TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2016. gada 17. martā *

Gaisa pārvadājumi — Regula (EK) Nr. 261/2004 — 7. pants — Kompensācija pasažieriem lidojuma atcelšanas vai vairāk nekā trīs stundu kavēšanās dēļ — 16. pants — Valstu iestādes, kas ir atbildīgas par regulas izpildi — Kompetence — Piespiedu pasākumu noteikšana attiecībā uz gaisa pārvadātāju, lai tiktu samaksāta kompensācija, kas pienākas pasažierim

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

par lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Raad van State* (Valsts padome, Nīderlande) iesniedza ar lēmumiem, kas pieņemti 2015. gada 11. martā un kas Tiesā reģistrēti 2015. gada 26. martā, tiesvedībās

K. Ruijssenaars ,

A. Jansen (C-145/15),

J. H. Dees-Erf (C-146/15)

pret

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

piedaloties:

Royal Air Maroc SA (C-145/15),

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-146/15).

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs D. Švābi [*D. Šváby*] (referents), tiesneši J. Malenovskis [*J. Malenovský*] un M. Safjans [*M. Safjan*],

ģenerāladvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

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

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *K. Ruijssenaars*, *A. Jansen* un *J. H. Dees-Erf* vārdā – *M. Hoorntje*, *jurist*, un *F. de Bray*, *advocaat*,

— Nīderlandes valdības vārdā – *M. Gijzen* un *K. Bulterman*, pārstāves,

* Tiesvedības valoda – holandiešu.

— *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* vārdā – *P. Eijsvoogel* un *P. J. F. Huizing, advocate*,

— Vācijas valdības vārdā – *T. Henze* un *J. Kemper*, pārstāvji,

— Somijas valdības vārdā – *J. Heliskoski*, pārstāvis,

— Eiropas Komisijas vārdā – *F. Wilman* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2016. gada 14. janvāra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 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 (OV L 46, 1. lpp.), 16. pantu.

2 Šie lūgumi tika iesniegti saistībā ar diviem strīdiem – pirmajā strīdā starp *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* un *Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu* (Infrastruktūru un vides valsts sekretārs, turpmāk tekstā – "valsts sekretārs"), otrajā – *J. H. Dees-Erf* un valsts sekretāru par pēdējā minētā atteikumu noteikt piespiedu pasākumus pret attiecīgi *Royal Air Maroc SA* (turpmāk tekstā – "*Royal Air Maroc*") un *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (turpmāk tekstā – "*KLM*"), lai liktu šīm sabiedrībām samaksāt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā noteikto kompensāciju par ielidošanas laika kavēšanos par vairāk nekā trim stundām lidojumiem, kuros viņi ir lidojuši.

Atbilstošais tiesiskais regulējums

Savienības tiesības

3 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1., 21. un 22. apsvērumā ir noteikts:

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

[..]

(21) Dalībvalstīm jāpieņem noteikumi par sankcijām, kas jāpiemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tās tiek piemērotas. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

(22) Dalībvalstīm jānodrošina un jāuzrauga savu gaisa pārvadātāju vispārējā atbilstība šai regulai un jāizraugās piemērota iestāde šādu izpildes funkciju veikšanai. Minētajai uzraudzībai nav jāietekmē pasažieru un gaisa pārvadātāju tiesības vērsties tiesā ar prasību saņemt likumīgu atlīdzību saskaņā ar attiecīgās valsts tiesiskām procedūrām."

4 Šīs regulas 5. panta 1. punktā ir noteikts:

"1. "Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

i) pasažieri nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika vai

ii) pasažieri nav informēti par atcelšanu laika posmā no divām nedēļām līdz septiņām dienām pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, 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.

[..]"

5 Tās pašas regulas 7. panta "Tiesības saņemt kompensāciju" 1. punktā ir paredzēts:

"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.

[..]"

6 Šīs pašas regulas 16. pantā "Pārkāpumi" ir noteikts:

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

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

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

Nīderlandes tiesības

7 Regulas Nr. 261/2004 16. panta izpilde tiek nodrošināta tostarp ar turpmāk norādītām 1992. gada 18. jūnija Likuma par gaisa satiksmi (*Wet luchtvaart*) (*Stb*.1992, Nr. 368), redakcijā, kas bija spēkā pamatlietas faktu rašanās laikā, normām (turpmāk tekstā – "Likums par gaisa satiksmi").

8 Atbilstoši Likuma par gaisa satiksmi 11.15. panta pirmās daļas b) apakšpunkta 1. punktam valsts sekretārs, kas ir noteikts par valsts iestādi, kura ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, ir tiesīgs ar administratīviem piespiedu līdzekļiem noteikt pienākumu panākt atbilsmi Regulas Nr. 261/2004 esošajām tiesību normām vai normām, kas pieņemtas atbilstoši tai.

9 Kā uzskata iesniedzējtiesa, atsaucoties uz Likumprojektu par gaisa satiksmi, lai gan tajā valsts sekretāram ir dotas vispārējas pilnvaras noteikt piespiedu pasākumus, ja tiek pārkāpta Regula Nr. 261/2004, tostarp, ja lietas materiālu pārbaude parāda sistemātisku gaisa pārvadātāja atteikšanos pildīt savus no šīs regulas izrietošos pienākumus, tas tomēr tam neļauj noteikt piespiedu pasākumus pēc pasažiera pieprasījuma katrā individuālā gadījumā, kad gaisa pārvadātājs atsakās apmierināt kompensācijas pieprasījumu, kas pamatots ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. pantu.

Pamatlietas un prejudiciālie jautājumi

Lieta C-145/15

10 Kad tika atcelts *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* 2011. gada 8. aprīlī plānotais lidojums no Amsterdamas (Nīderlande) uz Kasablanku (Maroka), viņi pieprasīja *Royal Air Maroc* samaksāt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju.

11 Saņemot šī pārvadātāja atteikumu, ar 2012. gada 4. maija vēstuli viņi lūdza valsts sekretāram noteikt piespiedu pasākumus attiecībā uz *Royal Air Maroc*, lai liktu tai atlīdzināt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta pārkāpumu un samaksāt viņiem šīs regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju.

12 Ar 2012. gada 7. maija lēmumu valsts sekretārs noraidīja *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* lūgumu. Ar 2012. gada 3. oktobra lēmumu valsts sekretārs *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* iesniegto sūdzību par šo lēmumu atzina par nepamatotu.

13 *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* tādējādi cēla prasību par šo pēdējo lēmumu *Rechtbank Oost-Brabant* (Rietumbrābantes tiesa), kas šo prasību noraidīja ar 2013. gada 28. maija nolēmumu.

14 *K. Ruijssenaars* un *A. Jansen* iesniedza apelācijas sūdzības par šo nolēmumu *Raad van State* (Valsts padome).

15 Šajā tiesvedībā iesniedzējtiesa šaubās par valsts sekretāra kompetenci noteikt prasītāju pieprasītos piespiedu pasākumus. Tā uzskata, ka, lai gan viņam ir piešķirta kompetence noteikt piespiedu pasākumus attiecībā uz gaisa pārvadātājiem, kuri sistemātiski atsakās pildīt savus no Regulas Nr. 261/2004 izrietošos pienākumus, tā tomēr nav attiecībā uz piespiedu pasākumiem, kas pieņemti pēc pasažieru pieprasījuma un attiecas uz individuāliem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta pārkāpumiem.

16 Šajā ziņā tā uzskata, ka gaisa pārvadātāja un pasažiera attiecības ir civiltiesiska rakstura un, ja gaisa pārvadātājs atsakās samaksāt pasažierim kompensāciju, tiesības uz kompensāciju tiks īstenotas, ceļot civiltiesisku prasību civiltiesā. Tā arī norāda, ka, ja piespiedu pasākumu pieņemšana individuālā kārtā tiktu uzticēta valsts sekretāram, kura lēmumus pārbauda administratīvās tiesas, civiltiesās vienlaicīgi norisinoties citai tiesvedībai, varētu tikt apdraudēta tiesu varas sadale Nīderlandē.

17 Turklāt valsts sekretāra nekompetenci pasākumu, kas aplūkoti pamatlietā, noteikšanā apliecinot Likumprojekts par gaisa satiksmi, atbilstoši kuram "administratīvajai iestādei nav jāprasa kompensācija no gaisa pārvadātāja pasažieru vārdā", kā arī tas, ka Nīderlandes tiesībās paredzētie piespiedu pasākumi nav tādi, kas gadījumā, ja gaisa pārvadātājs tos nepilda, nodrošinātu pasažieriem kompensāciju.

18 Turklāt *Raad van State* (Valsts padome) norāda, ka šajā lietā skartās Regulas Nr. 261/2004 normas ir piemērojamas tieši un tādējādi uz tām var atsaukties valsts tiesās strīdā starp indivīdiem, kas tādējādi nodrošina pasažierim efektīvu tiesību aizsardzību tiesā.

19 Šādos apstākļos *Raad van State* (Valsts padome) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

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

Lieta C-146/15

20 Pēc tam, kad *J. H. Dees-Erf* 2009. gada 17. decembrī plānotais lidojums no Kirasao (Nīderlandes Antiļas) uz Amsterdamu (Nīderlande) bija kavējies 26 stundas, viņa pieprasīja *KLM* samaksāt Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju.

21 Saņemot šī pārvadātāja atteikumu, ar 2012. gada 1. februāra vēstuli viņa lūdza valsts sekretāram noteikt piespiedu pasākumus attiecībā uz *KLM*, lai liktu tai atlīdzināt par Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta pārkāpumu un samaksāt viņai šīs regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju.

22 Ar 2012. gada 2. februāra lēmumu valsts sekretārs noraidīja *J. H. Dees-Erf* lūgumu. Ar 2012. gada 22. maija lēmumu valsts sekretārs noraidīja par šo lēmumu iesniegto sūdzību kā nepamatotu.

23 *J. H. Dees-Erf* tādējādi cēla prasību par šo pēdējo lēmumu *Rechtbank Den Haag* (Hāgas tiesa), kas šo prasību noraidīja ar 2013. gada 13. februāra nolēmumu.

24 *J. H. Dees-Erf* iesniedza apelācijas sūdzību par šo nolēmumu *Raad van State* (Valsts padome).

25 Tādu pašu kā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C-145/15 norādīto iemeslu dēļ *Raad van State* (Valsts padome) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šajā lietā uzdotajam prejudiciālajam jautājumam identisku jautājumu.

26 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2015. gada 27. marta lēmumu lietas C-145/15 un C-146/15 tika apvienotas rakstveida un mutvārdu procesam, kā arī sprieduma taisīšanai.

Par prejudiciālo jautājumu

27 Ar jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, piemērojot šī panta 1. punktu, katras dalībvalsts ieceltai iestādei, kurai ir iesniegta pasažiera individuāla sūdzība pēc tam, kad gaisa pārvadātājs ir atteicies pasažierim samaksāt minētās regulas 7. panta 1. punktā noteikto kompensāciju, ir jānosaka piespiedu pasākumi pret šo gaisa pārvadātāju ar mērķi piespiest to samaksāt šo kompensāciju.

28 Šajā ziņā ir jānorāda, ka atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktam dalībvalstīm jāizraugās iestāde, kas būtu atbildīga par regulas izpildi, kas attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības.

29 No Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punkta, aplūkojot to kopsakarā ar šīs regulas preambulas 22. apsvērumu, formulējuma izriet, ka tajā ir noteikts, ka šajās normās norādītās iestādes uzrauga šīs regulas vispārējo izpildi.

30 Tā kā normas, kas veido minēto 16. pantu, ir saskanīgs kopums, Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2. un 3. punkts ir jāuzlūko tādējādi, ka tie precizē dažādos uzdevuma, kas no šī panta izriet 1. punktā norādītajai iestādei, aspektus.

31 Konkrētāk, kas attiecas uz sūdzībām, kuras iestādei var iesniegt ikkatrs pasažieris atbilstoši Regulai Nr. 261/2004 16. panta 2. punktam, tās drīzāk ir jāuzskata par brīdinājumiem šīs regulas pareizai vispārējai piemērošanai, neliekot šai iestādei rīkoties attiecībā uz šīm sūdzībām, lai nodrošinātu katra individuāla pasažiera tiesības saņemt kompensāciju.

32 Turklāt Regulas Nr. 261/2004 16. panta 3. punktā esošais jēdziens "sankcijas", šo punktu aplūkojot kopsakarā ar šīs regulas preambulas 21. apsvērumu, ir jāinterpretē kā tāds, kas norāda uz pasākumiem, kuri noteikti, reaģējot uz pārkāpumiem, kurus iestāde atklāj, veicot šī 16. panta 1. punktā paredzēto vispārējo uzraudzību, nevis administratīviem piespiedu pasākumiem, kas ir jānosaka katrā individuālā gadījumā.

33 Iepriekš izklāstītā Regulas Nr. 261/2004 16. panta interpretācija kopumā neaizskar šīs regulas mērķus, it īpaši tos mērķus, kas minēti šīs regulas preambulas 1. apsvērumā – nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un pilnībā ņemt vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.

34 Kā to norāda ģenerāladvokāts secinājumu 39. punktā par tās pašas individuālās situācijas vērtējumu, šāda Regulas Nr. 261/2004 16. panta interpretācija ļauj arī izvairīties no jebkāda atšķirīga vērtējuma, kas būtu nelabvēlīgs aviopasažieru tiesībām, starp Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktā minētajām iestādēm saistībā ar tām adresētu individuālu sūdzību izskatīšanu, no vienas puses, un valstu tiesām, kurās celtas prasības, lai saņemtu Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, no otras puses.

35 Turklāt tas atbilst uzdevumiem, kas piešķirti attiecīgi iestādēm, kuras norādītas Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktā, un valsts tiesām, kā tas izriet no šīs regulas preambulas 22. apsvēruma, kā arī Tiesas judikatūras (šajā ziņā skat. arī spriedumus *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 51. punkts, kā arī *Sousa Rodríguez* u.c., C-83/10, EU:C:2011:652, 44. punkts).

36 Tādēļ, ņemot vērā šos mērķus, kā arī rīcības brīvību, kas ir dalībvalstīm, piešķirot pilnvaras, ko tās vēlas uzticēt Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktā minētajām iestādēm, par ko ir atgādinājis ģenerāladvokāts secinājumu 30. punktā, dalībvalstis var, lai uzlabotu aviopasažieru tiesību aizsardzības nepietiekamību, pilnvarot šīs regulas 16. panta 1. punktā minēto iestādi noteikt pasākumus atbildei uz individuālām sūdzībām.

37 Tādēļ, kā izriet no šī sprieduma 18. punkta, pamatlietā attiecīgās Regulas Nr. 261/2004 normas ir piemērojamas tieši un tādēļ uz tām var atsaukties valsts tiesās strīdos starp indivīdiem, tādējādi nodrošinot efektīvu aviopasažieru tiesību aizsardzību tiesā.

38 No iepriekš minētā izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, piemērojot šī panta 1. punktu, katras dalībvalsts ieceltai iestādei, kurai ir iesniegta pasažiera individuāla sūdzība pēc tam, kad gaisa pārvadātājs ir atteicies pasažierim samaksāt minētās regulas 7. panta 1. punktā noteikto kompensāciju, nav jānosaka piespiedu pasākumi pret šo gaisa pārvadātāju ar mērķi piespiest to samaksāt šo kompensāciju.

Tiesāšanās izdevumi

39 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 (astotā palāta) nospriež:

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, 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, piemērojot šī panta 1. punktu, katras dalībvalsts ieceltai iestādei, kurai ir iesniegta pasažiera individuāla sūdzība pēc tam, kad gaisa pārvadātājs ir atteicies pasažierim samaksāt minētās regulas 7. panta 1. punktā noteikto kompensāciju, nav jānosaka piespiedu pasākumi pret šo gaisa pārvadātāju ar mērķi piespiest to samaksāt šo kompensāciju.

[Paraksti]