45 Iesniedzējtiesai ir jāveic šo elementu pārbaude, ņemot vērā pamatlietas apstākļus.

46 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka pienākuma laikus informēt pasažieri par viņa lidojuma atcelšanu ievērošana ir jāizvērtē vienīgi saistībā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 4. punktu.

### *Par trešo jautājumu*

47 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadājumu pasažieris, kas rezervējis lidojumu, izmantojot starpnieku, tiek uzskatīts par informētu par sava lidojuma atcelšanu, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir nosūtījis informāciju par šo atcelšanu starpniekam, kurš noslēdzis gaisa pārvadājuma līgumu ar attiecīgo pasažieri, vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika, bet šis starpnieks nav informējis pasažieri par šo atcelšanu šajā tiesību normā paredzētajā termiņā.

48 Šis jautājums ir balstīts uz pieņēmumu, ka pasažieris nav atļāvis starpniekam saņemt apkalpojošā gaisa pārvadātāja nosūtīto informāciju atbilstoši šā sprieduma 44. punktā norādītajai kārtībai.

49 Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir noteikts, ka tad, ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saskaņā ar šīs regulas 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien par šo atcelšanu tie nav bijuši informēti atbilstoši šajā pirmajā minētajā tiesību normā izklāstītajiem nosacījumiem.

50 Kā atgādināts šā sprieduma 42. punktā, minētās regulas 5. panta 4. punktā ir noteikts, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam ir jāpierāda, ka tas laikus ir informējis pasažierus par attiecīgā lidojuma atcelšanu.

51 No šo tiesību normu skaidrā formulējuma izriet, ka tad, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs nevar pierādīt, ka attiecīgais pasažieris ir ticis informēts par sava lidojuma atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika, tam ir jāizmaksā kompensācija saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu.

52 Šajā ziņā Tiesa jau ir nospriedusi, ka šāda interpretācija ir pamatota ne tikai tad, ja pārvadājuma līgumu attiecīgais pasažieris ir noslēdzis tieši ar gaisa pārvadātāju, bet arī tad, ja šis līgums ir noslēgts ar kādas trešās personas, piemēram, kā pamatlietā – tiešsaistes platformas, starpniecību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 26. punkts).

53 Proti, kā izriet gan no Regulas Nr. 261/2004 3. panta 5. punkta, gan no tās 7. un 12. apsvēruma, apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kas veic vai plāno veikt lidojumu, vienīgajam ir pienākums maksāt kompensāciju pasažieriem gadījumā, ja nav izpildīti kādi no šīs regulas izrietoši pienākumi, kuru vidū tostarp ir tās 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētais informēšanas pienākums (spriedums, 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 27. punkts).

54 Tomēr jānorāda, ka Regulā Nr. 261/2004 noteikto pienākumu izpilde neskar apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības saskaņā ar piemērojamām valsts tiesībām prasīt atlīdzinājumu no ikviena, kas izraisījis šā pārvadātāja pienākumu neizpildi, tostarp trešām personām, kā paredzēts šīs regulas 13. pantā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 29. punkts un tajā minētā judikatūra).

55 Tā kā šajā pantā ir skaidri minētas trešās personas, no tā izriet, ka Regula Nr. 261/2004 apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības pieprasīt kompensāciju nepakļauj nosacījumam, ka pastāv līgums, kas saista pēdējo minēto un starpnieku, pie kura bija vērsies gaisa pārvadājumu pasažieris, lai rezervētu savu lidojumu.

56 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz trešo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadājumu pasažieris, kas rezervējis lidojumu, izmantojot starpnieku, netiek uzskatīts par informētu par sava lidojuma atcelšanu, lai gan apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir nosūtījis informāciju par šo atcelšanu šim starpniekam, kurš noslēdzis gaisa pārvadājuma līgumu ar attiecīgo pasažieri, vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika, bet šis starpnieks nav informējis pasažieri par šo atcelšanu šajā tiesību normā paredzētajā termiņā un šis pasažieris nav tieši atļāvis šim starpniekam saņemt informāciju, kuru nosūtījis minētais apkalpojošais gaisa pārvadātājs.

## Par tiesāšanās izdevumiem

57 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība ir stadija procesā, kuru izskata iesniedzējtiesa, un tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospriež:

1) **Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 2. panta l) punkts un 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidojums tiek uzskatīts par "atceltu", ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs to pārceļ uz agrāku laiku vairāk nekā par vienu stundu.**

2) **Pienākuma laikus informēt pasažieri par viņa lidojuma atcelšanu ievērošana ir jāizvērtē vienīgi saistībā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 5. panta 4. punktu.**

3) **Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadājumu pasažieris, kas rezervējis lidojumu, izmantojot starpnieku, netiek uzskatīts par informētu par sava lidojuma atcelšanu, lai gan apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir nosūtījis informāciju par šo atcelšanu šim starpniekam, kurš noslēdzis gaisa pārvadājuma līgumu ar attiecīgo pasažieri, vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika, bet šis starpnieks nav informējis pasažieri par šo atcelšanu šajā tiesību normā paredzētajā termiņā un šis pasažieris nav tieši atļāvis šim starpniekam saņemt informāciju, kuru nosūtījis minētais apkalpojošais gaisa pārvadātājs.**

[Paraksti]