Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (virspalāta)

2012. gada 23. oktobrī*

Gaisa transports — Regula (EK) Nr. 261/2004 — 5. 7. pants — Monreālas konvencija — 19. un 29. pants — Tiesības uz kompensāciju lidojuma kavēšanās gadījumā — Saderība

Apvienotās lietas C-581/10 un C-629/10

par lūgumiem sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Amtsgericht Köln* (Vācija) un *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Apvienotā Karaliste) iesniedza ar lēmumiem, kas attiecīgi pieņemti 2010. gada 3. novembrī un 10. augustā un kas Tiesā reģistrēti 2010. gada 13. un 24. decembrī, tiesvedībās

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

pret

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

un

The Queen pēc lūguma, ko iesniedza

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

pret

Civil Aviation Authority (C-629/10).

* Tiesvedības valoda – vācu un angļu.

TIESA (virspalāta)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs V. Skouris [*V. Skouris*], priekšsēdētāja vietnieks K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], palātu priekšsēdētāji A. Ticano [*A. Tizzano*], Dž. Arestis [*G. Arestis*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents) un M. Bergere [*M. Berger*], tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*], E. Borgs Bartets [*A. Borg Barthet*], Ž. K. Bonišo [*J.-C. Bonichot*], D. Švābi [*D. Šváby*] un A. Prehala [*A. Prechal*],

ģenerāladvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretāre A. Impellicēri [*A. Impellizzeri*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 20. marta tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *Deutsche Lufthansa AG* vārdā – *Ch. Giesecke*, *Rechtsanwalt*,

— *TUI Travel plc*, *British Airways plc*, *easyJet Airline Company Ltd* un *International Air Transport Association* vārdā – *L. Van den Hende*, *solicitor*, un *D. Anderson*, *QC*,

— *Civil Aviation Authority* vārdā – *A. Shah*, *QC*,

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

— Apvienotās Karalistes valdības vārdā – *S. Ossowski*, pārstāvis, kam palīdz *D. Beard*, *QC*,

— Francijas valdības vārdā – *G. de Bergues* un *M. Perrot*, pārstāvji,

— Polijas valdības vārdā – *M. Szpunar*, kā arī *K. Bożekowska-Zawisza* un *M. Kamejsza*, pārstāvji,

— Eiropas Parlamenta vārdā – *L. G. Knudsen* un *A. Troupiotis*, pārstāvji,

— Eiropas Savienības Padomes vārdā – *E. Karlsson* un *A. De Elera*, pārstāvji,

— Eiropas Komisijas vārdā – *K. Simonsson* un *K.-P. Wojcik*, kā arī *N. Yerrell*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2012. gada 15. maija tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Lūgumi sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par 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.), 5.–7. panta interpretāciju un spēkā esamību.

2 Lūgums, kas attiecas uz lietu C-581/10, tika iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *E. Nelson* un viņa ģimeni (turpmāk tekstā visi kopā – "Nelsonu ģimenes locekļi") un aviosabiedrību *Deutsche Lufthansa AG* (turpmāk tekstā – "*Lufthansa*") par šīs sabiedrības atteikumu izmaksāt kompensāciju šiem pasažieriem, kuri tika nogādāti galamērķa lidostā ar 24 stundu kavēšanos, salīdzinot ar sākotnēji paredzēto ierašanās laiku.

3 Lūgums, kas attiecas uz lietu C-629/10, tika iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *TUI Travel plc*, *British Airways plc*, *easyJet Airline Company Ltd* un *International Air Transport Association* [Starptautiskās gaisa satiksmes asociāciju] (turpmāk tekstā visas kopā – "*TUI Travel* u.c.") un *Civil Aviation Authority* [Civilās aviācijas pārvaldi] par šīs pēdējās minētās atteikumu garantēt, ka tā neinterpretēs Regulu Nr. 261/2004 tādējādi, ka ar to tiek noteikts pienākums aviosabiedrībām izmaksāt kompensācijas pasažieriem viņu lidojuma kavēšanās gadījumā.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

4 Konvenciju par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, kas 1999. gada 28. maijā noslēgta Monreālā, Eiropas Kopiena parakstīja 1999. gada 9. decembrī, un tā Kopienas vārdā tika apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV L 194, 38. lpp.; turpmāk tekstā – "Monreālas konvencija").

5 Monreālas konvencijas 17.–37. pants veido tās III nodaļu ar nosaukumu "Pārvadātāja atbildība un zaudējumu kompensācijas apjoms".

6 Šīs konvencijas 19. pantā ar nosaukumu "Aizkavēšanās" ir noteikts:

"Pārvadātājs ir atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies pasažieru, bagāžas vai kravas gaisa pārvadājuma aizkavēšanās dēļ. Tomēr pārvadātājs nav atbildīgs par zaudējumiem, kas radušies aizkavēšanās dēļ, ja viņš pierāda, ka viņš, viņa darbinieki un aģenti veikuši visus pamatoti nepieciešamos pasākumus, lai izvairītos no zaudējumiem, vai arī viņam vai viņiem nebija iespējams veikt šādus pasākumus."

7 Ar minētās konvencijas 22. panta 1. punktu tiek ierobežota pārvadātāja atbildība par zaudējumiem, kas radušies pasažieriem kavēšanās gadījumā, ar 4150 īpašajām aizņēmumtiesībām par katru pasažieri. Šā paša panta 5. punktā būtībā ir paredzēts, ka šis ierobežojums netiek piemērots, ja zaudējumi ir radušies pārvadātāja, viņa darbinieku vai aģentu, tiem rīkojoties atbilstoši savām funkcijām, darbības vai bezdarbības dēļ, kas veikta ar nodomu radīt zaudējumus vai arī neapdomīgi un apzinoties šo zaudējumu rašanās varbūtību.

8 Šīs pašas konvencijas 29. pantā ar nosaukumu "Prasību pamats" ir paredzēts:

"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, vai citi zaudējumi, kas nav faktiskā kaitējuma kompensācija, ir neatgūstami."

Savienības tiesības

9 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1.–4. apsvērumā un 15. apsvērumā ir paredzēts:

"(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.

(2) Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

(3) Lai gan Padomes 1991. gada 4. februāra Regulā (EEK) Nr. 295/91, ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē [(OV L 36, 5. lpp.)], paredzēja pamatprasības pasažieru aizsardzībai, 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.

(4) Tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina ar minēto regulu noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.

[..]

(15) Par ārkārtējiem apstākļiem uzskata tos, kuros gaisa satiksmes pārvaldības lēmums attiecībā uz noteiktu gaisa kuģi noteiktā dienā izraisa ilgu kavēšanos, kavēšanos līdz nākamajai dienai vai viena vai vairāku šā gaisa kuģa lidojumu atcelšanu, pat ja attiecīgais gaisa pārvadātājs ir veicis visus iespējamos pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas."

10 Šīs regulas 2. pantā ar nosaukumu "Definīcijas" ir paredzēts:

"Šajā regulā lieto šādas definīcijas:

[..]

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

11 Šīs pašas regulas 5. pantā ar nosaukumu "Atcelšana" ir paredzēts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

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

[..]

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

[..]

iii) pasažieri nav informēti par atcelšanu mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un viņiem nav piedāvāta maršruta maiņa, sakarā ar kuru viņi var izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika.

[..]

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi.

[..]"

12 Regulas Nr. 261/2004 6. pantā ar nosaukumu "Kavēšanās" ir noteikts:

"1. Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs atbilstīgi paredzētajam izlidošanas laikam paredz lidojuma kavēšanos:

a) divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1 500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem, vai

b) trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3 500 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."

13 Šīs regulas 7. pantā ar nosaukumu "Tiesības saņemt kompensāciju" ir noteikts:

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

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

b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3 500 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 1 500 kilometru vai mazākā attālumā vai

b) par trim stundām attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1 500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1 500 līdz 3 500 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 %.

[..]"

14 Saskaņā ar minētās regulas 8. panta 1. punktu:

"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."

Pamattiesvedības un prejudiciālie jautājumi

Lieta C-581/10

15 Nelsonu ģimenes locekļi [aviosabiedrībā] *Lufthansa* veica rezervāciju lidojumam no Frankfurtes pie Mainas (Vācija) uz Lagosu (Nigērija) 2007. gada 27. jūlijā, kā arī lidojumam atpakaļ LH 565 no Lagosas uz Frankfurti pie Mainas 2008. gada 27. martā. Plānotais pacelšanās laiks šim lidojumam atpakaļ bija plkst. 22.50. 2008. gada 27. martā Nelsonu ģimenes locekļi laikus ieradās Lagosas lidostā. Tomēr lidojums atpakaļ nenotika paredzētajā laikā un viņi tika izmitināti viesnīcā. 2008. gada 28. martā plkst. 16.00 viņi tika nogādāti no viesnīcas lidostā. Lidojums LH 565 beidzot tika uzsākts 2008. gada 29. martā plkst. 1.00 ar aizvietojuma lidaparātu, kuru *Lufthansa* lika atgādāt no Frankfurtes pie Mainas, ar tādu pašu reisa numuru un, galvenokārt, ar tiem pašiem pasažieriem. Lidmašīna Frankfurtē pie Mainas nosēdās plkst. 7.10, proti, vairāk nekā 24 stundas vēlāk par sākotnēji paredzēto ierašanās laiku.

16 Pēc šī lidojuma Nelsonu ģimenes locekļi vērsās iesniedzējtiesā. Viņi tostarp pieprasīja, lai, pamatojoties uz kavēšanos, *Lufthansa* tiktu piespriests samaksāt EUR 600, neieskaitot procentus, katram no tiem, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu un 7. pantu.

17 Šajā saistībā *Lufthansa* norāda, ka, ņemot vērā, ka lidojums notika, to nevar kvalificēt kā "atceltu" Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkta izpratnē, bet gan runa esot par kavēšanos, par kuru šajā regulā tiesības uz kompensāciju neesot paredzētas.

18 Iesniedzējtiesa tiesvedību šajā lietā apturēja, jo tika gaidīts 2009. gada 19. novembrī pasludinātais Tiesas spriedums apvienotajās lietās C-402/07 un C-432/07 *Sturgeon* u.c. (Krājums, I-10923. lpp.). Tiesvedība tika atsākta pēc sprieduma šajā lietā pasludināšanas.

19 Ņemot vērā minēto spriedumu, *Lufthansa*, pirmkārt, norāda, ka tiesības uz atlīdzību, kuras Tiesa atzina kavētu lidojumu pasažieriem, neatbilst Monreālas konvencijā paredzētajai kompensāciju sistēmai. Otrkārt, tā norāda, ka Tiesa iepriekš minētajā spriedumā lietā *Sturgeon* u.c. ir pārsniegusi savas kompetences robežas.

20 Šādos apstākļos *Amtsgericht Köln* [Ķelnes Pirmās instances tiesa] nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai Regulas Nr. 261/2004 7. pantā minētās tiesības saņemt kompensāciju ir uzskatāmas par tiesībām uz zaudējuma atlīdzību, kas nav faktiskā kaitējuma kompensācija, [Monreālas konvencijas] 29. panta otrā teikuma izpratnē?

2) Kāda saikne atbilstoši [iepriekš minētajam spriedumam apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c.] ir starp tiesībām saņemt kompensāciju, kuras ir balstītas uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, ja pasažieri savu galamērķi sasniedz trīs stundas vai vēlāk pēc sākotnēji plānotā ierašanās laika, un Monreālas konvencijas 19. pantā paredzētajām tiesībām uz zaudējumu atlīdzību par kavējumu, ievērojot to, ka saskaņā ar šīs pašas konvencijas 29. panta otro teikumu zaudējumi, kuru pamatā nav faktiskais kaitējums, ir neatlīdzināmi?

3) Cik saderīgs ir iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c pamatā esošais interpretācijas kritērijs, saskaņā ar kuru tiesības saņemt kompensāciju atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 7. pantam ir attiecinātas arī uz gadījumiem, kad lidmašīna kavējas, ar interpretācijas kritēriju, ko Tiesa šai pašai regulai piemēroja savā 2006. gada 10. janvāra spriedumā lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp.)?"

Lieta C-629/10

21 *TUI Travel plc* ir starptautiska grupa, kas nodrošina atpūtas organizēšanu, un tai pieder septiņas aviosabiedrības, tostarp arī *Thomson Airways*, kas ir izvietota Apvienotajā Karalistē. *British Airways plc* un *easyJet Airlines Company Ltd* ir aviosabiedrības, kas veic regulārus pasažieru starptautiskos gaisa pārvadājumus.

22 *International Air Transport Association* ir starptautiska komercorganizācija, kas apvieno aptuveni 230 aviosabiedrības, kas veic 93 % no starptautiskajiem regulārajiem gaisa pārvadājumiem.

23 *Civil Aviation Authority* ir neatkarīga aviācijas valsts iestāde Apvienotajā Karalistē. Tās darbības ietver ekonomisko regulējumu, gaisa telpas politiku, drošības un patērētāju tiesību aizsardzības regulējumu. Tā atbild par aviācijas tiesiskā regulējuma ievērošanu Apvienotajā Karalistē.

24 *TUI Travel* u.c. lūdza *Civil Aviation Authority* apstiprināt, ka tā neinterpretēs Regulu Nr. 261/2004 tādējādi, ka ar to tiek noteikts pienākums aviosabiedrībām izmaksāt kompensācijas to pasažieriem lidojuma kavēšanās gadījumā. *Civil Aviation Authority* atteicās piekrist šai prasībai, norādot, ka tai ir saistošas iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. sekas.

25 Tādējādi *TUI Travel* u.c. vērsās iesniedzējtiesā, lai apstrīdētu *Civil Aviation Authority* nostāju.

26 Uzskatot, ka *TUI Travel* u.c. argumenti ir pamatoti, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

"1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5.–7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka tie paredz [šīs regulas] 7. pantā noteiktās kompensācijas izmaksu pasažieriem lidojuma kavēšanās gadījumā [minētās regulas] 6. panta izpratnē, un ja tā, tad kādos apstākļos?

2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, vai [Regulas Nr. 261/2004] 5.–7. pants ir pilnībā vai daļēji spēkā neesošs, jo tie pārkāpj vienlīdzīgas attieksmes principu?

3) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai [Regulas Nr. 261/2004] 5.–7. pants ir pilnībā vai daļēji spēkā neesošs, jo tie:

   a) ir pretrunā Monreālas konvencijai,

   b) pārkāpj samērīguma principu un/vai

   c) pārkāpj tiesiskās noteiktības principu?

4) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša un uz trešo jautājumu – noliedzoša, kādi un vai vispār uz Tiesas spriedumu šajā prejudiciālā nolēmuma lietā attiecināmi ierobežojumi saistībā ar tā iedarbību laikā?

5) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, kāda un vai vispār nozīme šajā lietā [iepriekš minētajam spriedumam apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c.] ir laika posmā no tā pasludināšanas datuma 2009. gada 19. novembrī līdz Tiesas prejudiciālā nolēmuma pasludināšanai šajā lietā?"

27 Ar Tiesas priekšsēdētāja 2011. gada 30. novembra rīkojumu lietas C-581/10 un C-629/10 tika apvienotas mutvārdu procesa un sprieduma pasludināšanas nolūkiem.

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu lietā C-629/10, proti, par tiesību uz kompensāciju esamību saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 lidojuma kavēšanās gadījumā un nosacījumiem, ar kādiem ir jānotiek šīs kompensācijas izmaksai

28 Ar savu pirmo jautājumu lietā C-629/10 iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai, un – apstiprinošas atbildes gadījumā, ar kādiem nosacījumiem kavētu lidojumu pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004.

29 Šajā saistībā ir jānorāda, ka šādas tiesības nav tieši paredzētas ne šīs regulas 7. pantā, ne arī kādā citā tās tiesību normā.

30 Ņemot to vērā, no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkta izriet, ka, ievērojot minētajā tiesību normā precizētus nosacījumus, tiesības saņemt vienreizēju kompensāciju ir pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, ja viņi par atcelšanu nav informēti iepriekš vai arī, ja viņi ir informēti mazāk nekā septiņas dienas pirms paredzētā izlidošanas laika un ja viņiem gaisa pārvadātājs nav varējis piedāvāt maršruta maiņu, sakarā ar kuru viņi varētu izlidot ne vairāk kā vienu stundu pirms iepriekš paredzētā izlidošanas laika un sasniegt savu galamērķi mazāk nekā divas stundas pēc paredzētā ielidošanas laika (skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 57. punkts).

31 Tādējādi minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā gaisa pārvadātājam ir sniegta zināma rīcības brīvība piedāvāt lidojuma, kurš ir atcelts pēdējā brīdī, pasažierim maršruta maiņu, neizmaksājot kompensāciju. Atbilstoši šai tiesību normai pārvadātājam ir tiesības piedāvāt pasažierim maršruta maiņu, kura ilgums pārsniedz atceltā lidojuma ilgumu. Tomēr, pat ja pārvadātājs pilnībā izmanto abas minētajā tiesību normā noteiktās iespējas, proti, pietuvināt minētā pasažiera izlidošanas brīdi par vienu stundu un attālināt viņa ierašanos par laiku, kas nepārsniedz divas stundas, kopējais piedāvātā maršruta maiņas ilgums nekādā ziņā nevar būt līdzvērtīgs vai pārsniegt trīs stundas, salīdzinot ar atceltā lidojuma ilgumu. Ja šī robeža tiek pārsniegta, attiecīgajam pasažierim noteikti tiek izmaksāta kompensācija.

32 Turpretī nevienā no šīs regulas noteikumiem nav skaidri paredzēta vienreizēja kompensācija pasažieriem, kuri pēdējā brīdī pirms viņu lidojuma vai pat šī lidojuma laikā uzzina, ka tas būtiski kavēsies, un kuri savu galamērķi sasniedz trīs stundas vai vēlāk pēc sākotnēji paredzētā ierašanās laika.

33 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka vienlīdzīgas attieksmes princips nosaka, ka līdzīgās situācijās nedrīkst piemērot atšķirīgus noteikumus un atšķirīgās situācijās nedrīkst piemērot vienādus noteikumus, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota (iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

34 Jāuzskata, ka kavētu lidojumu pasažieri un atceltu lidojumu pasažieri atrodas līdzīgās situācijās attiecībā uz Regulā Nr. 261/2004 paredzētās kompensācijas piemērošanu, jo šie pasažieri cieš līdzīgas neērtības, proti, laika zudumu, kas atbilst vai pārsniedz trīs stundas, salīdzinot ar to lidojuma sākotnējo plānojumu (skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 54. punkts).

35 Turklāt gan vienā, gan otrā grupā ietilpstošajiem pasažieriem praktiski nav iespēju brīvi pārkārtot viņu ceļojumu, jo viņi saskaras vai nu ar nopietnu starpgadījumu viņu gaidāmā vai jau notiekošā lidojuma nodrošināšanā, vai nu ar šāda lidojuma atcelšanu, kad nepieciešamības gadījumā tiek piedāvāta maršruta maiņa. Tādējādi, ja viena vai otra iemesla dēļ viņi pilnīgi noteikti nevar sasniegt savu galamērķi attiecīgajā brīdī, viņi nekādi nevar izvairīties no laika zuduma, kas izriet no jaunās situācijas, un viņiem šajā saistībā nav nekādas rīcības brīvības.

36 Turklāt šos apsvērumus apstiprina Regulas Nr. 261/2004 preambulas 3. apsvērums, ar kuru, tostarp norādot uz pārāk augsto tādu pasažieru skaitu, kurus ir skārusi atcelšana bez iepriekšēja brīdinājuma un būtiskas kavēšanās, netieši tiek uzsvērta abu šo pasažieru grupu ciesto neērtību līdzvērtība.

37 Šādos apstākļos un ņemot vērā to, ka Regulas Nr. 261/2004 mērķis ir palielināt visu lidmašīnas pasažieru aizsardzību, pret pasažieriem, kuru lidojums kavējas trīs stundas vai ilgāk, nevar piemērot atšķirīgu attieksmi kā pret pasažieriem, kuriem ir tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu, jo šāda atšķirīga attieksme starp abām šīm grupām nav pienācīgi attaisnota, ņemot vērā šīs regulas mērķus (skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 59., kā arī 60. punkts).

38 Lai atrisinātu šo nevienlīdzību, Regula Nr. 261/2004 ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažieri, kuru lidojums ilgstoši kavējas, var saņemt tādu pašu kompensāciju kā pasažieri, kuru lidojums ir atcelts, proti, šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā paredzēto kompensāciju (skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 61. punkts).

39 Tādējādi ir jāpiebilst, ka, pieņemot Regulu Nr. 261/2004, likumdevējs vēlējās arī līdzsvarot lidmašīnu pasažieru intereses ar gaisa pārvadātāju interesēm. Paredzot noteiktas tiesības šiem pasažieriem, tas vienlaikus šīs regulas preambulas 15. apsvērumā un 5. panta 3. punktā noteica, ka gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā kompensācija, ja tie var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai ilgstošu kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles (iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 67. punkts).

40 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu lietā C-629/10 ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavētu lidojumu pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šo regulu, ja viņi šādu lidojumu dēļ cieš laika zudumu, kas ir līdzvērtīgs vai pārsniedz trīs stundas, proti, ja viņi sasniedz savu galamērķi trīs stundas vai vēlāk pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā ierašanās laika. Tomēr šāda kavēšanās pasažieriem nedod tiesības saņemt kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka ilgstošu kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles.

Par pirmo un otro jautājumu lietā C-581/10, kā arī trešā jautājuma a) punktu lietā C-629/10, proti, Regulas Nr. 261/2004 5.–7. panta spēkā esamība, ņemot vērā Monreālas konvenciju

41 Ar pirmo un otro jautājumu lietā C-581/10, kā arī trešā jautājuma a) punktu lietā C-629/10 iesniedzējtiesas būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants ir spēkā esošs, ņemot vērā Monreālas konvencijas 29. panta otro teikumu, ja tie tiek interpretēti tādējādi, ka kavētu lidojumu pasažieriem, kuri savu galamērķi sasniedz trīs stundas vai vēlāk pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā laika, ir tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar šo regulu.

42 *Lufthansa*, *TUI Travel* u.c., kā arī Vācijas un Apvienotās Karalistes valdības uzskata, ka, ja ar minēto regulu būtu paredzēts piešķirt tiesības uz kompensāciju kavētu lidojumu pasažieriem, tas būtu pretrunā pašai Monreālas konvencijas 29. panta otrā teikuma redakcijai, kurā ir paredzēta prasība par zaudējumu, kas rodas gaisa pārvadājumu kavēšanās dēļ, atlīdzību un ir noteikti precīzi nosacījumi un ierobežojumi šo pasažieru kompensācijas principam, kam neatbilst attiecīgās Regulas Nr. 261/2004 tiesību normas.

43 Turpretī *Lufthansa*, *TUI Travel* u.c., kā arī šīs valdības nekādi neapstrīd, ka tiesības uz kompensāciju atbilstoši Regulai Nr. 261/2004 ir saderīgas ar Monreālas konvencijas 29. panta otro teikumu attiecībā uz pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, un attiecībā uz pasažieriem, kuru iekāpšana ir atteikta.

44 Tomēr šajā saistībā no Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punkta b) apakšpunkta un 7. panta 2. punkta aplūkošanas kopsakarā izriet, ka iekāpšanas atteikums ar maršruta maiņu vai lidojuma atcelšana ar maršruta maiņu, pirmkārt, var radīt pasažieru gaisa pārvadājumu kavēšanos un, otrkārt, radīt tiesības uz kompensāciju pasažieriem, uz kuriem attiecas šāda kavēšanās.

45 Tādējādi *Lufthansa*, *TUI Travel* u.c., kā arī minētās valdības ar savu argumentāciju netieši apstrīd pašas tiesības uz kompensāciju, kas ir paredzētas Regulā Nr. 261/2004, un, galu galā, šīs regulas 5.–7. panta atbilstību Monreālas konvencijai.

46 Iepriekš minētā sprieduma lietā *IATA* un *ELFAA* 45. punktā Tiesa nosprieda, ka ne no Monreālas konvencijas 19., 22. un 29. panta, ne arī no kādiem citiem šīs konvencijas noteikumiem neizriet, ka tās autori būtu paredzējuši pasargāt gaisa pārvadātājus no visu citu veidu prasījumiem, kas nav paredzēti šajās tiesību normās, īpaši tiem, ko varētu sagaidīt no valsts iestādēm, lai standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzinātu kaitējumu, kas izpaužas kā neērtības sakarā ar kavēšanos pasažieru gaisa pārvadājumos, neciešot neērtības, kas saistītas ar prasības pieteikumu par ciestajiem zaudējumiem iesniegšanu tiesās.

47 Pat ja prejudiciālo jautājumu par atbilstību Monreālas konvencijai priekšmets attiecās tikai uz Regulas Nr. 261/2004 6. pantā paredzētajiem palīdzības pasākumiem un standartizētu un tūlītēju atbalstu, Tiesa neizslēdza, ka citi pasākumi, piemēram, minētās regulas 7. pantā paredzētais kompensācijas pasākums, varētu nebūt Monreālas konvencijas piemērošanas jomā.

48 Šis pēdējais minētais pasākums sīkāk tika pētīts iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., kur Tiesa precizēja, pirmkārt, ka laika zudums ir uzskatāms par Regulā Nr. 261/2004 paredzēto neērtību tāpat kā citas neērtības, kas ir jāatlīdzina, izmantojot šajā regulā paredzētos pasākumus. Otrkārt, tā konstatēja, ka šīs neērtības ir jāatlīdzina, izmantojot kompensāciju attiecīgajiem pasažieriem atbilstoši šai regulai (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 52., kā arī 61. punkts).

49 Šajā saistībā ir jāprecizē, ka tāpat kā attiecībā uz neērtībām, uz kurām tika norādīts iepriekš minētajā spriedumā lietā *IATA* un *ELFAA*, laika zudumu nevar kvalificēt kā "zaudējumus, kas radušies aizkavēšanās dēļ" Monreālas konvencijas 19. panta izpratnē un šī iemesla dēļ tam nav piemērojams Monreālas konvencijas 29. pants.

50 Šīs konvencijas 19. pantā, konkrētāk, tiek pieprasīts, lai zaudējumi rastos aizkavēšanās dēļ, lai pastāvētu cēloņsakarība starp aizkavēšanos un zaudējumiem un lai zaudējumi tiktu individualizēti, ņemot vērā dažādos kaitējumus, kas ir radušies dažādiem pasažieriem.

51 Pirmkārt, laika zudums nav zaudējumi, kas radušies aizkavēšanās dēļ, bet gan neērtības, tāpat kā citas neērtības, kuras ir izraisījusi situācija, kad ir atteikta iekāpšana, lidojums ir atcelts vai ilgstoši kavējas, un kuras ir saistītas ar šādām situācijām, piemēram, ērtību trūkums vai tas, ka īslaicīgi trūkst parasti pieejamie komunikāciju līdzekļi.

52 Turklāt no laika zuduma identiski cieš visi kavēto lidojumu pasažieri un tādējādi to ir iespējams atlīdzināt, izmantojot standartizētu pasākumu, bez nepieciešamības jebkādā veidā izvērtēt katra attiecīgā pasažiera individuālo situāciju. Tādējādi šādu pasākumu var piemērot tūlītēji.

53 Visbeidzot, ne vienmēr pastāv cēloņsakarība starp faktisku kavēšanos, no vienas puses, un laika zudumu, kas tiek uzskatāms par būtisku, lai noteiktu, ka pastāv tiesības uz kompensāciju Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, vai aprēķinātu šīs kompensācijas apmēru, no otras puses.

54 Īpašais kompensācijas izmaksas pienākums, kurš noteikts Regulā Nr. 261/2004, neizriet no faktiskas kavēšanās, bet tikai no tādas kavēšanās, kas rada laika zudumu, kurš ir līdzvērtīgs vai pārsniedz trīs stundas, salīdzinot ar sākotnēji paredzēto ierašanās laiku. Turklāt, lai gan kavēšanās ilgums parasti ir uzskatāms par faktoru, kas palielina nozīmīgāku zaudējumu rašanās iespēju, vienreizējā kompensācija, kas tiek piešķirta saskaņā ar minēto regulu, šajā saistībā nemainās, jo faktiskās kavēšanās ilgums, kas pārsniedz trīs stundas, netiek ņemts vērā, aprēķinot kompensācijas, kas ir jāmaksā saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, apmēru.

55 Šādos apstākļos laika zudums, kuru rada lidojuma kavēšanās, kas ir uzskatāms par neērtību Regulas Nr. 261/2004 izpratnē un ko nevar kvalificēt kā "zaudējumus, kas radušies aizkavēšanās dēļ" Monreālas konvencijas 19. panta izpratnē, neietilpst minētās konvencijas 29. panta piemērošanas jomā.

56 Tādējādi pienākums, kas izriet no Regulas Nr. 261/2004 un kura mērķis ir izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kuru lidojums ilgstoši kavējas, šķiet, atbilst Monreālas konvencijas 29. pantam.

57 Turklāt jākonstatē, ka pienākums izmaksāt kompensāciju, kas izriet no Regulas Nr. 261/2004, papildina Monreālas konvencijas 29. pantu, ciktāl tas ir piemērojams pirms šajā pantā paredzētās tiesību normas (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 46. punkts).

58 No tā izriet, ka pats šis pienākums izmaksāt kompensāciju nav šķērslis, lai attiecīgie pasažieri gadījumā, kad šī pati kavēšanās tiem turklāt radītu individuālus zaudējumus, par ko ir tiesības saņemt kompensāciju, turklāt varētu celt prasību, lai saņemtu individualizētu zaudējumu atlīdzināšanu Monreālas konvencijā paredzētajā kārtībā (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, 44. un 47. punkts).

59 Šajā saistībā, interpretējot Regulas Nr. 261/2004 12. pantu ar nosaukumu "Turpmāka kompensācija", Tiesa konstatēja, ka šis pants var papildināt šajā regulā paredzēto pasākumu piemērošanu tādējādi, ka pasažieriem tiek kompensēts kopējais tā kaitējuma apmērs, kas tiem nodarīts tāpēc, ka gaisa pārvadātājs nav pildījis savas līgumsaistības. Šis nosacījums tādējādi valsts tiesai ļauj piespriest gaisa pārvadātājam atlīdzināt kaitējumu, kas pasažieriem radies gaisa pārvadājumu līguma neizpildes dēļ, balstoties uz citu juridisko pamatu, nevis Regulu Nr. 261/2004, t.i., tostarp atbilstoši kārtībai, kas ir paredzēta Monreālas konvencijā vai valsts tiesību aktos (2011. gada 13. oktobra spriedums lietā C-83/10 *Sousa Rodríguez* u.c., Krājums, I-9469. lpp., 38. punkts).

60 Ņemot vērā iepriekš minēto, jākonstatē, ka, izvērtējot pirmo un otro jautājumu lietā C-581/10, kā arī trešā jautājuma a) punktu lietā C-629/10, nav atklāts neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 261/2004 5.–7. panta spēkā esamību.

Par trešo jautājumu lietā C-581/10 un trešā jautājuma c) punktu lietā C-629/10, proti, par Regulas Nr. 261/2004 5.–7. panta spēkā esamību, ņemot vērā tiesiskās noteiktības principu

61 Uzdodot trešo jautājumu lietā C-581/10 un trešā jautājuma c) punktu lietā C-629/10, iesniedzējtiesas būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants, kādi tie ir interpretēti iepriekš minētajā spriedumā apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., ir spēkā esoši, ņemot vērā tiesiskās noteiktības principu.

62 *TUI Travel* u.c., kā arī Apvienotās Karalistes valdība uzskata, ka, ja Regula Nr. 261/2004 tiktu interpretēta tādējādi, ka ar to ir noteikts pienākums izmaksāt kompensāciju kavētu lidojumu pasažieriem, tas neatbilstu šim principam. Šāda interpretācija būtu nesaderīga ar, pirmkārt, iepriekš minēto spriedumu lietā *IATA* un *ELFAA*, no kura izrietot, ka nepastāvot nekāds pienākums izmaksāt kompensāciju šādos gadījumos. Otrkārt, netiktu ņemts vērā Savienības likumdevēja nolūks, kā arī šīs regulas skaidrais formulējums, no kura izrietot, ka kompensācija ir jāizmaksā tikai iekāpšanas atteikuma un lidojuma atcelšanas gadījumos.

63 Šāda argumentācija ir jānoraida, ņemot vērā šajā spriedumā iepriekš izklāstītos konstatējumus.

64 Īpaši attiecībā uz, pirmkārt, saistību starp iepriekš minētajiem spriedumiem lietā *IATA* un *ELFAA*, kā arī apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., no šī sprieduma 46.–48. punkta izriet, ka starp šiem abiem spriedumiem nav nekādas neatbilstības, jo ar otro spriedumu tiek īstenoti pirmajā noteiktie principi.

65 Turklāt no šī sprieduma 30.–39. punkta izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 interpretācija, ar kuru ir noteikts pienākums izmaksāt kompensāciju par ilgstoši kavētiem lidojumiem, ievēro Savienības likumdevēja gribu.

66 Visbeidzot, attiecībā uz gaisa pārvadātājiem noteikto pienākumu skaidrību ir jāatgādina, ka tiesiskās noteiktības princips noteic, ka personām ir nepārprotami jāzina savas tiesības un pienākumi un attiecīgi jārīkojas (skat. 1981. gada 9. jūlija spriedumu lietā 169/80 *Gondrand* un *Garancini*, *Recueil*, 1931. lpp., 17. punkts; 1996. gada 13. februāra spriedumu lietā C-143/93 *Van Es Douane Agenten*, *Recueil*, I-431. lpp., 27. punkts, kā arī 2005. gada 14. aprīļa spriedumu lietā C-110/03 Beļģija/Komisija, Krājums, I-2801. lpp., 30. punkts).

67 Ņemot vērā prasības, kas izriet no vienlīdzīgas attieksmes principa, gaisa pārvadātāji nevar izmantot tiesiskās noteiktības principu, lai apgalvotu, ka pienākums izmaksāt kompensāciju pasažieriem, kas tiem noteikts Regulā Nr. 261/2004, līdz tajā paredzētajiem apmēriem lidojuma kavēšanās gadījumā pārkāptu šo pēdējo minēto principu.

68 Turklāt, kā ģenerāladvokāts norādīja to savu secinājumu 46. punktā, sākot no iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. pasludināšanas – pasažieriem, kuru lidojums kavējas, un gaisa pārvadātājiem ir jābūt nemaldīgai iespējai uzzināt, sākot no kura brīža pirmie var pieprasīt kompensācijas izmaksu un otrajiem ir pienākums izmaksāt šo kompensāciju, tādējādi skaidra laika ierobežojuma ieviešana ļauj izvairīties arī no tā, ka valsts tiesas atšķirīgi izvērtē ilgas kavēšanās jēdzienu, un tādējādi attiecīgā gadījumā tiek radīta tiesiskā nenoteiktība.

69 Tādējādi ir jākonstatē, ka, izvērtējot trešo jautājumu lietā C-581/10 un trešā jautājuma c) punktu lietā C-629/10, nav atklāts neviens apstāklis, kas varētu ietekmēt Regulas Nr. 261/2004 5.–7. panta spēkā esamību.

Par trešā jautājuma b) punktu lietā C-629/10, proti, par samērīguma principu

70 Ar sava trešā jautājuma b) punktu lietā C-629/10 iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants ir spēkā esoši, ņemot vērā samērīguma principu, ja tie tiek interpretēti tādējādi, ka pasažieriem, kuru lidojums kavējas, ir tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar šo regulu.

71 Samērīguma princips, kas ir viens no vispārīgajiem Savienības tiesību principiem, prasa, lai Eiropas Savienības iestāžu tiesību akti nepārsniegtu to, kas ir atbilstošs un vajadzīgs, lai sasniegtu attiecīgajā tiesiskajā regulējumā noteiktos mērķus, ņemot vērā, ka, ja ir iespēja izvēlēties starp vairākiem piemērotiem pasākumiem, ir jāizvēlas vismazāk apgrūtinošais un tā radītās neērtības nedrīkst būt nesamērīgas ar sasniedzamajiem mērķiem (2002. gada 12. marta spriedums apvienotajās lietās C-27/00 un C-122/00 *Omega Air* u.c., *Recueil*, I-2569. lpp., 62. punkts, kā arī 2006. gada 12. janvāra spriedums lietā C-504/04 *Agrarproduktion Staebelow*, Krājums, I-679. lpp., 35. punkts).

72 Šajā lietā ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa lidmašīnu pasažieru aizsardzību neatkarīgi no tā, vai viņiem ir atteikta iekāpšana vai lidojums ir atcelts vai ilgstoši kavēts, jo visiem šiem pasažieriem ir radītas līdzīgi nopietnas problēmas un neērtības saistībā ar gaisa pārvadājumiem (skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 44. punkts).

73 *TUI Travel* u.c., kā arī Apvienotās Karalistes valdība norāda, ka, ja Regula Nr. 261/2004 tiek interpretēta tādējādi, ka tajā ir paredzēta kompensācijas izmaksa pasažieriem to lidojuma kavēšanās gadījumā, šāda interpretācija būtu nesamērīga, ņemot vērā šajā regulā paredzētos mērķus, jo tādējādi gaisa pārvadātājiem būtu jācieš pārmērīgs finanšu apgrūtinājums. Turklāt tai arī būtu nesamērīga ietekme uz pasažieriem, jo pastāvētu risks, ka pārvadātāji šī pienākuma finansiālās izmaksas pārnestu uz saviem tarifiem, kā arī samazinātu tuvo lidojumu skaitu un atteiktos no tālākiem galamērķiem.

74 Tomēr vispirms šajā saistībā ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētā vienreizējā kompensācija ļauj atlīdzināt pasažieriem radušos laika zudumu, nepastāvot pienākumam pierādīt individuāla kaitējuma rašanos. Tādējādi šis pasākums ļauj nodrošināt augstu lidmašīnu pasažieru aizsardzības līmeni, kas ir šīs regulas mērķis.

75 Ņemot vērā ciestā laika zuduma neatgriezeniskumu, objektīvumu un vieglo aprēķināmību (tostarp skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 52. punkts), pasākums, ar kuru visiem pasažieriem, uz kuriem attiecas šīs neērtības, tiek piešķirta tūlītēja finansiāla kompensācija, šķiet, ir īpaši atbilstošs.

76 Protams, ir taisnība, ka šī kompensācija rada zināmas finansiālās sekas gaisa pārvadātājiem. Tomēr tās nevar uzskatīt par nesamērīgām, ņemot vērā lidmašīnas pasažieru paaugstinātas aizsardzības mērķi.

77 Pirmkārt, pienākums izmaksāt kompensāciju, kas izriet no Regulas Nr. 261/2004 7. panta, attiecas nevis uz visiem kavējumiem, bet tikai uz būtiskiem kavējumiem.

78 Turklāt kompensācijas summa, kas ir noteikta EUR 250, EUR 400 un EUR 600 apmērā atkarībā no attiecīgo lidojumu ilguma, var tikt vēl samazināta par 50 % saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. panta 2. punkta c) apakšpunktu, ja lidojums, uz kuru neattiecas minētās regulas 7. panta 2. punkta a) un b) apakšpunkts, nav kavēts ilgāk par četrām stundām (iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 63. punkts).

79 Turklāt gaisa pārvadātājiem nav jāmaksā minētā kompensācija, ja tie var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu vai ilgstošu kavēšanos ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles (skat. iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 67. punkts).

80 Turklāt ir jānorāda, ka no Regulas Nr. 261/2004 izrietošie pienākumi neietekmē šo pārvadātāju tiesības lūgt atlīdzinājumu no ikvienas personas, kura ir radījusi kavējumu, tostarp trešajām personām, kā tas ir noteikts šīs regulas 13. pantā. Šāds atlīdzinājums līdz ar to varētu samazināt vai pat pilnībā segt šo pārvadātāju izmaksas, kas ir saistītas ar šiem pienākumiem. Turklāt nešķiet nesaprātīgi, ka tās, izņemot minētās tiesības uz atlīdzinājumu, uzreiz sedz gaisa pārvadātāji, ar kuriem attiecīgie pasažieri ir saistīti

ar pārvadājuma līgumu, kas viņiem dod tiesības uz lidojumu, kuru nedrīkst nedz atcelt, nedz arī aizkavēt (iepriekš minētie spriedumi lietā *IATA* un *ELFAA*, 90. punkts, kā arī apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., 68. punkts).

81 Turklāt no judikatūras izriet, ka, ņemot vērā nozīmīgumu, kāds ir piešķirts patērētāju, tostarp tādējādi lidmašīnu pasažieru, aizsardzības mērķim, tas var attaisnot negatīvās, pat ievērojamās ekonomiskās sekas atsevišķiem tirgus dalībniekiem (šajā ziņā skat. 2010. gada 8. jūnija spriedumu lietā C-58/08 *Vodafone* u.c., Krājums, I-4999. lpp., 53., kā arī 69. punkts).

82 Jāpiebilst, kā to norādījis ģenerāladvokāts savu secinājumu 60. punktā, ka atbilstoši datiem, kas Tiesai iesniegti saistībā ar ilgstošu kavējumu biežumu un minētās kompensācijas izmaksām aviosabiedrībām, lidojumu, kuru kavēšanās rada tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, proporcija ir mazāka par 0,15 %.

83 Visbeidzot, Tiesai nav iesniegta nekāda konkrēta informācija, kas ļautu konstatēt, ka kompensācijas izmaksa ilgstošu kavējumu gadījumā radītu tarifu pieaugumu vai tuvo lidojumu skaita samazināšanos un atteikšanos no tālākiem galamērķiem.

84 Tādējādi ir jākonstatē, ka, izvērtējot trešā jautājuma b) punktu lietā C-629/10, nav konstatēts neviens apstāklis, kas ietekmētu Regulas Nr. 261/2004 5.–7. panta spēkā esamību.

Par otro un piekto jautājumu lietā C-629/10

85 Tā kā šie jautājumi ir uzdoti gadījumā, ja uz pirmo jautājumu lietā C-629/10 būtu atbildēts noliedzoši, uz tiem nav jāatbild.

Par ceturto jautājumu lietā C-629/10 saistībā ar šī sprieduma iedarbību laikā

86 Uzdodot ceturto jautājumu lietā C-629/10, iesniedzējtiesa vēlas uzzināt, kāda ir šī sprieduma iedarbība laikā, ciktāl tas attiecas uz pasažieru, kuru lidojums kavējas trīs stundas vai ilgāk, salīdzinot ar sākotnēji paredzēto ierašanās laiku, tiesībām uz kompensāciju.

87 *TUI Travel* u.c. apgalvo, ka, ja Tiesa uz pirmo jautājumu atbild apstiprinoši un uz trešo jautājumu – noliedzoši, tai ir jāierobežo šī sprieduma iedarbība laikā, lai uz Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pantu nevarētu atsaukties, lai pamatotu pasažieru pieprasījumus izmaksāt kompensāciju par lidojumiem, kuri ir kavēti pirms šī sprieduma datuma, izņemot attiecībā uz pasažieriem, kuri šī sprieduma pasludināšanas dienā jau ir cēluši prasību tiesā, lai saņemtu šo kompensāciju. Neraugoties uz iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c., aviosabiedrības un citas iesaistītās puses varētu šajā brīdī saprātīgi secināt, ka Regulas Nr. 261/2004 7. pants nav piemērojams pasažieriem, kuru lidojums kavējas, jo šāds spriedums būtu pretrunā šīs regulas skaidrajam formulējumam, kā arī iepriekš minētajam spriedumam lietā *IATA* un *ELFAA*.

88 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Savienības tiesību normas interpretācija, ko sniedz Tiesa LESD 267. pantā noteiktās kompetences ietvaros, izskaidro un precizē šīs tiesību normas jēgu un apjomu, kādā tā ir jāsaprot un jāpiemēro vai kādā to būtu bijis jāsaprot un jāpiemēro no tās spēkā stāšanās brīža. No tā izriet, ka šo tiesību normu, šādi interpretētu, var piemērot un tiesām tā ir jāpiemēro tiesiskajām attiecībām, kas radušās un nodibinātas pirms lūguma sniegt interpretāciju, ja citos aspektos ir izpildīti nosacījumi, kas ļauj kompetentajās tiesās ierosināt tiesvedību attiecībā uz šīs normas piemērošanu (tostarp skat. 2002. gada 3. oktobra spriedumu lietā C-347/00 *Barreira Pérez*, *Recueil*, I-8191. lpp., 44. punkts, kā arī 2005. gada 17. februāra spriedumu apvienotajās lietās C-453/02 un C-462/02 *Linneweber* un *Akritidis*, Krājums, I-1131. lpp., 41. punkts).

89 Tiesa tikai izņēmuma kārtā, piemērojot Savienības tiesību sistēmai raksturīgo vispārējo tiesiskās noteiktības principu, var ierobežot iespēju visām ieinteresētajām personām atsaukties uz tiesību normu, kuru tā ir interpretējusi, lai apstrīdētu labā ticībā nodibinātas tiesiskās attiecības (tostarp skat. 2000. gada 23. maija spriedumu lietā C-104/98 *Buchner* u.c., *Recueil*, I-3625. lpp., 39. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu apvienotajās lietās *Linneweber* un *Akritidis*, 42. punkts).

90 Šajā saistībā Tiesai tomēr ir jānosaka īpašs brīdis, kad stāsies spēkā interpretācija, kuru tā sniedz Savienības tiesību normai.

91 Šajā saistībā Tiesa jau ir nospriedusi, ka šādas interpretācijas iedarbības laikā ierobežojums ir pieļaujams tikai spriedumā, kurā ir lemts par pieprasīto interpretāciju. Šis princips nodrošina šo tiesību vienlīdzīgu attieksmi pret dalībvalstīm un citām personām un tāpat īsteno no tiesiskās noteiktības principa izrietošās prasības (2007. gada 6. marta spriedums lietā C-292/04 *Meilicke* u.c., Krājums, I-1835. lpp., 37. punkts).

92 Interpretācija, kuru *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* lūdza lietā C-629/10, attiecas uz tiesībām uz kompensāciju saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004, kas ir jāizmaksā lidmašīnu pasažieriem, ja viņu lidojuma kavēšanās dēļ viņi cieš laika zudumu, kas ir līdzvērtīgs vai pārsniedz trīs stundas, proti, ja viņi sasniedz savu galamērķi trīs stundas vai ilgāk pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā ierašanās laika. Šajā saistībā no iepriekš minētā sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. 61. punkta jau izriet, ka lidmašīnu pasažieriem ir šādas tiesības.

93 Jākonstatē, ka šajā pēdējā minētajā spriedumā Tiesa nav ierobežojusi iepriekšējā punktā minētās Regulas Nr. 261/2004 interpretācijas par tiesībām uz kompensāciju iedarbību laikā.

94 Tādējādi šī sprieduma iedarbība laikā nav jāierobežo.

Par tiesāšanās izdevumiem

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

Ar šādu pamatojumu Tiesa (virspalāta) nospriež:

1) **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.–7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka kavētu lidojumu pasažieriem ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šo regulu, ja viņi šādu lidojumu dēļ cieš laika zudumu, kas ir līdzvērtīgs vai pārsniedz trīs stundas, proti, ja viņi sasniedz savu galamērķi trīs stundas vai vēlāk pēc gaisa pārvadātāja sākotnēji paredzētā ierašanās laika. Tomēr šāda kavēšanās pasažieriem nerada tiesības saņemt kompensāciju, ja gaisa pārvadātājs var pierādīt, ka ilgstošu kavējumu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi, proti, apstākļi, pār kuriem gaisa pārvadātājam nav faktiskas kontroles;**

2) **izvērtējot prejudiciālos jautājumus, nav konstatēts neviens apstāklis, kas ietekmētu Regulas (EK) Nr. 261/2004 5.–7. panta spēkā esamību.**

[Paraksti]