



## Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (trešā palāta)

2016. gada 22. jūnijā \*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu — Gaisa transports — Regula (EK) Nr. 261/2004 — 2. panta f) punkts un 10. panta 2. punkts — Biļetes cenas daļēja atmaksāšana gadījumā, kad pasažieris lidojumā tiek izvietots zemākas klases vietā — Jēdzieni “biļete” un “biļetes cena” — Pasažierim maksājamā atlīdzinājuma aprēķināšana

Lieta C-255/15

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) iesniedza ar lēmumu, kas pieņemts 2015. gada 30. aprīlī un kas Tiesā reģistrēts 2015. gada 29. maijā, tiesvedībā

***Steef Mennens***

pret

***Emirates Airlines Direktion für Deutschland.***

TIESA (trešā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], tiesneši D. Švābi [*D. Šváby*], J. Malenovskis [*J. Malenovský*] (referents), M. Safjans [*M. Saffjan*] un M. Vilars [*M. Vilaras*],

ģenerālvokāts Ī. Bots [*Y. Bot*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

— *S. Mennens* – pats savā vārdā,

— *Emirates Direktion für Deutschland* vārdā – *U. Stepler, Rechtsanwalt*,

— Itālijas valdības vārdā – *G. Palmieri*, pārstāve, kurai palīdz *C. Colelli* un *F. Di Matteo, avvocati dello Stato*,

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

ņemot vērā pēc ģenerālvokāta uzklauššanas pieņemto lēmumu izskatīt lietu bez ģenerālvokāta secinājumiem,

\* Tiesvedības valoda – vācu.

pasludina šo spriedumu.

### Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 2. panta f) punktu un 10. panta 2. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulā (EK) Nr. 261/2004, ar kuru paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Steef Mennens* un *Emirates Direktion für Deutschland* (turpmāk tekstā – “*Emirates*”) par biļetes cenas daļēju atmaksāšanu pēc izvietošanas zemākas klases vietā.

### Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 preambulas 1., 2. un 4. apsvērumā ir noteikts:
  - “(1) Kopienas rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērīgam 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.[..]
- (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.”
- 4 Šīs regulas 2. pantā “Definīcijas” ir noteikts, ka šajā regulā:
  - “f) “biļete” ir derīgs dokuments, kas dod tiesības saņemt pārvadājuma pakalpojumu, vai līdzīgs neizdrukāts dokuments, tostarp elektroniskā formā, un ko izdevis vai apstiprinājis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots aģents”.
- 5 Minētās regulas 8. panta “Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu” 1. punktā ir paredzēts:

“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 pirktā, 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;[..].”

- 6 Šīs pašas regulas 10. panta “Lielāka un mazāka komforta apstākļi” 2. punktā ir paredzēts:
- “Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākas klases vietā, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs, izmantojot 7. panta 3. punktā minētos līdzekļus, septiņās dienās atlīdzina pasažierim:
- 30 % no biļetes cenas attiecībā uz lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā vai
  - 50 % no biļetes cenas attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā, izņemot lidojumus no dalībvalstu Eiropas teritorijas uz Francijas aizjūras departamentiem, un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai
  - 75 % no biļetes cenas attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts, tostarp lidojumiem no dalībvalstu Eiropas teritorijas uz Francijas aizjūras departamentiem.”

### **Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi.**

- 7 *S. Mennens* rezervēja un nopirka vienotu biļeti, kas viņam ļāva veikt virkni lidojumu ar *Emirates*. Šie lidojumi bija attiecīgi no Diseldorfas (Vācija) uz Dubaiju (Apvienotie Arābu Emirāti) naktī no 2013. gada 26. uz 27. jūliju, no Dubaijas uz Tokiju (Japāna) 2013. gada 29. jūlijā, no Singapūras (Singapūra) uz Dubaiju naktī no 2013. gada 23. uz 24. augustu un no Dubaijas uz Frankfurti (Vācija) 2013. gada 24. augustā. Lidojumi starp Diseldorfu, Dubaiju un Tokiju bija jāveic pirmajā klasē, savukārt lidojumi starp Singapūru, Dubaiju un Frankfurti bija paredzēti biznesa klasē. Biļetē atsevišķi bija norādīts “tarifs” – EUR 2371 – attiecībā uz visiem *S. Mennens* iegādātajiem lidojumiem, dažādi ar to saistītie “nodokļi un nodevas” un visu šo pozīciju “kopējā summa” EUR 2471,92 apmērā, nenorādot katra atsevišķā lidojuma cenu.
- 8 Tā kā *Emirates* lidojumā no Diseldorfas uz Dubaiju pirmās klases vietā izvietoja *S. Mennens* biznesa klasē, viņš pieprasīja *Emirates* viņam atmaksāt EUR 1853,94, kas atbilst 75 % no viņa biļetes cenas, ieskaitot nodokļus un nodevas, atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta c) apakšpunktam. Atbildot uz šo pieprasījumu, *Emirates* atmaksāja *S. Mennens* EUR 376.
- 9 Tiesvedībā ar *S. Mennens Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa, Vācija) *Emirates* būtībā apgalvo, pirmkārt, ka gadījumā, kad biļete ļauj veikt virkni lidojumu un tikai vienā no šiem lidojumiem vai segmentiem notiek izvietošana zemākas klases vietā, Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta c) apakšpunktā paredzētais atmaksājamais procentu lielums ir jāpiemēro nevis kopējai šīs biļetes cenai, bet gan tikai attiecīgā lidojuma vai segmenta cenai. Otrkārt, *Emirates* apgalvo, ka šis procentu lielums ir jāpiemēro nevis šī lidojuma vai segmenta cenai, iekļaujot nodokļus un nodevas, bet gan cenai bez nodokļiem.
- 10 Iesniedzējtiesa uzskata, ka šī strīda aspekta risinājums ir atkarīgs no Regulas Nr. 261/2004 2. panta f) punkta, skatīta kopsakarā ar 10. panta 2. punkta c) apakšpunktu, interpretācijas.
- 11 Šajos apstākļos *Amtsgericht Düsseldorf* (Diseldorfas pirmās instances tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts kopsakarā ar 2. panta f) punktu ir jāinterpretē tādējādi, ka “biļete” ir dokuments, kas pasažierim dod (arī) tiesības uz pārvadāšanu tajā lidojumā, kurā viņš tika izvietots zemākā klasē, neatkarīgi no tā, vai šajā dokumentā ir norādīti vēl citi lidojumi, kā savienotie lidojumi vai atpakaļceļa lidojumi?”

- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša, vai Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts kopsakarā ar 2. panta f) punktu turklāt ir jāinterpretē tādējādi, ka “biļetes cena” ir tā summa, ko pasažieris ir samaksājis par visiem biļetē norādītajiem lidojumiem, kaut arī izvietošana zemākā klasē ir notikusi tikai vienā lidojumā?

Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir noliedzoša, vai, nosakot summu, kas ir atlīdzinājuma pamatā atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punktam, jāņem vērā aviosabiedrības publiskotā cena par pārvadāšanu rezervētajā klasē attiecīgajā maršrutā, kurā notika izvietošana zemākā klasē, vai tomēr jānosaka koeficients starp attālumu, kas attiecas uz maršrutu, kurā notika izvietošana zemākā klasē, un kopējo lidojuma attālumu un tas jāreizina ar lidojuma kopējo cenu?

- 3) Vai Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts turklāt ir jāinterpretē tādējādi, ka “biļetes cena” ir tikai lidojuma cena, atskaitot nodokļus un nodevas?”

### Par Tiesas kompetenci

- 12 *Emirates* apstrīd Tiesas kompetenci atbildēt uz lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, apgalvojot, ka pati iesniedzējtiesa neesot kompetenta izskatīt pamatlietu.
- 13 Šajā ziņā jānorāda, ka apgalvotā iesniedzējtiesas kompetences neesamība neietekmē Tiesas kompetenci.
- 14 Ar savu lūgumu iesniedzējtiesa aicina Tiesu sniegt prejudiciālu nolēmumu par Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju. Tā kā šī pēdējā minētā ir Eiropas Savienības iestāžu pieņemts tiesību akts, Tiesai ir acīmredzama kompetence lemt par šo lūgumu atbilstoši LESD 267. panta pirmajai daļai.
- 15 Turklāt no lietas materiāliem izriet, ka lūgtā interpretācija ir nepieciešama, lai iesniedzējtiesai ļautu pieņemt nolēmumu pamatlietā. Šādos apstākļos, ņemot vērā funkciju sadali starp Tiesu un valsts tiesām, Tiesas kompetencē nav nedz pārbaudīt, vai lēmums par vēršanos tiesā ir pieņemts atbilstoši valsts tiesu iekārtas organizatoriskajiem un procesuālajiem noteikumiem (spriedums, 2006. gada 23. novembris, *Asnef-Equifax* un *Administración del Estado*, C-238/05, EU:C:2006:734, 14. punkts un tajā minētā judikatūra), nedz arī tādējādi noraidīt lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu.

### Par prejudiciālajiem jautājumiem

#### *Par pirmo un otro jautājumu*

- 16 Ar pirmo un otro jautājumu, kas jāaplūko kopā, iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts kopsakarā ar 2. panta f) punktu jāinterpretē tādējādi, ka pasažiera izvietošana lidojumā zemākas klases vietā gadījumā:
- biļete, kas jāņem vērā, lai noteiktu attiecīgajam pasažierim tāpēc atmaksājamo summu, ir dokuments, kas iedibina viņa tiesības uz šo vienu lidojumu, pat ja šajā dokumentā ir arī citi lidojumi, un
  - cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu šo atmaksājamo summu, ir vai nu summa, ko pasažieris ir samaksājis par visiem viņa biļetē norādītajiem lidojumiem, vai cena, ko gaisa pārvadātājs ir publicējis attiecībā uz lidojumu un klasi, kuru skāra izvietošana zemākas klases vietā, vai arī biļetes cena, kas atbilst proporcijai starp attiecīgā lidojuma attālumu un kopējo attālumu, kurā pasažierim ir tiesības tikt pārvadātam.

- 17 Šajā ziņā Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta a)–c) apakšpunktā paredzēts, ka, ja gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākas klases vietā, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, pārvadātājs pasažierim atlīdzina šīs biļetes cenas daļu, kas tiek noteikta tostarp atkarībā no attiecīgo lidojumu attāluma.
- 18 Tādējādi šajā tiesību normā tiek sasaistīti jēdzieni “biļete” un “lidojums”.
- 19 Jēdziens “biļete” saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 2. panta f) punktu tiek definēts kā derīgs dokuments, kas dod tiesības saņemt pārvadājuma pakalpojumu, vai līdzīgs neizdrukāts dokuments, tostarp elektroniskā formā, ko izdevis vai apstiprinājis gaisa pārvadātājs vai tā pilnvarots aģents.
- 20 Savukārt jēdziens “lidojums” Regulā Nr. 261/2004 nav regulēts. Tomēr no judikatūras izriet, ka lidojums ir gaisa transporta ietvaros veikta darbība, kas savā veidā ir šī transporta “daļa”, kuru veic gaisa pārvadātājs, kas nosaka savu maršrutu (spriedumi, 2008. gada 10. jūlijs, *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, 40. punkts, un 2011. gada 13. oktobris, *Sousa Rodríguez u.c.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 27. punkts).
- 21 Tādējādi biļete ir dokuments, kas pasažierim piešķir tiesības tikt pārvadātam un kas var attiecīgā gadījumā attiekties uz vienu vai vairākiem lidojumiem.
- 22 Katrs no šiem lidojumiem, kas veido transporta daļu, principā ir jāveic atbilstoši nosacījumiem, par kuriem vienojušies pasažieris un gaisa pārvadātājs. Šo nosacījumu starpā saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punktu ir tostarp šī pasažiera izvietošana noteiktā klasē, attiecībā uz kuru viņa biļete ir iegādāta.
- 23 Tādējādi pasažiera biļete viņam dod tiesības tostarp tikt pārvadātam vienā vai vairākos konkrētos lidojumos un katrā no šiem lidojumiem tikt izvietotam klasē, par kādu ir bijusi vienošanās.
- 24 Ja gaisa pārvadātājs šo pasažieri noteiktā lidojumā izvieto zemākas klases vietā nekā tā, attiecībā uz kādu ir nopirkta biļete, attiecīgajā lidojumā pasažieris nesaņem pakalpojumu, par kādu ir panākta vienošanās par samaksāto cenu. Savukārt šī izvietošana zemākas klases vietā neietekmē norunātos pakalpojumus citos lidojumos, kurus biļete attiecīgā gadījumā pasažierim ļauj veikt.
- 25 Tādējādi Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts nav piemērojams šiem citiem lidojumiem.
- 26 Šo analīzi apstiprina Regulas Nr. 261/2004 mērķis, kas, kā izriet no tās preambulas 1., 2. un 4. apsvēruma, ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru un patērētāju aizsardzību, stiprinot viņu tiesības virknē situāciju, kas rada nopietnas problēmas un sarežģījumus, kā arī standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzinot šīm personām radīto kaitējumu (šajā ziņā skat. spriedumu, 2006. gada 10. janvāris, *IATA un ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 82. punkts).
- 27 Ja tādā situācijā kā pamatlietā gaisa pārvadātājs kādā lidojumā izvieto pasažieri zemākas klases vietā, nekā to paredz viņa iegādātā biļete, šim pasažierim radītais sarežģījums ir tas, ka šajā lidojumā viņš nebauda komfortu, kas atbilstu šajā biļetē norādītajai klasei.
- 28 Tādējādi ir uzskatāms, ka Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts ir paredzēts, lai kompensētu konkrētu sarežģījumu, kas ir saistīts ar noteiktu lidojumu, nevis ar pasažiera pārvadājumu kopumā.
- 29 Līdz ar to vienīgi tā lidojuma cena, kurā pasažieris tika izvietots zemākas klases vietā, ir jāņem par pamatu šajā tiesību normā paredzētajai atmaksai, nevis visa transporta cena, kuru biļete viņam dod tiesības izmantot.

- 30 Ja biļetē ir vienīgi norādīta kopējā pasažiera transporta cena un tādējādi turklāt nav precizēta tā lidojuma cena, kurā tika veikta izvietošana zemākas klases vietā, par pamatu jāņem tā šīs biļetes cenas daļa, kas atbilst proporcijai starp attiecīgā lidojuma attālumu un kopējo attālumu, kurā pasažierim ir tiesības tikt pārvadātam.
- 31 Tā kā izvietošana zemākas klases vietā attiecas tikai uz vienu pārvadājuma segmentu, kuram atbilst noteikts attālums, šīs metodes izmantošana ļauj šī pasažiera saņemto atmaksu proporcionāli samērot ar to viņa transporta daļu, kuras laikā šāda izvietošana zemākas klases vietā viņam radīja sarežģījumus.
- 32 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz pirmo un otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts kopsakarā ar 2. panta f) punktu jāinterpretē tādējādi, ka pasažiera izvietošanas lidojumā zemākas klases vietā gadījumā cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu attiecīgajam pasažierim atmaksājamo summu, ir tā lidojuma cena, kurā notika pasažiera izvietošana zemākas klases vietā, izņemot, ja šī cena nav norādīta biļetē, kas iedibina viņa tiesības tikt pārvadātam šajā lidojumā, un šādā gadījumā par pamatu jāņem tā biļetes cenas daļa, kas atbilst proporcijai starp attiecīgā lidojuma attālumu un kopējo attālumu, kurā pasažierim ir tiesības tikt pārvadātam.

#### *Par trešo jautājumu*

- 33 Ar trešo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, kad pasažieris lidojumā tiek izvietots zemākas klases vietā, biļetes cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu šim pasažierim maksājamo atlīdzinājumu, atbilst tikai šī paša lidojuma cenai, atskaitot nodokļus un nodevas.
- 34 Šajā ziņā Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta a)–c) apakšpunktā ir atsauce uz “biļetes cenu”, bez papildu precizējumiem, un, kā izriet no atbildes uz otro uzdoto jautājumu, tā tiek saprasta kā tā lidojuma cena, kurā attiecīgais pasažieris tika izvietots zemākas klases vietā.
- 35 Nav strīda, ka šī cena ietver divas atsevišķas sastāvdaļas, proti, pirmkārt, “tarifu”, ko attiecīgais gaisa pārvadātājs piemēro šo biļeti nopirkušā pasažiera transportēšanai, un, otrkārt, nodokļus un nodevas, ko gaisa pārvadātājs iekasē saistībā ar to.
- 36 Šie nodokļi un nodevas ir obligātas galīgās cenas, kas pasažierim jāmaksā, lai varētu izmantot gaisa pārvadātāja piedāvāto pakalpojumu, sastāvdaļas (pēc analogijas skat. spriedumus, 2012. gada 19. jūlijs, *ebookers.com Deutschland*, C-112/11, EU:C:2012:487, 14. punkts, un 2014. gada 18. septembris, *Vueling Airlines*, C-487/12, EU:C:2014:2232, 36. punkts).
- 37 No teikuma daļas, kas veido Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta a)–c) apakšpunkta kopīgo ievadu, izriet, ka, ja gaisa pārvadātājs izvieto pasažieri zemākas klases vietā, nekā to paredz pasažiera iegādātā biļete, tam ir jāatmaksā šim pasažierim daļa no šīs biļetes cenas atbilstoši a)–c) apakšpunkta noteikumiem.
- 38 Šajā teikuma daļā netieši uzsvērta apkalpojošā gaisa pārvadātāja atbildība par izvietošānu zemākas klases vietā tādā ziņā, ka tā un vienīgi tā kā personas, kas veic noteiktu lidojumu šī sprieduma 20. punktā minētās judikatūras izpratnē, ziņā ir lēmums pasažieri – pretēji tam, par ko ir panākta vienošanās ar viņu, un pretēji tam, ko viņš ir iegādājies, – izvietot zemākas klases vietā, nekā to paredz viņa biļete.
- 39 Līdz ar to Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts, to skatot kopumā, ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai noteiktu pasažierim maksājamo atlīdzinājumu, nav jāņem vērā tādas lidojuma cenas sastāvdaļas kā nodokļi un nodevas, kas, lai gan saistītas ar šo lidojumu, tomēr nav tam pēc būtības piemītošas.



- 40 Šo secinājumu apstiprina Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkta mērķis, kas, kā norādīts šī sprieduma 26.–28. punktā, ir standartizētā veidā kompensēt sarežģījumu, ko radījusi ar gaisa pārvadātāja veikto izvietošānu zemākas klases vietā uz visu attiecīgā lidojuma attālumu un visā tā laikā radītā komforta līmeņa pazemināšana.
- 41 Ņemot vērā šo mērķi, šī regula nevar tikt uzskatīta ar juridisku pamatu, kas ļāutu noteikt atlīdzinājumu, kaut vai tikai daļēju un standartizētu, par cenas sastāvdaļām, kuru iekasējamība, nedz arī apmērs nav saistīti ar šo sarežģījumu un tādējādi ar attiecīgā lidojuma veikšanu.
- 42 Iesniedzējtiesai jānosaka, vai nodokļi un nodevas pamatlietā atbilst vai neatbilst šīm prasībām.
- 43 Šādos apstākļos uz trešo jautājumu jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka biļetes cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu pasažierim maksājamo atlīdzinājumu gadījumā, kad pasažieris lidojumā tiek izvietots zemākas klases vietā, atbilst tikai šī paša lidojuma cenai, atskaitot biļetē norādītos nodokļus un nodevas, ar nosacījumu, ka ne to iekasējamība, ne apmērs nav atkarīgi no klases, attiecībā uz kuru šī biļete ir tikusi iegādāta.

### Par tiesāšanās izdevumiem

- 44 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 (trešā palāta) nospriež:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 11. februāra Regulas (EK) Nr. 261/2004, ar kuru 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, 10. panta 2. punkts kopsakarā ar 2. panta f) punktu jāinterpretē tādējādi, ka pasažiera izvietošānas lidojumā zemākas klases vietā gadījumā cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu attiecīgajam pasažierim atmaksājamo summu, ir tā lidojuma cena, kurā notika pasažiera izvietošāna zemākas klases vietā, izņemot, ja šī cena nav norādīta biļetē, kas iedibina viņa tiesības tikt pārvadātam šajā lidojumā, un šādā gadījumā par pamatu jāņem tā biļetes cenas daļa, kas atbilst proporcijai starp attiecīgā lidojuma attālumu un kopējo attālumu, kurā pasažierim ir tiesības tikt pārvadātam;
- 2) Regulas Nr. 261/2004 10. panta 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka biļetes cena, kas jāņem vērā, lai noteiktu pasažierim maksājamo atlīdzinājumu gadījumā, kad pasažieris lidojumā tiek izvietots zemākas klases vietā, atbilst tikai šī paša lidojuma cenai, atskaitot biļetē norādītos nodokļus un nodevas, ar nosacījumu, ka ne to iekasējamība, ne apmērs nav atkarīgi no klases, attiecībā uz kuru šī biļete ir tikusi iegādāta.

[Paraksti]