



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2013. gada 31. janvārī*

Gaisa transports — Regula (EK) Nr. 261/2004 — Jēdziens “ārkārtēji apstākļi” — Pienākums sniegt atbalstu pasažieriem gadījumā, kad lidojums atcelts “ārkārtēju apstākļu” dēļ — Gaisa telpas slēgšana vulkāna izvirduma dēļ — Islandes vulkāna Eyjafjallajökull izvirdums

Lieta C-12/11

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Dublin Metropolitan District Court* (Īrija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2010. gada 10. novembrī un kas Tiesā reģistrēts 2011. gada 10. janvārī, tiesvedībā

Denise McDonagh

pret

Ryanair Ltd.

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: K. Lēnartss [*K. Lenaerts*], kas pilda trešās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši E. Juhāss [*E. Juhász*], Dž. Arestis [*G. Arestis*], T. fon Danvics [*T. von Danwitz*] un D. Švābi [*D. Šváby*] (referents),

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

sekretāre R. Šereša [*R. Šereš*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2012. gada 9. februāra tiesas sēdi,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *D. McDonagh* vārdā — *J. Hennessy*, *solicitor*,

— *Ryanair Ltd* vārdā — *G. Berrisch*, advokāts, *M. Hayden*, *Senior Counsel*, un *R. Aylward*, *Barrister-at-Law*,

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

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

— Polijas valdības vārdā — *M. Szpunar*, pārstāvis,

* Tiesvedības valoda – angļu.

- Apvienotās Karalistes valdības vārdā – *S. Ossowski*, pārstāvis,
 - 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 *N. Yerrell*, pārstāvji,
- noklausījusies ģenerālvokāta secinājumus 2012. gada 22. marta tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums 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.), 5. panta 1. punkta b) apakšpunktu un 9. pantu, kā arī kā izvērtēt to spēkā esamību.
- 2 Šis lūgums ir ticis izteikts tiesvedībā starp *D. McDonagh* un *Ryanair Ltd* (turpmāk tekstā – “*Ryanair*”) par pēdējās minētās atteikumu sniegt viņai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā paredzēto aprūpi, kad Islandē bija noticis vulkāna *Eyjafjallajökull* izvirdums, kā rezultātā tika atcelts prasītājas lidojums un – plašākā mērogā raugoties – tika slēgta daļa Eiropas gaisa telpas.

Atbilstošās tiesību normas

Starptautiskās tiesības

- 3 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 ir apstiprināta ar Padomes 2001. gada 5. aprīļa Lēmumu 2001/539/EK (OV L 194, 38. lpp.; turpmāk tekstā – “Monreālas konvencija”).
- 4 Monreālas konvencijas preambulas pēdējais apsvērums ir šāds:
“Pārliecībā, ka valstu kolektīvās darbības turpmākajai dažu noteikumu, kas regulē starptautiskos gaisa pārvadājumus, harmonizācijai un kodificēšanai [jaunā Konvencija] ir visatbilstošākais līdzeklis objektīva interešu līdzsvara sasniegšanai [..]”.
- 5 Atbilstoši konvencijas 29. pantam:
“Pasažieru, bagāžas un kravas pārvadājumos visu veidu prasības kompensēt zaudējumus, lai arī kā tās tiktu pamatotas – vai nu saskaņā ar šo Konvenciju, vai ar līgumu, vai ar civiltiesību pārkāpumu, vai citādi – var tikt celtas tikai saskaņā ar tiem noteikumiem un tādiem atbildības limitiem, kādi noteikti šajā Konvencijā, neatkarīgi no jautājuma par to, kuras ir tās personas, kam ir tiesības celt prasību, un kādas ir to atbilstošās tiesības. Jebkurā šādā prasībā sodoša, pamācoša vai jebkura cita nekompensējoša atlīdzība par zaudējumiem nav panākama.”

Savienības tiesības

6 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1., 2., 14. un 15. apsvērumi ir šādi:

- “1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērībai 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.

[..]

- 14) Saskaņā ar Monreālas Konvenciju apkalpojošo gaisa pārvadātāju saistības ir jāierobežo vai jāatceļ ārkārtēju apstākļu gadījumos, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja veiktu visus iespējamus pasākumus. Šādi apstākļi var rasties jo īpaši politiskas nestabilitātes, meteoroloģisko apstākļu, kas nav piemēroti attiecīgā lidojuma veikšanai, drošības riska, negaidītu lidojuma drošības trūkumu un streiku dēļ, kas ietekmē apkalpojošā gaisa pārvadātāja darbību.
- 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 iespējamus pasākumus, lai izvairītos no lidojumu kavēšanās vai atcelšanas.”

7 Regulas Nr. 261/2004 5. pantā ar nosaukumu “Atcelšana” ir paredzēts:

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

[..]

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

[..]”

8 Šīs regulas 8. pantā ir paredzēta kārtība, kādā gaisa pārvadātājs pasažieriem sniedz palīdzību saistībā ar to tiesībām saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu.

9 Minētās regulas 9. pants, kura nosaukums ir “Tiesības uz aprūpi”, ir šāds:

“1. Ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem bez maksas piedāvā:

a) ēdināšanu un atspirdzinājumus samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku;

b) izmitināšanu viesnīcā:

— ja kādā vietā ir jāuzturas vienu vai vairākas nakts vai

— ja kādā vietā ir jāuzturas ilgāk, nekā pasažieris bija plānojis;

c) transportu no lidostas uz izmitināšanas vietu (viesnīcu vai citu vietu).

2. Turklāt pasažieriem piedāvā bez maksas veikt divus telefona zvanus, nosūtīt divas teleksa vai faksa ziņas vai arī divas elektroniskās vēstules.

[..]”

10 Šīs pašas regulas 12. panta ar nosaukumu “Turpmāka kompensācija” 1. punktā ir noteikts, ka “šīs regulas piemērošana neierobežo pasažiera tiesības saņemt turpmāku kompensāciju. Kompensāciju, kas piešķirta saskaņā ar šo regulu, var atskaitīt no šādas kompensācijas”.

11 Regulas Nr. 261/2004 16. pantā ar nosaukumu “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.

[..]

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

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

12 2010. gada 11. februārī *D. McDonagh Ryanair* [interneta mājas lapā] veica rezervāciju lidojumam no Faro (Portugāle) uz Dublinu (Īrija), kas bija paredzēts 2010. gada 17. aprīlī, par to samaksājot EUR 98. 2010. gada 20. martā Islandē sākās *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirdums. 2010. gada 14. aprīlī tas kļuva eksplozīvs, izmetot vulkānisko pelnu mākonī Eiropas debesīs. 2010. gada 15. aprīlī par gaisa satiksmi atbildīgās iestādes lidaparātiem radītā riska dēļ slēdza vairāku dalībvalstu gaisa telpu.

13 2010. gada 17. aprīlī *D. McDonagh* lidojums sakarā ar Īrijas gaisa telpas slēgšanu tika atcelts. *Ryanair* lidojumi starp kontinentālo Eiropu un Īriju tika atsākti 2010. gada 22. aprīlī, un *D. McDonagh* Dublinā varēja atgriezties tikai 2010. gada 24. aprīlī.

14 Laika posmā no 2010. gada 17. aprīļa līdz 24. aprīlim *Ryanair* nepiedāvāja prasītājam Regulas Nr. 261/2004 9. pantā paredzēto atbalstu.

- 15 *D. McDonagh* vērsās iesniedzējtiesā ar prasību pret *Ryanair*, lūdzot tai izmaksāt kompensāciju EUR 1129,41 apmērā, kas atbilst ēdināšanas, atspirdzinājumu, nakšņošanas un transporta izmaksām šajā laika posmā.
- 16 *Ryanair* savukārt norādīja, ka daļas Eiropas gaisa telpas slēgšana *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirduma dēļ nav “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, bet gan “augsta līmeņa ārkārtēji apstākļi”, kas to atbrīvo ne vien no kompensēšanas pienākuma, bet arī no šīs regulas 5. un 9. pantā paredzētajiem atbalsta sniegšanas pienākumiem.
- 17 Ņemot vērā šaubas, kas *Dublin Metropolitan District Court* radās par to, vai atbalsta pienākumam ir ierobežojumi tādos apstākļos, kādi ir pamatlietā, un uzskatot, ka Tiesa par šo jautājumu vēl nav lēmusi, iesniedzējtiesa nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai tādi apstākļi kā Eiropas gaisa telpas slēgšana, ko izraisījis *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirdums Islandē, kā rezultātā radušies plaši un ilgstoši gaisa satiksmes pārtraukumi, pārsniedz “ārkārtējus apstākļus” Regulas 261/2004 nozīmē?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai šādos apstākļos atbildība, kas izriet no pienākuma nodrošināt aprūpi, tiek izslēgta saskaņā ar [Regulas Nr. 261/2004] 5. un 9. pantu?
- 3) Ja atbilde uz otro jautājumu ir noliedzoša, vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. un 9. pants ir spēkā neesoši tiktāl, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā iedibinātajam “objektīvu interešu līdzsvara” principam un Eiropas Savienības Pamattiesību hartas [turpmāk tekstā – “Harta”] 16. un 17. pantam?
- 4) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. un 9. pantā paredzētais pienākums ir jāinterpretē tādējādi, ka tam ir netiešs laika un/vai finansiāls aprūpes nodrošināšanas ierobežojums gadījumos, kad lidojumu atcelšanu ir izraisījuši “ārkārtēji apstākļi”?
- 5) Ja atbilde uz ceturto jautājumu ir noliedzoša, vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. un 9. pants ir spēkā neesoši tiktāl, ciktāl tie ir pretrunā samērīguma un nediskriminācijas principiem, Monreālas konvencijā iedibinātajam “objektīvu interešu līdzsvara” principam un [Hartas] 16. un 17. pantam?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pieņemamību

- 18 Eiropas Savienības Padome būtībā uzskata, ka jautājumi nav pieņemami, jo tie neattiecas uz pamatlietu, ciktāl – lidojuma atcelšanas gadījumā, neatkarīgi no iemesla – lidmašīnas pasažieri valsts tiesā nevar atsaukties uz to, ka gaisa pārvadātājs nav ievērojis tam Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētos pienākumus sniegt atbalstu, lai saņemtu kompensāciju.
- 19 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši Regulas Nr. 621/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktam lidojuma atcelšanas gadījumā gaisa pārvadātājam šajā normā paredzētajos apstākļos pasažieriem ir jāsedz minētās regulas 9. pantā paredzētās ēdināšanas, atspirdzinājumu, izmitināšanas un saziņas izmaksas.
- 20 Tiesai jau ir bijusi iespēja precizēt, ka gadījumā, ja gaisa pārvadātājs neizpilda tam 9. pantā paredzētos pienākumus, pasažierim, pamatojoties uz minētajos pantos izklāstītajiem nosacījumiem, ir tiesības uz kompensāciju (šajā ziņā skat. 2011. gada 13. oktobra spriedumu lietā *C-83/10 Sousa Rodríguez* u.c., Krājums, I-9469. lpp., 44. punkts) un šāda prasība nav izprotama kā prasība par zaudējumu atlīdzību,

lai individuālā kārtā kompensētu zaudējumus, kas radušies attiecīgā lidojuma atcelšanas dēļ apstākļos, kas cita starpā paredzēti Monreālas konvencijas 22. pantā (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Sousa Rodríguez* u.c., 38. punkts).

- 21 Faktiski ar tādu prasību, kāda celta pamatlietā, no gaisa pārvadātāja tiek lūgts ekvivalents, kas atbilst tā Regulas Nr. 261/2004 – kura, jāatzīmē, ir piemērojama agrākā stadijā nekā Monreālas konvencija – 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētajam pienākumam sniegt atbalstu (skat. 2008. gada 22. decembra spriedumu lietā *C-549/07 Wallentin-Hermann*, Krājums, I-11061. lpp., 32. punkts, kā arī 2012. gada 23. oktobra spriedumu apvienotajās lietās *C-581/10* un *C-629/10 Nelson* u.c., 57. punkts).
- 22 Padomes šajā kontekstā uzsvērtais apstākļi, ka katra valsts nosaka par Regulas Nr. 261/2004 piemērošanu atbildīgo iestādi, kura attiecīgā gadījumā veic pasažieru tiesību ievērošanai nepieciešamos pasākumus un kurā katrs pasažieris var vērsties ar sūdzību sakarā ar šīs regulas pārkāpumiem atbilstoši tās 16. pantam, neapdraud pasažiera tiesības saņemt minēto kompensāciju.
- 23 Tātad minētais pants nav interpretējams tādējādi, ka vienīgi par Regulas Nr. 621/2004 piemērošanu atbildīgās valsts iestādes var sodīt gaisa pārvadātājus par šīs regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzēto pienākumu neizpildi.
- 24 Līdz ar to ir jāsecina, ka pasažieris valsts tiesā var atsaukties uz faktu, ka gaisa pārvadātājs nav ievērojis tam Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētos pienākumus, lai lūgtu tam izmaksāt kompensāciju par izdevumiem, kurus tam bija jāuzņemas segt atbilstoši minētajām normām.
- 25 Tādēļ, tā kā jautājumi ir nepieciešami strīda atrisināšanai, lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par lietas būtību

Par pirmo jautājumu

- 26 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. pants ir interpretējams tādējādi, ka tādi apstākļi kā daļas Eiropas gaisa telpas slēgšana *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirduma dēļ ir “ārkārtēji apstākļi” šīs regulas izpratnē, kuri neatbrīvo gaisa pārvadātājus no pienākuma sniegt atbalstu, kā tas paredzēts Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā, vai – tieši pretēji un to īpašo apmēru dēļ – atbrīvo gaisa pārvadātājus no šī pienākuma.
- 27 Vispirms jānorāda, ka jēdziens “ārkārtēji apstākļi” nav to apstākļu starpā, kas definēti Regulas Nr. 261/2004 2. pantā vai citās tās normās, kaut arī šīs regulas preambulas četrpadsmitajā un piecpadsmitajā apsvērumā ir ietverts nepilnīgs šo apstākļu saraksts.
- 28 Šajā ziņā saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru tādu jēdzienu nozīme un tvērums, kuriem Savienības tiesībās nav sniegta nekāda definīcija, ir jānoskaidro saskaņā ar to ierasto nozīmi ikdienas valodā, ņemot vērā kontekstu, kādā tie tiek lietoti, un ar tiesisko regulējumu, kurā tie ietilpst, sasniedzamajiem mērķiem (iepriekš minētais spriedums lietā *Wallentin-Hermann*, 17. punkts).
- 29 Ikdienas valodā frāze “ārkārtēji apstākļi” burtiski nozīmē apstākļus, kuri “nav ikdienišķi”. Gaisa pārvadājumu kontekstā tā nozīmē notikumu, kas nav raksturīgs attiecīgā gaisa pārvadātāja normālai darbībai un tā rakstura vai izcelsmes dēļ ir ārpus šī pārvadātāja faktiskās kontroles (iepriekš minētais spriedums lietā *Wallentin-Hermann*, 23. punkts). Citiem vārdiem, kā savu secinājumu 34. punktā ir paudis ģenerāladvokāts, tie – neatkarīgi no to rakstura vai smaguma – ir visi tie apstākļi, kurus gaisa pārvadātājs nav spējīgs kontrolēt.

- 30 Regulā Nr. 261/2004 nav nekādu norāžu, kas ļautu secināt, ka, izņemot šīs regulas 5. panta 3. punktā minētos “ārkārtējos apstākļus”, tajā būtu atzīta atsevišķa tādu “īpaši neparastu” apstākļu kategorija, kuru rezultātā gaisa pārvadātājs būtu atbrīvots no visiem pienākumiem, tostarp šīs regulas 9. pantā paredzētajiem pienākumiem.
- 31 Turpinot, attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta, kurā noteikti gaisa pārvadātāja pienākumi lidojuma atcelšanas gadījumā, kontekstu un mērķiem ir jāatgādina, ka, pirmkārt, iestājoties ārkārtējiem apstākļiem, ar minētā panta 3. punktu gaisa pārvadātājs tiek atbrīvots vienīgi no pienākuma izmaksāt kompensāciju saskaņā ar minētās regulas 7. pantu. Savienības likumdevējs tādējādi ir noteicis, ka minētās regulas 9. pantā paredzētais atbalsta sniegšanas pienākums ir spēkā neatkarīgi no notikuma, kura dēļ lidojums ir atcelts. Otrkārt, no Regulas Nr. 261/2004 preambulas pirmā un otrā apsvēruma skaidri izriet, ka tās mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un tajā ir ņemtas vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības, jo lidojumu atcelšana rada nopietnus sarežģījumus pasažieriem (iepriekš minētie spriedumi lietā *Wallentin-Hermann*, 18. punkts, kā arī apvienotajās lietās *Nelson u.c.*, 72. punkts).
- 32 Tātad, ja tādi apstākļi, kādi ir pamatlietā, to izcelsmes vai apmēru dēļ pārsniegtu jēdziena “ārkārtēji apstākļi” Regulas Nr. 261/2004 nozīmē izpratnē, šāda interpretācija būtu pretrunā ne vien šī jēdziena nozīmei ikdienas valodā, bet arī minētās regulas mērķiem.
- 33 Šādas interpretācijas sekas faktiski būtu tādas, ka gaisa pārvadātājiem būtu pienākums saskaņā ar Regulas Nr. 621/2004 9. pantu sniegt atbalstu pasažieriem, kuri lidojuma atcelšanas dēļ ir nonākuši zināmās grūtībās, savukārt tādiem pasažieriem kā prasītāja pamatlietā, kuri ir īpaši neaizsargāti un spiesti vairākas dienas palikt lidostā, šis atbalsts būtu liegts.
- 34 Ņemot vērā iepriekš minēto, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. pants ir interpretējams tādējādi, ka tādi apstākļi kā daļas Eiropas gaisa telpas slēgšana *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirduma dēļ ir “ārkārtēji apstākļi” šīs regulas izpratnē un neatbrīvo gaisa pārvadātājus no šīs regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētā atbalsta sniegšanas pienākuma.
- 35 Ņemot vērā atbildi uz pirmo jautājumu, atbilde uz otro un trešo jautājumu nav jāsniedz.

Par ceturto un piekto jautājumu

- 36 Ar ceturto un piekto jautājumu, kuri jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka saistībā ar lidojuma atcelšanu tādu “ārkārtēju apstākļu” dēļ, kādi ir pamatlietā, minētajās normās paredzētais atbalsta sniegšanas pienākums ir ierobežots laikā vai finansiāli, un, ja tā nav, vai šādi interpretētas minētās normas, ņemot vērā samērīguma un nediskriminācijas principus, nav spēkā attiecībā uz Monreālas konvencijā iedibināto “objektīvu interešu līdzsvara” principu un Hartas 16. un 17. pantu.
- 37 Šajā ziņā ir jānorāda, ka lidojuma atcelšanas “ārkārtēju apstākļu” gadījumā Savienības likumdevējs ir paredzējis strukturēt gaisa pārvadātājiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punktā paredzētos pienākumus.
- 38 Atbilstoši šīs regulas piecpadsmitajam apsvērumam un 5. panta 3. punktam, atkāpjoties no minētā panta 1. punkta, gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no pienākuma izmaksāt kompensāciju pasažieriem atbilstoši minētās regulas 7. pantam, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu 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 *Nelson u.c.*, 39. punkts).

- 39 Šajā ziņā Tiesa ir norādījusi, ka šādos apstākļos gaisa pārvadātājs ir atbrīvots vienīgi no pienākuma izmaksāt kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu un ka līdz ar to paliek spēkā tā pienākums sniegt atbalstu atbilstoši šīs regulas 9. pantam (šajā ziņā skat. 2011. gada 12. maija spriedumu lietā C-294/10 Eglītis un Ratnieks, Krājums, I-3983. lpp., 23. un 24. punkts).
- 40 Turklāt no Regulas Nr. 261/2004 teksta neizriet nekādi – nedz laika nedz finansiāli – ierobežojumi pienākumam sniegt atbalstu pasažieriem tādos ārkārtējos apstākļos, kādi ir pamatlietā.
- 41 No Regulas Nr. 261/2004 9. panta faktiski izriet, ka visi pienākumi sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, pilnībā attiecas uz gaisa pārvadātāju visu laika posmu, kamēr attiecīgie pasažieri gaida maršruta maiņu. Šajā ziņā no šī panta 1. punkta b) apakšpunkta skaidri izriet, ka izmitināšanu viesnīcā gaisa pārvadātājs piedāvā bez maksas uz laiku, kamēr “kādā vietā ir jāuzturas”.
- 42 Turklāt ar jebkādu citādu interpretāciju ar mērķi konstatēt ierobežojumus – vai tie būtu laika, vai finansiālas dabas – gaisa pārvadātāja pienākumam sniegt atbalstu pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, tiktu apdraudēti šā sprieduma 31. punktā atgādinātie Regulas Nr. 261/2004 mērķi, jo, pārsniedzot jau noteiktos ierobežojumus, pasažieriem tiktu liegts jebkāds atbalsts un tie tiktu atstāti likteņa varā. Kā savu secinājumu 52. punktā paudis ģenerālvokāts, atbalsta sniegšana šādiem pasažieriem, ja ir iestājušies ilgstoši ārkārtēji apstākļi, ir īpaši svarīga un tieši šādā gadījumā gaidīšana atcelta lidojuma dēļ ir īpaši ilga, kā dēļ ir jānodrošina, lai pasažierim, kura lidojums ir atcelts, visu gaidīšanas laiku būtu pieejamas pirmās nepieciešamības preces un pakalpojumi.
- 43 Tādējādi, pretēji *Ryanair* nostājai, no Regulas Nr. 261/2004 nevar tikt secināts, ka tādos apstākļos, kādi ir pamatlietā, šīs regulas 5. un 9. pantā paredzētais pienākums sniegt atbalstu pasažieriem ir ierobežojams laikā vai finansiāli.
- 44 Katrā ziņā ir jānodrošina, lai iepriekšējā punktā izklāstītā interpretācija nenonāktu pretrunā samērīguma principam, Monreālas konvencijā nostiprinātajam “objektīva interešu līdzsvara” principam, nediskriminācijas principam, kā arī Hartas 16. un 17. pantam. Saskaņā ar vispārējo interpretācijas principu Savienības tiesību aktu noteikums, ciktāl iespējams, ir jāinterpretē tā, lai netiktu ietekmēta tā spēkā esamība, un saskaņā ar primārajiem tiesību aktiem kopumā (2010. gada 16. septembra spriedums lietā C-149/10 *Chatzi*, Krājums, I-8489. lpp., 43. punkts).
- 45 Pirmkārt, attiecībā uz samērīguma principu ir jāatgādina, ka Tiesai 2006. gada 10. janvāra sprieduma lietā C-344/04 *IATA* un *ELFAA* (Krājums, I-403. lpp.) 78.–92. punktā jau ir bijusi iespēja atzīt, ka Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants nav atzīstami par spēkā neesošiem samērīguma principa pārkāpuma dēļ.
- 46 Tātad – pat pamatojoties uz pienākuma sniegt atbalstu tādos apstākļos kā pamatlietā laika vai finansiālu ierobežojumu neesamību – nav nekāda pamata apšaubīt Tiesas minētajā spriedumā konstatēto par spēkā esamību.
- 47 Ar apstākli, ka Regulas Nr. 261/2004 9. pantā paredzētais atbalsta pienākums – kā uzskata *Ryanair* – gaisa pārvadātājiem rada zināmas finansiālas sekas, nav atspēkojams iepriekš minētais konstatējums, jo šīs sekas nevar tikt uzskatītas par nesamērīgām attiecībā pret mērķi sniegt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību.
- 48 Patērētāju – ar to saprotot lidmašīnu pasažierus – aizsardzības mērķa nozīmīgums var attaisnot pat ievērojamas negatīvas sekas attiecībā uz konkrētiem gaisa pārvadātājiem (iepriekš minētais spriedums apvienotajās lietās *Nelson u.c.*, 81. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 49 Turklāt, kā savu secinājumu 58. un 60. punktā norādījis ģenerālvokāts, gaisa pārvadātājiem kā rūpīgiem uzņēmējiem ir jāparedz šis ar tā pienākumu sniegt atbalstu saistītās izmaksas, lai tas attiecīgā gadījumā varētu šo pienākumu izpildīt, un turklāt ar šī pienākuma veikšanu saistītās izmaksas var tikt ietvertas lidmašīnas biļetes cenā.
- 50 No tā izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 9. pants nav pretrunā samērīguma principam.
- 51 Tomēr lidmašīnas pasažieris kā kompensāciju par to, ka gaisa pārvadātājs nav ievērojis tam Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzēto pienākumu sniegt atbalstu, var saņemt tikai summas, kuras, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir bijušas nepieciešamas, atbilstošas un samērīgas, lai novērstu pārvadātāja pieļautos pasažierim sniedzamā atbalsta trūkumus; tas ir jāpārbauda valsts tiesai.
- 52 Otrkārt, runājot par Monreālas konvencijas preambulas pēdējā daļā paredzēto “objektīva interešu līdzsvara” principu, pietiek atgādināt, ka Regulā Nr. 261/2004 paredzētie standartizētie un tūlītējie kompensācijas pasākumi, starp kuriem ir arī atbalsta sniegšana pasažieriem, kuru lidojums ir atcelts, nav to pasākumu vidū, kuru īstenošanas noteikumi ir ietverti Monreālas konvencijā (šajā ziņā skat. iepriekš minēto spriedumu lietā *Wallentin-Hermann*, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 53 Tādēļ nav jāizvērtē minēto normu spēkā esamība, ņemot vērā minētajā konvencijā paredzēto “objektīva interešu līdzsvara” principu.
- 54 Treškārt, attiecībā uz vispārējo nediskriminācijas vai vienlīdzīgas attieksmes principu *Ryanair* apgalvo, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētais atbalsta sniegšanas pienākums tādos apstākļos kā pamatlietā gaisa pārvadātājiem nozīmētu uzņemties pienākumus, kuri apstākļos, kas pielīdzināmi pamatlietas apstākļiem, nav jāuzņemas citu - Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regulā (EK) Nr. 1371/2007 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV L 315, 14. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes 2010. gada 24. novembra Regulā (ES) Nr. 1177/2010 par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 334, 1. lpp.), un Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulā (ES) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV L 55, 1. lpp.) – noteikto transportlīdzekļu operatoriem, kaut arī pasažieri, kuri nevar ceļot plaša un ilgstoša transporta pakalpojumu pārtraukuma dēļ, ir tādā pašā situācijā neatkarīgi no izmantotā transporta veida.
- 55 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Tiesa iepriekš minētā sprieduma lietā *IATA* un *ELFAA* 93.–99. punktā jau ir atzinusi, ka Regulas Nr. 261/2004 5.–7. pants nav pretrunā vienlīdzīgas attieksmes principam.
- 56 Faktiski uzņēmumu, kuri darbojas dažādu transporta pakalpojumu nozarē, situācija nav salīdzināma, jo, ņemot vērā to darbības, kā arī pieejamības nosacījumus un tīklu sadali, atšķirīgi transporta veidi atbilstoši to izmantošanas nosacījumiem nav savstarpēji aizstājami (iepriekš minētais spriedums lietā *IATA* un *ELFAA*, 96. punkts).
- 57 Šādos apstākļos Savienības likumdevējs varēja pieņemt noteikumus, kuros katrā pārvadājumā nozarē ir paredzēts atšķirīgs patērētāju aizsardzības līmenis.
- 58 No tā izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 9. pants nav pretrunā nediskriminācijas principam.
- 59 Ceturtkārt, runājot par Hartas 16. un 17. pantu, kuros attiecīgi nodrošināta brīvība veikt uzņēmējdarbību un īpašuma tiesības, *Ryanair* uzskata, ka gaisa pārvadātājiem paredzētais pienākums sniegt atbalstu pasažieriem tādos apstākļos kā pamatlietā tam liedz saņemt daļu sava darba augļu un veikto ieguldījumu.

- 60 Šajā ziņā vispirms ir jānorāda, ka brīvība veikt uzņēmējdarbību un īpašuma tiesības nav absolūtas tiesības – tās ir jāvērtē, ņemot vērā to sociālo nozīmi (šajā ziņā skat. 2012. gada 6. septembra spriedumu lietā C-544/10 *Deutsches Weintor*, 54. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 61 Turpinot, Hartas 52. panta 1. punktā ir pieļauts, ka tādām tiesībām, kādas tajā ir paredzētas, var tikt noteikti izmantošanas ierobežojumi, ciktāl šie ierobežojumi ir noteikti tiesību aktos, ar tiem tiek respektēta šo tiesību un brīvību būtība un, ievērojot samērīguma principu, tie ir nepieciešami un patiešām atbilst vispārējas nozīmes mērķiem, ko atzinusi Savienība, vai vajadzībai aizsargāt citu personu tiesības un brīvības.
- 62 Visbeidzot, kad saduras vairākas Savienības tiesību sistēmā aizsargātas tiesības, šis vērtējums ir jāveic, ievērojot prasību par nepieciešamo šo dažādo pamattiesību saskaņošanu un taisnīgu līdzsvaru starp šīm tiesībām (šajā ziņā skat. 2008. gada 29. janvāra spriedumu lietā C-275/06 *Promusicae*, Krājums, I-271. lpp., 65. un 66. punkts, kā arī iepriekš minēto spriedumu lietā *Deutsches Weintor*, 47. punkts).
- 63 Šajā lietā iesniedzējtiesa atsauca uz Hartas 16. un 17. pantu. Tomēr ir jāņem vērā arī tās 38. pants, kurā, tāpat kā LESD 169. pantā, Savienības politikā ir paredzēts nodrošināt augstu patērētāju, tostarp arī lidmašīnu pasažieru, aizsardzības līmeni. Tātad, kā tika atgādināts šī sprieduma 31. punktā, šo pasažieru aizsardzība ir viens no galvenajiem Regulas Nr. 261/2004 mērķiem.
- 64 No šī sprieduma 45.–49. punkta, kas veltīti samērīguma principam, izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 9. pants, kuru interpretācija sniegta šī sprieduma 43. punktā, ir atzīstami par atbilstošiem prasībai saskaņot pamattiesības un izveidot taisnīgu līdzsvaru to starpā.
- 65 Līdz ar to minētās normas nav pretrunā Hartas 16. un 17. pantam.
- 66 Tādēļ uz ceturto un piekto jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka lidojuma atcelšanas tādu “ārkārtēju apstākļu dēļ”, kuri ilgst tik ilgi, kā aprakstīts pamatlietā, gadījumā šajās normās paredzētais atbalsta sniegšanas pienākums pasažieriem ir jāpilda un nevar tikt ietekmēta minēto normu spēkā esamība.

Tomēr lidmašīnas pasažieris kā kompensāciju par to, ka gaisa pārvadātājs nav ievērojis tam Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzēto pienākumu sniegt atbalstu, var saņemt tikai summas, kuras, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir bijušas nepieciešamas, atbilstošas un samērīgas, lai novērstu pārvadātāja pieļautos pasažierim sniedzamā atbalsta trūkumus; tas ir jāpārbauda valsts tiesai.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 67 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 minēti lietas dalībnieku izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (trešā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulā (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. pants ir interpretējams tādējādi, ka tādi apstākļi kā daļas Eiropas gaisa telpas slēgšana *Eyjafjallajökull* vulkāna izvirduma dēļ ir “ārkārtēji apstākļi” šīs regulas izpratnē un neatbrīvo gaisa pārvadātājus no šīs regulas 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzētā atbalsta sniegšanas pienākuma;

- 2) Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunkts un 9. pants ir interpretējami tādējādi, ka lidojuma atcelšanas tādu “ārkārtēju apstākļu” dēļ, kuri ilgst tik ilgi, kā aprakstīts pamatlietā, gadījumā šajās normās paredzētais atbalsta sniegšanas pienākums pasažieriem ir jāpilda un nevar tikt ietekmēta minēto normu spēkā esamība.

Tomēr lidmašīnas pasažieris kā kompensāciju par to, ka gaisa pārvadātājs nav ievērojis tam Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta b) apakšpunktā un 9. pantā paredzēto pienākumu sniegt atbalstu, var saņemt tikai summas, kuras, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir bijušas nepieciešamas, atbilstošas un samērīgas, lai novērstu pārvadātāja pieļautos pasažierim sniedzamā atbalsta trūkumus; tas ir jāpārbauda valsts tiesai.

[Paraksti]