



Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA PRĪTA PIKAMĒES [PRIIT PIKAMĀE]
SECINĀJUMI,
sniegti 2020. gada 3. decembrī¹

Lieta C-826/19

WZ
pret
Austrian Airlines AG

(Landesgericht Korneuburg (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Kompensācija aviopasažieriem lidojuma atcelšanas vai kavēšanās gadījumā – Lidojums, kas novirzīts uz lidostu, kura nav sākotnēji paredzētā lidosta – Regula Nr. 261/2004 – 2. panta 1) punkts – “Atcelšanas” jēdziens – 8. panta 3. punkts – Transporta izdevumu segšana – Iniciatīva – Regulas 8. un 9. pantā paredzēto pienākumu neizpilde – Tiesības uz kompensāciju

1. Vai lidojums, kas novirzīts uz lidostu, kura nav sākotnēji paredzētā lidosta, taču atrodas šīs pēdējās tuvumā, ir jāsaprot kā atcelts lidojums Regulas Nr. 261/2004 (EK)² izpratnē, kas tādējādi rada attiecīgiem pasažieriem tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu, vai vienkārši kā lidojums, kas kavējas, un šādā gadījumā tādas tiesības pasažieriem rodas vienīgi tad, ja atbilstoši spriedumam *Sturgeon* u.c.³ kavēšanās sasniedz trīs stundas vai vairāk?
2. Vai pēc nolaišanās gaisa pārvadātājam pēc savas iniciatīvas ir jāpiedāvā transporta izdevumu segšana uz sākotnēji paredzēto lidostu vai uz tuvējo galamērķi, par kuru ir panākta vienošanās ar pasažieri, minētās regulas 8. panta 3. punkta izpratnē?
3. Vai šajā pantā, kā arī Regulas Nr. 261/2004 9. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētais pienākums uzņemt izdevumu segšanu rodas no tiesībām uz noteiktas likmes kompensāciju šīs regulas 7. panta 1. punkta izpratnē?
4. Šeit ir runa par dažiem no jautājumiem, kas uzdoti lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu, kuru iesniegusi *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija), un uz kuriem pēc Tiesas lūguma notiks koncentrēšanās šajos secinājumos.
5. Savā nākamajā spriedumā Tiesai tostarp būs iespēja pirmo reizi lemt par Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta interpretāciju un tādējādi tam piešķirt konkrētu vietu šīs regulas loģikā un sistēmā.

¹ Oriģinālvaloda – franču.

² Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).

³ Spriedums, 2009. gada 19. novembris (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716).

I. Atbilstošās tiesību normas

6. Regulas Nr. 261/2004 1., 2. un 4. apsvērumā ir noteikts:

- “(1) [Savienības] rīcībai gaisa satiksmes nozarē cita starpā ir jābūt vērstai uz to, lai nodrošinātu augsta līmeņa pasažieru aizsardzību. Turklāt ir jāņem vērā vispārējās patērētāju aizsardzības prasības.
- (2) Iekāpšanas atteikums un lidojumu atcelšana vai ilga kavēšanās rada nopietnas problēmas un sarežģījumus pasažieriem.

[..]

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

7. Šīs regulas 5. pantā “Atcelšana” ir noteikts:

“1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

- a) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 8. pantu un
- b) apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā atbalstu saskaņā ar 9. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu, kā arī maršruta maiņas gadījumā, ja plānojams 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:

[..]

- 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.

[..]”

8. Minētās regulas 6. pantā “Kavēšanās” ir paredzēts:

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

- a) divas stundas vai ilgāk attiecībā uz 1500 kilometru vai mazāka attāluma lidojumiem vai
- b) trīs stundas vai ilgāk attiecībā uz lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 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.”

9. Šīs pašas regulas 7. pantā “Tiesības saņemt kompensāciju” ir noteikts:

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

- a) EUR 250 par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā;
- b) EUR 400 par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā;
- c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

Nosakot attālumu, ņem vērā pēdējo galamērķi, kurā iekāpšanas atteikums vai lidojuma atcelšana ir par iemeslu tam, ka pasažieris ielido ar kavēšanos pēc paredzētā laika.

[..]”

10. Regulas Nr. 261/2004 8. pantā “[Atbalsts:] Tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu” ir paredzēts:

“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 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;
- 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.

[..]

3. Ja pilsētā vai reģionā ir vairākas lidostas un apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti, minētais gaisa pārvadātājs sedz izdevumus, kas rodas, pasažierim pārvietojoties no šīs alternatīvās lidostas uz lidostu, uz kuru bija rezervēta biļete, vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko vienojas ar pasažieri.”

11. Regulas Nr. 261/2004 9. pantā “Tiesības uz aprūpi” ir noteikts:

“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).
- [..]”

II. Tiesvedības rašanās fakti, pamata tiesvedība un prejudiciālie jautājumi

12. WZ bija veicis vienu rezervāciju *Austrian Airlines* ceļojumam, ko veidoja divi lidojumi 2018. gada 21. maijā: pirmais no Klāgenfurtes [*Klagenfurt*] (Austrija) uz Vīni (Austrija), ar paredzēto izlidošanu un ielidošanu attiecīgi plkst. 18.35 un 19.20, un otrais no Vīnes uz Berlīnes Tēgeles [*Berlin Tegel*] (Vācija) lidostu, ar paredzēto izlidošanu un ielidošanu attiecīgi plkst. 21.00 un 22.20.

13. Meteoroloģiskie apstākļi Vīnē, kas dominēja lidmašīnu atgriešanās laikā, veicot pēdējos trīs lidojumus rotācijas secībā, radīja kavēšanos, kas pēc tam ietekmēja nākamos lidojumus, ko šis gaisakuģis veica līnijā starp Vīni un Berlīni, līdz ar to lidojums uz Berlīnes Tēgeles lidostu, ko bija rezervējis WZ, pārkāpa nakts lidojumu aizliegumu, kas ir spēkā šajā lidostā.

14. Tādēļ *Austrian Airlines* novirzīja šo lidojumu uz Berlīnes Šēnfeldas [*Berlin Schönefeld*] lidostu, kas atrodas ārpus Berlīnes, Brandenburgas federālajā zemē. Šis reiss izlidoja no Vīnes plkst. 22.07 un nolaidās Berlīnē Šēnfeldā plkst. 23.18.

15. Iesniedzējtiesa informē, ka lidojuma novirzīšana radīja WZ ne vien kavēšanos (nolaišanās plkst. 23.18, nevis plkst. 22.20, kā sākotnēji bija paredzēts), bet arī neērtības, kas saistītas ar nolaišanos tālāk no mājvietas (24 km, nevis 8 km), un tas viņam pagarināja brauciena laiku (41 minūte, lai nonāktu mājvietā no Berlīnes Šēnfeldas lidostas, pretstatā 15 minūtēm, lai nonāktu mājvietā no Berlīnes Tēgeles lidostas). *Austrian Airlines* nepiedāvāja WZ alternatīvu transportu no Berlīnes Tēgeles lidostas uz Berlīnes Šēnfeldas lidostu.

16. WZ pieprasīja samaksāt 250 EUR kā kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. pantu, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 7. pantu. Šī prasība tika pamatota, no vienas puses, ar lidojuma kavēšanos, ielidojot, un, no otras puses, ar to, ka *Austrian Airlines* nebija viņam piedāvājušas turpmāku transportu no Berlīnes Šēnfeldas lidostas uz Berlīnes Tēgeles lidostu.

17. *Austrian Airlines* apstrīdēja prasību un norādīja, ka, pirmkārt, prasītājs sasniedza savu galamērķi, Berlīni, ar tikai 58 minūšu nokavēšanos. Otrkārt, WZ būtu varējis viegli nokļūt savā mājoklī, izmantojot papildu transportu. Treškārt, esot pierādīta “ārkārtēju apstākļu” pastāvēšana Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē nopietnu meteoroloģisku problēmu dēļ trīs atgriešanās lidojumu rotācijas kārtībā laikā, kā dēļ *Eurocontrol* šim reisam, kas tika veikts ar to pašu lidmašīnu, piešķīra laika nišu, kas bija ar lielāku kavēšanos, nekā sākotnēji paredzēts.

18. *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija) noraidīja WZ prasību, uzskatot, ka lidojuma novirzīšana nebija būtiska lidojuma maršruta maiņa un līdz ar to lidojumu nevar uzskatīt par atceltu. Tāpat šī tiesa secināja, ka kavēšanās nesasniedza trīs stundas vai vairāk.

19. WZ iesniedza apelācijas sūdzību *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa). Šī pēdējā vēlas zināt, pirmkārt, vai, faktiskie apstākļi ir jāvērtē kā lidojuma atcelšana, kavēšanās vai kā īpašs gadījums; otrkārt, vai gaisa pārvadātājs var atsaukties uz ārkārtēju apstākļu pastāvēšanu Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kas ir ietekmējuši lidojumu pirms tā, kurā devies pasažieris, un, treškārt, vai gaisa pārvadātājam ir jāizmaksā kompensācija par tam uzliktā atbalsta un aprūpes pienākumu neizpildi.

20. Šādos apstākļos *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

- “1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas ir piemērojams divām lidostām, kas abas atrodas pilsētas centra tiešā tuvumā, tomēr tikai viena – pilsētas teritorijā, bet otra – blakus esošajā federālajā zemē?
- 2) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja nosēšanās ir tās pašas vietas, tās pašas pilsētas vai tā paša reģiona [tās pašas pilsētas, apdzīvotas vietas vai reģiona] citā ielidošanas lidostā, ir tiesības saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas dēļ?
- 3) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 6. panta 1. punkts, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja nosēšanās ir tās pašas vietas, tās pašas pilsētas vai tā paša reģiona citā lidostā, ir tiesības saņemt kompensāciju ilgas kavēšanās dēļ?
- 4) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. pants, 7. pants un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai noteiktu, vai pasažieris ir piedzīvojis trīs stundu ilgu vai ilgāku laika zudumu 2009. gada 19. novembra sprieduma apvienotajās lietās *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716) izpratnē, kavēšanās ir jāaprēķina tādējādi, ka noteicošais ir nosēšanās brīdis citā galamērķa lidostā vai arī pārvadāšanas brīdis uz sākotnējā rezervācijā paredzēto galamērķa lidostu vai uz citu tuvumā esošu galamērķi, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri?
- 5) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājs, kas veic lidojumus rotācijas kārtībā, var balstīties uz notikumu, *in concreto* laikapstākļu izraisītu skrejceļa uzņemspējas samazināšanos, kas ir iestājies trīs reišus pirms attiecīgā lidojuma rotācijas kārtībā?
- 6) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nosēšanās citā galamērķa lidostā gadījumā gaisa pārvadātājam pašam ir jāpiedāvā transportēšana uz citu vietu vai arī pasažierim tā ir jālūdz?
- 7) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 7. panta 1. punkts, 8. panta 3. punkts un 9. panta 1. punkta c) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības saņemt kompensāciju, ja nav izpildīti 8. un 9. pantā paredzētie atbalsta un aprūpes pienākumi?”

21. Rakstveida apsvērumus iesniedza WZ, Austrijas valdība un Eiropas Komisija.

III. Vērtējums

22. Kā tika minēts iepriekš, šajos secinājumos atbilstoši Tiesas lūgumam tiks aplūkoti tikai otrais, trešais, sestais un septītais jautājums.

23. Tādēļ izvērtēšu šos jautājumus vienu pēc otra.

A. Par otro un trešo jautājumu

24. Otrajā un trešajā jautājumā, kuri jāizskata kopā, iesniedzējtiesa būtībā jautā Tiesai, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts, 6. panta 1. punkts, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnas nolaišanās lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā lidosta, bet kas atrodas tajā pašā pilsētā, tajā pašā apdzīvotajā vietā vai reģionā, rada pasažierim tiesības uz kompensāciju lidojuma atcelšanas vai ielidošanas ilgas kavēšanās dēļ⁴.

25. Citiem vārdiem, Tiesai tiek lūgts novērtēt, vai uz rezerves lidostu, kas atrodas sākotnēji paredzētās lidostas tuvumā, novirzītu lidojumu var kvalificēt kā atceltu lidojumu vai arī, iespējams, tas jāuzskata par kavēšanos ielidošanas brīdī. Atbildei uz šo jautājumu ir nozīmīgas sekas, jo pasažierim tiek automātiski atzītas tiesības uz kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā (ja vien viņš nav ticis informēts par atcelšanu Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētajā termiņā), turpretim šādas tiesības pasažierim nerodas kavēšanās gadījumā, ja šī kavēšanās nav vismaz trīs stundas.

26. Lai piedāvātu atbildi uz šiem jautājumiem, vispirms izvērtēšu “atcelšanas” jēdzienu Regulas Nr. 261/2004 izpratnē un nonākšu pie secinājuma, ka šis jēdziens, kā tas ir interpretēts Tiesas judikatūrā, principā varētu iekļaut tādu situāciju kā šajā lietā, kad lidmašīna nolaižas rezerves lidostā, kas atrodas tajā pašā reģionā, kur atrodas sākotnēji paredzētā lidosta (1. iedaļa). Tomēr pēc tam es apgalvošu, ka šāda interpretācija nebūtu pareiza tādēļ, ka, ieviešot Regulā Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu, Savienības likumdevējs ir vēlējies izslēgt šo gadījumu no lidojumu atcelšanas tiesiskā regulējuma darbības jomas (2. iedaļa). No tā secināšu, ka lidojums, kas novirzīts uz lidostu tajā pašā pilsētā, apdzīvotajā vietā vai reģionā, rada attiecīgajam pasažierim tiesības uz kompensāciju tikai tad, ja šis pasažieris sasniedz sākotnēji paredzēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar gaisa pārvadātāju, ar kavēšanos, kas ir vismaz trīs stundas (3. iedaļa).

1. Vai lidojuma novirzīšana uz lidostu, kas apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu kā sākotnēji paredzētais, ir lidojuma atcelšana?

a) Par “atcelšanas” jēdzienu Tiesas judikatūrā

27. “Atcelšanas” jēdziens Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktā ir definēts kā “tāda lidojuma neveikšana, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta”. Tādējādi, tā kā šī definīcija ir balstīta uz “lidojuma neveikšanas” faktu, “atcelšanas” jēdziena nozīmes precīza noteikšana nevar notikt, neņemot vērā dažus iepriekšējus precizējumus attiecībā uz “lidojuma” jēdzienu.

28. “Lidojuma” jēdziens Regulā Nr. 261/2004 nav definēts. Taču Tiesas pastāvīgajā judikatūrā tas ir raksturots kā tāds, kuru būtībā veido gaisa pārvadājuma darbība, ko veic gaisa pārvadātājs, kurš nosaka savu maršrutu⁵. Pēc tam Tiesa ir precizējusi, ka maršruts ir lidojuma “galvenais elements”, jo lidojums tiek veikts saskaņā ar pārvadātāja iepriekš noteiktu plānojumu⁶. No tā, manuprāt, izriet, ka tad, ja šajā plānojumā minētais lidojuma maršruts nav ievērots, šis lidojums “nav veikts” Regulas Nr. 261/2004 izpratnē un līdz ar to jākvalificē kā atcelts.

4 Neraugoties uz atsauci uz Regulas Nr. 261/2004 6. panta 1. punktu, man šķiet acimredzams, ka “ilga kavēšanās”, kas minēta trešajā jautājumā, atbilst ilgas kavēšanās gadījumam ielidošanas brīdī, proti, ja kavēšanās, ielidojot, ir vismaz trīs stundas 2009. gada 19. novembra sprieduma *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716) izpratnē, nevis ilgas kavēšanās gadījumam izlidošanas brīdī. No lēmuma par prejudiciālu jautājumu uzdošanu izriet, ka prasītāja pamatlietā valsts tiesā celtā prasība izmaksāt kompensāciju bija pamatota galvenokārt ar minētā lidojuma kavēšanos ielidošanas brīdī. Katrā ziņā kavēšanās izlidošanas brīdī pati par sevi nerada nekādas tiesības uz kompensāciju, ņemot vērā, ka Regulas Nr. 261/2004 6. pantā nav atsauces uz tās 7. pantu.

5 Skat. spriedumu, 2008. gada 10. jūlijs, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 40. punkts).

6 Spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 30. punkts).

29. Tādā gadījumā rodas jautājums, kādos apstākļos ir iespējams secināt, ka lidojuma maršruts nav ticis ievērots.

30. Man šķiet, ka Tiesa ir sniegusi atbildi spriedumā *Sousa Rodríguez* u.c.⁷. Lietā, kurā pasludināts šis spriedums, Tiesai tika uzdots jautājums, vai tas, ka neilgu laiku pēc pacelšanās lidmašīna atgriezās izlidošanas lidostā un tādējādi pasažieri atkal atradās sākotnējā izlidošanas vietā, nozīmēja, ka lidojums ticis atcelts. Šajā sakarā Tiesa, pamatojoties uz secinājumu, ka “maršruts” apzīmē ceļu, kuru lidmašīna veic *no izlidošanas lidostas uz ielidošanas lidostu* noteiktā kārtībā”, nosprieda, ka, lai varētu uzskatīt, ka lidojums ir noticis, “nepietiek tikai ar to, ka lidmašīna ir izlidojusi atbilstoši paredzētajam plānam, bet tai ir jāsasniedz arī minētajā plānā paredzētais galamērķis”^{8,9}.

31. Manuprāt, no tā izriet, ka atteikšanos no sākotnēji paredzētā plānojuma principā veido izmaiņas attiecībā uz izlidošanas un/vai ielidošanas lidostu, un līdz ar to tās ļauj kvalificēt lidojumu kā atceltu Regulas Nr. 261/2004 izpratnē.

32. Šādu interpretāciju, manuprāt, pamato rīkojums, ko Tiesa ir izdevusi lietā *Wunderlich*¹⁰. Šajā lietā Tiesai tika uzdots jautājums, vai lidojums bija jāuzskata par atceltu gadījumā, ja šī lidojuma pacelšanās un nolaišanās vietas atbilda plānotajam, taču minētajā lidojumā tika veikta neplānota starpnolaišanās. Uzskatot, ka atbilde ir skaidri izsecināma no sprieduma *Sousa Rodríguez* u.c.¹¹, Tiesa nosprieda, ka šis minētais fakts neļauj uzskatīt aplūkoto lidojumu par atceltu, jo tā pacelšanās un nolaišanās vietas atbilda plānotajam¹². Citiem vārdiem, Tiesas ieskatā, iemesls, kura dēļ nevarēja secināt, ka lidojums ticis atcelts, bija fakts, ka minētā lidojuma maršrutā veiktās izmaiņas nemainīja *nedz izlidošanas, nedz ielidošanas lidostu*. Es no tā *a contrario* secinu, ka jebkādas izmaiņas, kas skar vienu no šiem diviem elementiem, principā liek secināt, ka aplūkotais lidojums ir atcelts lidojums Regulas Nr. 261/2004 izpratnē.

b) Piemērošana šai lietai

33. Šīs lietas faktiskie apstākļi liek pārvērtēt – to es nenoliedzu – šīs Tiesas judikatūras robežas. Pat ja prasītāja pamatlietā izmantotais lidojums nebeidzās ar nolaišanos galamērķa lidostā, kura bija minēta lidojuma plānā, tas beidzās ar nolaišanos lidostā, kura atrodas pirmās tuvumā, kas, iespējams, būtu arguments, kas ļautu elastīgāk interpretēt prasību skrupulozi ievērot plānoto maršrutu, ko, manuprāt, pieprasa iepriekš izskatītā Tiesas judikatūra.

34. Varētu apgalvot – tā kā gaisa pārvadājumu pakalpojumi sava rakstura dēļ ir pakļauti iespējamām grūtībām, kas var radīt lidojuma maršruta izmaiņas, jebkādam *nelielām* šī maršruta izmaiņām, piemēram, nolaišanās lidostā, kas atrodas galamērķa lidostas tuvumā, nevajadzētu likt uzskatīt šo lidojumu par atceltu. Tieši šo argumentu Komisija, šķiet, ir izvirzījusi savos rakstveida apsvērumos, apgalvojot, ka, tā kā prasītāja pamatlietā izmantotais lidojums tika vienīgi novirzīts no Berlīnes Tēgeles un Berlīni Šēnfeldu un rezerves lidosta līdz ar to atbilda šī ceļojuma galamērķim, lidojuma plāns nav ticis atcelts, bet vienīgi pieskaņots ārējiem apstākļiem.

35. Es uzskatu, ka Tiesas judikatūru nevar interpretēt tā, kā to ierosina Komisija, divu iemeslu dēļ.

7 Spriedums, 2011. gada 13. oktobris (C-83/10, EU:C:2011:652).

8 Spriedums, 2011. gada 13. oktobris, *Sousa Rodríguez* u.c. (C-83/10, EU:C:2011:652, 28. punkts).

9 Mans izcēlums.

10 Rīkojums, 2016. gada 5. oktobris (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 Spriedums, 2011. gada 13. oktobris (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 Rīkojums, 2016. gada 5. oktobris, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, 18. punkts).

36. Pirmkārt, vēlos precizēt, ka tas, ka Tiesas izdotā rīkojuma lietā *Wunderlich*¹³ 18. punktā ir izmantots formulējums “pacelšanās un nolaišanās *vietas*”, nevis “pacelšanās un nolaišanās *lidostas*”, nepamato Komisijas argumentu, jo šajā punktā ir pārfrāzēts 2011. gada 13. oktobra sprieduma *Sousa Rodríguez* u.c. (C-83/10, EU:C:2011:652) 28. punkts, uz kuru tas atsaucas un kurā ir lietots formulējums “no izlidošanas lidostas uz ielidošanas lidostu”.

37. Otrkārt un galvenokārt, nedrīkst aizmirst, ka sākotnēji spriedumā *Sturgeon* u.c. Tiesa noteica maršrutu kā izšķirošo faktoru, lai nošķirtu lidojuma “atcelšanas” jēdzienu no “kavēšanās” jēdziena, un ar šiem diviem jēdzieniem Regulā Nr. 261/2004 ir saistītas gluži atšķirīgas tiesiskās sekas¹⁴. Taču elastīga iepriekš izskatītas Tiesas judikatūras interpretācija, saskaņā ar kuru nelielas izmaiņas attiecībā uz lidojuma izlidošanas vai ielidošanas lidostu nerada tā atcelšanu, izjauktu šo nošķirumu, kaitējot tiesiskās drošības prasībām Regulas Nr. 261/2004 piemērošanā.

38. Tādēļ es uzskatu, ka lidojumu, kas ticis novirzīts, lai nolaistos lidostā, kas apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu kā sākotnēji paredzētais, varētu sākotnēji šķietami kvalificēt kā atceltu lidojumu, balstoties uz Tiesas judikatūru, kurā ir interpretēts Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punktā minētais “lidojuma” jēdziens. Lidojuma novirzīšana tādējādi radītu tiesības uz kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktu kopsakarā ar 7. panta 1. punktu.

39. Tomēr, lai pārbaudītu šī ierosinājuma pareizību, tas ir jāizvērtē, ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta formulējumu, jo šis punkts ir piemērojams šajā lietā, ciktāl tajā ir regulēts konkrēti gadījums, kad lidojums ticis novirzīts uz lidostu, kas apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu kā sākotnēji paredzētais.

2. Par šīs lidojuma novirzīšanas kā atcelšanas kvalifikācijas saderību ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu

a) Ievada apsvērumi

40. Jāatgādina, ka nolūkā garantēt augstu pasažieru aizsardzības līmeni Regulā Nr. 261/2004 ir izveidota normatīva sistēma, kurā paredzētās tiesības, proti, tiesības uz kompensāciju, atbalstu un aprūpi (7., 8. un 9. pants), ir pakļautas zināmu notikumu pastāvēšanai, proti, iekāpšanas atteikums, izlidošanas atcelšana vai ilga kavēšanās (4., 5. un 6. pants), kam Tiesas judikatūrā ir pievienota ilga kavēšanās ielidošanas brīdī (spriedums *Sturgeon* u.c.)¹⁵. Piemēram, lidojuma atcelšana piešķir pasažierim tiesības uz kompensāciju (250, 400 vai 600 EUR atkarībā no attāluma, kāds būtu šim lidojumam, ja tas būtu noticis), tiesības uz atbalstu kā atlīdzinājumu par biļeti vai maršruta maiņu uz galamērķi, kā arī tiesības uz aprūpi, ko veido bezmaksas atspirdzinājumu, komunikācijas līdzekļu (telefona zvanu, faksa un elektroniskā pasta) vai vajadzības gadījumā izmitināšanas piedāvājums.

41. Šādā kontekstā varētu uzskatīt, kā minēts šo secinājumu 38. punktā, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā minētais lidojuma novirzīšanas gadījums atbilst lidojuma atcelšanas situācijai Regulas Nr. 261/2004 izpratnē un tādējādi piešķir pasažieriem visas no tā izrietošās tiesības, kas, runājot par atbalstu, noteikti nozīmēs, ka gaisa pārvadātājs sedz transporta izdevumus no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri. Ja tā būtu, tad iepriekšējās iedaļas noslēgumā minētais ierosinājums būtu acīmredzami pareizs.

¹³ Rīkojums, 2016. gada 5. oktobris (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹⁴ Spriedums, 2009. gada 19. novembris (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 29.–36. punkts).

¹⁵ Spriedums, 2009. gada 19. novembris (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716).

42. Tomēr var arī uzskatīt, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā minētais novirzīšanas gadījums atbilst nevis atcelšanas situācijai, bet gan *īpašam saistību neizpildes gadījumam* attiecībā uz iekāpšanu, atcelšanu vai kavēšanos, un tādējādi, ja rodas šāds neizpildes gadījums, tas piešķir pasažieriem vienīgi tajā paredzētās tiesības. Ja tā būtu, tad iepriekšējās iedaļas noslēgumā minētais ierosinājums būtu acīmredzami jāmaina.

43. Lai noteiktu, kurš no abiem Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta lasījumiem ir pareizs, ir jāizmanto klasiskās Tiesas interpretācijas metodes.

b) Gramatiska, sistēmiska, vēsturiska un teleoloģiska interpretācija

44. Runājot par gramatisko interpretāciju, es uzskatu, ka tā varētu pamatot *gan* pirmo, *gan* otro iespēju, kas minētas šo secinājumu 41. un 42. punktā. Šajā normā ir paredzētas vienīgi pasažiera tiesības uz transporta izdevumu segšanu starp ielidošanas lidostu un sākotnēji paredzēto lidostu gadījumā, ja lidojums tiek novirzīts uz lidostu, kas atrodas tajā pašā pilsētā, apdzīvotajā vietā vai reģionā, un tās tekstā nav iekļauts neviens elements, kas ļautu apstiprināt vai izslēgt šādas novirzīšanas kā atcelšanas kvalifikāciju Regulas Nr. 261/2004 2. panta l) punkta izpratnē.

45. Par laimi, sistemātiska un vēsturiska Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta interpretācija rada jēgpilnāku rezultātu.

46. Raugoties no sistēmiskā viedokļa, vispirms ir jāņem vērā Regulas Nr. 261/2004 8. pants viss kopumā. Šīs normas 1. punktā, atgādināšu, ir formulēts tiesību uz atbalstu saturs, paredzot, ka tad, ja ir izdarīta atsauce uz šo pantu, pasažieriem ir jādod iespēja izvēlēties starp biļetes cenas atlīdzināšanu (un atpakaļceļa lidojumu uz sākotnējo izlidošanas vietu) (a) apakšpunkts) un maršruta maiņu līdz viņu galamērķim, izmantojot salīdzināmus transporta nosacījumus, vai nu pēc iespējas agrāk (b) apakšpunkts), vai arī vēlāk (c) apakšpunkts). Tā kā Regulas Nr. 261/2004 5. pantā (“Atcelšana”) ir atsauce uz šo normu, lidojuma atcelšana rada attiecīgajiem pasažieriem tiesības uz šiem diviem atbalsta veidiem. Manuprāt, ir pamatoti domāt, ka gadījumā, ja Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā minētās tiesības, tāpat kā tiesības uz biļetes cenas atlīdzināšanu vai uz maršruta maiņu, būtu bijušas iecerētas kā tiesības, kas atkarīgas no lidojuma atcelšanas, tās visticamāk būtu iekļautas 1. punktā, iespējams, pievienojot tam d) apakšpunktu.

47. Ja ņem vērā faktu, ka tiesības uz transporta izdevumiem no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu, kas apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu, ir iekļautas *atsevišķā* punktā, nevis tajā, kurā ir definētas pasažieru tiesības uz aprūpi [atbalstu] lidojuma atcelšanas gadījumā, no tā nekļūdiģi izriet, ka noteikumi, no kuriem ir atkarīgas šīs tiesības, nav piemērojami šim pirmajām tiesībām.

48. It īpaši ir jāatgādina, ka 1. punkta pirmajā teikumā (“Ja ir izdarīta atsauce uz šo punktu [..]”) ir noteikts, ka tajā paredzētās tiesības uz atbalstu principā ir pakļautas tādu notikumu pastāvēšanai, kas ir izsmēloši uzskaitīti Regulā Nr. 261/2004 un judikatūrā, kur tā interpretēta, proti, iekāpšanas atteikums (4. pants), atcelšana (5. pants), izlidošanas kavēšanās (6. pants) un kavēšanās, ielidojot, kas ir vismaz 3 stundas (spriedums *Sturgeon* u.c.)¹⁶. Tā kā Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē *autonomi* attiecībā pret šo 1. punktu, kā es ierosināju iepriekšējā punktā, tajā minētās tiesības nevar uzskatīt par pakļautām kāda no šo notikumu pastāvēšanai. Tādēļ būtu jāsecina, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā pasažieriem ir piešķirtas tiesības uz transporta izdevumu segšanu no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu tādā gadījumā, ja šīs lidostas atrodas tajā pašā pilsētā, apdzīvotajā vietā vai reģionā, *neatkarīgi no tā, vai patiešām ir pastāvējis kāds no šiem notikumiem*.

¹⁶ Spriedums, 2009. gada 19. novembris (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716).

49. Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta autonoma interpretācija man šķiet vēl jo vairāk pamatota tādēļ, ka aplūkotās tiesības *materiāli atšķiras* no tiesībām uz atbalstu, kas minētas tā paša panta 1. punktā, ciktāl tās neattiecas uz aviopasažiera “maršruta maiņu”, lai sasniegtu tā galamērķi, bet gan uz “pārvietošanu [transportēšanu]” starp divām tuvumā esošām lidostām. Pirmais ir gaisa pārvadājumu pakalpojums, ko parasti sniedz attiecīgais [gaisa] pārvadātājs¹⁷, turpretim otrais ir cita veida transporta pakalpojums, ko nodrošina no gaisa pārvadātāja neatkarīgs uzņēmējs, savukārt gaisa pārvadātājs ir atbildīgs vienīgi par izdevumu segšanu, kas pasažierim radušies, izmantojot šādu pakalpojumu. Rezumējot – es uzskatu, ka to, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā minētās tiesības *atšķiras* no tiesībām uz atbalstu, var izskaidrot ar to, ka šīs tiesības tiek piešķirtas pasažierim tādu gaisa pārvadātāja saistību neizpildes dēļ, kuras *atšķiras* no tām, ko sniedz tiesības uz atbalstu saskaņā ar Regulu Nr. 261/2004 un Tiesas judikatūru, kurā tā interpretēta.

50. Rūpīgi izskatot šīs regulas, kā arī tās priekšteces, proti, Regulas (EEK) Nr. 295/91¹⁸, sagatavošanas dokumentus, manuprāt, apstiprinās tas, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā paredzētās tiesības mudina uz autonomu interpretāciju, salīdzinot ar to, kāda sniegta citām 8. pantā minētajām atbalsta tiesībām.

51. Attiecībā uz Regulu Nr. 295/91 ir jānorāda, ka tās 6. panta 2. punkta saturs ir gandrīz identisks Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta saturam¹⁹ un ka šī norma bija iekļauta tiesību normā, kura attiecās vienīgi uz pasažieru tiesībām uz aprūpi²⁰, un tā neietilpa tiesībās uz atbalstu, kas paredzētas Regulas Nr. 295/91 4. panta 1. punktā²¹. Attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 sagatavošanas dokumentiem norādišu, ka, lai gan Komisijas priekšlikumā, kas ir šīs regulas pamatā²², minētā norma tika pārvietota uz pantu “[Atbalsts:] tiesības saņemt atlīdzinājumu vai mainīt maršrutu”, tomēr šī pārvietošana nebeidzās ar minētās normas iekļaušanu minētās regulas 8. panta 1. punktā, bet gan ar tās izolāciju šī 8. panta 3. punktā, kur tā atrodas arī šobrīd.

52. Tātad no sistēmiskās un vēsturiskās interpretācijas izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts ir bijis iecerēts kā autonoma tiesību norma, kurā ir noteikti arī tās piemērošanas nosacījumi (gaisa pārvadātāja piedāvājums pasažierim, kura lidojums ir ticis novirzīts uz lidostu, kas atrodas tajā pašā pilsētā, apdzīvotajā vietā vai reģionā kā sākotnēji paredzētā lidosta) un tiesiskās sekas, kas izriet no šo nosacījumu izpildīšanas (pasažiera tiesības uz izdevumu segšanu, kas radušies, pārvietojoties no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu vai citu tuvumā esošu vietu, par ko ir panākta vienošanās ar gaisa pārvadātāju), un nosacījumu vai seku identificēšanai nav nepieciešams lasīt šo normu kopsakarā ar citām Regulas Nr. 261/2004 normām, kā tās interpretētas Tiesas judikatūrā.

17 Tas it īpaši skaidri izriet no Regulas Nr. 261/2004 8. panta formulējuma itāļu valodas versijā, kurā jēdziens “maršruta maiņa” ir tulkots kā “imbarco su un volo alternativo” (mans izcēlums), proti, “iekāpšana uz citu reisu”.

18 Padomes Regula (1991. gada 4. februāris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē (OV 1991, L 36, 5. lpp.).

19 Regulas Nr. 295/91 6. panta 2. punkts bija formulēts šādi: “Ja kādu pilsētu vai reģionu apkalpo vairākas lidostas un gaisa pārvadātājs piedāvā pasažierim, kuram atteikta iekāpšana, reisu uz citu lidostu, kas nav pasažiera rezervētā galamērķa lidosta, brauciena izdevumus starp abām alternatīvajām lidostām vai uz alternatīvu tuvumā esošu galamērķi, pēc pasažiera piekrišanas, sedz gaisa pārvadātājs.”

20 Skat. Regulas Nr. 295/91 6. panta 1. punktu, saskaņā ar kuru “neatkarīgi no 4. pantā noteiktajām minimālās kompensācijas summām, pasažieriem, kuriem atteikta iekāpšana, gaisa pārvadātājs bez maksas piedāvā: a) apmaksāt telefona zvanu un/vai teleksa/faksa ziņojumu uz galamērķi; b) ēdināšanu un atspirdzinājumus samērīgā attiecībā pret gaidīšanas laiku; c) izmitināšanu viesnīcā, ja uz vienu vai vairākām naktīm nepieciešama papildu uzturēšanās”.

21 Šī norma ir izteikta šādi: “Tekāpšanas atteikuma gadījumā pasažieris var izvēlēties starp: – biļetes cenas kompensāciju par neveikto ceļojuma daļu bez soda naudas uzlikšanas, vai – atkārtotu maršrutu uz viņa galamērķi tiklīdz iespējams, vai – atkārtotu maršrutu vēlākā datumā pēc pasažiera ieskatiem.”

22 Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (COM(2001) 784, galīgā redakcija – COD(2001) 305) (OV 2002, C 103 E/17, 225. lpp.).

53. Visbeidzot, aplūkotā tiesību norma ir jāizvērtē no teleoloģijas viedokļa, kas – atgādināšu –, bez šaubām, ir metode, kurai Tiesa devusi priekšroku Regulas Nr. 261/2004 interpretācijā²³. Uzreiz piebilstu, ka, manuprāt, šī metode ļauj kļūdēt jebkuras atlikušās šaubas par to, vai šīs regulas 8. panta 3. punktā paredzētais novirzīšanas gadījums būtu jāpielīdzina lidojuma atcelšanai minētās regulas 2. panta l) punkta izpratnē.

54. Attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 galveno mērķi vispirms ir jāatgādina, ka šīs regulas mērķis, kā izriet no tās 1., 2. un 4. apsvēruma, ir nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, aizsargājot viņu tiesības noteiktās situācijās, kas rada nopietnas problēmas un sarežģījumus, piemēram, iekāpšanas atteikuma, atcelšanas un ilgas kavēšanās gadījumā, un standartizētā un tūlītējā veidā kompensēt šajās situācijās nodarīto kaitējumu²⁴.

55. Tādējādi fakts, ka lidojums tiek klasificēts kā “atcelts”, nozīmē, ka sarežģījumi, ar ko pasažieri saskaras pārvadājuma pienākumu neievērošanas dēļ, ir *nopietni*. Taču lidmašīnas nolaišanās citā lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā, bet kura apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu, manuprāt, neveido situāciju, kas pati par sevi radītu pasažieriem tikpat nopietnus sarežģījumus kā tie, kurus rada lidojuma atcelšana (vai arī iekāpšanas atteikums, vai ielidošanas kavēšanās, kas ir vismaz trīs stundas).

56. Turklāt man nešķiet acīmredzami, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta interpretācija, novirzīšanu uz lidostu, kas apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu kā sākotnēji paredzētais, pielīdzinot atcelšanai, ļautu nodrošināt augstāka līmeņa pasažieru aizsardzību nekā interpretācija, saskaņā ar kuru tā tiktu kvalificēta kā saistību neizpilde, kas atšķiras no lidojuma atcelšanas, iekāpšanas atteikuma un ilgas kavēšanās ielidojot. Atgādināšu, ka viens no līdzekļiem, kas izmantots šajā regulā, lai sasniegtu tās galveno mērķi – nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību –, ir pārliecināt gaisa pārvadātājus nepraktizēt lidojumu atcelšanu²⁵. Šādā kontekstā ir viegli iztēloties, ka tad, ja Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā paredzētais novirzīšanas gadījums netiktu saprasts kā tāds, kas neietilpst “atcelšanas” jēdzienā un līdz ar to nerada pasažieriem tādas pašas tiesības, gaisa pārvadātāji lielākoties rīkotos kā rūpīgi saimnieciskās darbības veicēji un nolemtu atcelt lidojumus, kurus būtu bijis iespējams vienkārši novirzīt uz lidostu, kas atrodas sākotnēji paredzētās lidostas tuvumā, un pēc tam piedāvāt šo reisu pasažieriem maršruta maiņu uz šo sākotnējo lidostu, iespējams, vēlākā datumā. Galu galā, vai būtu ekonomiski izdevīgi likt lietā bieži vien ievērojamus organizatoriskus resursus, lai dotu iespēju pasažieriem sasniegt viņu galamērķi iespējami īsā laikā, ja gaisa pārvadātāju pienākumi šādas novirzīšanas gadījumā būtu analogi to pienākumiem lidojuma atcelšanas gadījumā (kompensācija, atbalsts un izdevumu segšana)?

3. Secinājums

57. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es uzskatu, ka šo secinājumu 41. punktā piedāvātā interpretācija, saskaņā ar kuru lidojumu, kas novirzīts uz lidostu, kura apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu kā sākotnēji paredzētais, varētu kvalificēt kā atceltu lidojumu, nevar tikt izmantota, ciktāl Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā šāda novirzīšana ir uzskatīta par saistību

23 Starp daudziem iespējamiem piemēriem skat. Tiesas atsauci uz Regulas Nr. 261/2004 mērķiem, kad tā bija aicināta interpretēt “lidojuma” jēdzienu 2008. gada 10. jūlija spriedumā *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 35. punkts), saskaņā ar kuru “lidojumu” [...] uzskatot par ceļojumu turp un atpakaļ, patiesībā tiktu samazināta aizsardzība, ko pasažieriem piešķir šī regula, kas būtu pretēji tās mērķim nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību”.

24 Skat. spriedumu, 2016. gada 22. jūnijs, *Mennens* (C-255/15, EU:C:2016:472, 26. punkts un tajā minētā judikatūra).

25 Šajā nolūkā skat. Priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos (COM(2001) 784, galīgā redakcija – COD(2001) 305), 5. punkts. Skat. arī spriedumu, 2006. gada 10. janvāris, *IATA un ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 83. punkts).

neizpildi, kas atšķiras no lidojuma atcelšanas. No tā izriet, ka šī novirzīšana principā pasažierim rada vienīgi tiesības uz viņa transporta izdevumu segšanu no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu (vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās starp gaisa pārvadātāju un pasažieri), izslēdzot tiesības uz kompensāciju, kas pasažierim būtu lidojuma atcelšanas gadījumā.

58. Katram gadījumam un lai gan es apzinos, ka tā tas nav pamatlietā, piebildīšu, ka, protams, nevar pilnībā izslēgt, ka aplūkotās novirzīšanas dēļ pasažieris var sasniegt sākotnēji paredzēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar gaisa pārvadātāju, ar vismaz trīs stundu kavēšanos. Pats par sevi saprotams, ka tik liela kavēšanās ielidojot radītu pasažierim tiesības uz kompensāciju saskaņā ar kombinētu Regulas Nr. 261/2004 5., 6. un 7. panta interpretāciju, kā tas izriet no iepriekš minētā sprieduma *Sturgeon* u.c.²⁶.

59. Pirms izdaru secinājumu, es vēlos norādīt, ka interpretācija, kura novirzīšanas gadījumu, ko regulē Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts, pielīdzinātu lidojuma atcelšanai, manuprāt, būtu pretrunā arī vienlīdzīgas attieksmes principam, uz kuru Tiesa ir atsaukusies neskaitāmas reizes, interpretējot citas šīs regulas normas²⁷.

60. Kā zināms, šis princips prasa, lai salīdzināmas situācijas netiktu vērtētas atšķirīgi un dažādas situācijas netiktu vērtētas vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi attaisnota. Attiecībā uz Regulu Nr. 261/2004 Tiesa jau ir norādījusi, ka jautājums par to, vai situācijas, uz kurām attiecas šī regula, ir salīdzināmas, ir jāvērtē, "ievērojot dažādu sarežģījumu un pasažieru ciestā kaitējuma *veidu* un *smagumu*"^{28 29}. Ņemot vērā šos kritērijus, manuprāt, nav nekādu šaubu, ka pasažieris, kurš ir izmantojis lidojumu, kas noticis pēc sākotnējā plāna un sasniedzis sākotnēji paredzēto lidostu ar kavēšanos, kura ir mazāka par trim stundām, būtu cietis no tāda paša veida un smaguma sarežģījumiem kā tāds pasažieris kā prasītājs pamatlietā, kura lidojums ir ticis novirzīts uz rezerves lidostu, kas apkalpo to pašu pilsētu, apdzīvoto vietu vai reģionu, un kurš ir sasniedzis sākotnēji paredzēto lidostu ar kavēšanos, kas ir mazāka par trim stundām. Taču, ja uzskatītu, ka šis novirzīšanas gadījums ir jāpielīdzina lidojuma atcelšanai, tad vienīgi otrajam pasažierim būtu tiesības saņemt kompensāciju saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 7. pantu.

61. Ņemot vērā iepriekš sacīto, es ierosinu Tiesai uz otro un trešo jautājumu atbildēt, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts, 6. pants, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnas nolaišanās lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā, bet atrodas tajā pašā pilsētā, apdzīvotā vietā vai reģionā, nerada pasažierim tiesības uz kompensāciju lidojuma atcelšanas dēļ. Tiesības uz kompensāciju rodas tikai tad, ja šis novirzīšanas dēļ pasažieris sasniedz sākotnēji paredzēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar gaisa pārvadātāju, ar vismaz trīs stundu kavēšanos.

B. Par sesto jautājumu

62. Sestajā jautājumā iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nolaišanās gadījumā lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā lidosta, gaisa pārvadātājam pēc savas iniciatīvas ir jāpiedāvā pasažierim segt transporta izdevumus uz šo pēdējo lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir jāvienojas ar pasažieri.

26 Spriedums, 2009. gada 19. novembris (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716).

27 Spriedumi, 2006. gada 10. janvāris, *IATA un ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 93.–100. punkts); 2008. gada 10. jūlijs, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 38. un 39. punkts); 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 48. un nākamie punkti); 2012. gada 23. oktobris, *Nelson* u.c. (C-581/10 un C-629/10, EU:C:2012:657, 33.–40. punkts), un 2017. gada 7. septembris, *Bossen* u.c. (C-559/16, EU:C:2017:644, 19. un nākamie punkti), kā arī rīkojums, 2016. gada 5. oktobris, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, 21. un nākamie punkti).

28 Spriedums, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon* u.c. (C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 49. punkts).

29 Mans izcēlums.

63. Vispirms vēlos uzsvērt, ka nepiekrītu Komisijas rakstveida apsvērumos paustajai nostājai, saskaņā ar kuru tas, ka šajā pantā ir paredzēts, ka gaisa pārvadātājs “*sedz izdevumus*, kas rodas, pasažierim pārvietojoties no šīs alternatīvās lidostas uz lidostu, uz kuru bija rezervēta biļete, vai uz citu tuvumā esošu vietu, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri”³⁰, obligāti liek secināt, ka šim pārvadātājam nav jāuzņemas iniciatīva, lai izpildītu šo pienākumu. Lai gan formulējums “*sedz izdevumus*” patiešām var likt domāt, ka šis pienākums ietver vienīgi transporta izdevumu atlīdzināšanu *pēc pasažiera pieprasījuma*, tomēr šādā interpretācijā nav ņemts vērā fakts, ka aplūkotās tiesību normas iepriekšējā teikuma daļa (“ja [...] apkalpojošais gaisa pārvadātājs *piedāvā* pasažierim lidojumu uz citu lidostu, nevis to, uz kuru pasažieris bija rezervējis biļeti [uz sākotnēji paredzēto]”) ³¹ attiecas uz gaisa pārvadātāja izteiktu piedāvājumu, kuram varētu tikt pievienots piedāvājums segt izdevumus, kas pasažierim radušies minētā brauciena dēļ. Līdz ar to es uzskatu, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta teksts neļauj sniegt viennozīmīgu atbildi uz šo jautājumu.

64. Šādos apstākļos Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkta teleoloģiskajam aspektam ir vēl jo izšķirošāka nozīme tā interpretācijā. Jāatgādina, ka vienlaikus ar šīs regulas galveno mērķi, kas atbilstoši tās pirmajam apsvērumam ir “nodrošināt[...] augsta līmeņa pasažieru aizsardzību”, šajā pašā apsvērumā ir precizēts, ka “turklāt ir jāņem vērā vispārējās *patērētāju aizsardzības prasības*”³².

65. Citiem vārdiem, filozofija, kas ir pamatā tiesību normu sistēmai, kura ir izveidota ar Regulu Nr. 261/2004, ir balstīta arī uz secinājumu, ka pasažieris patērētājs atrodas neizdevīgā situācijā attiecībā pret gaisa pārvadātāju pakalpojuma sniedzēju. Lai to kompensētu un tādējādi ļautu pasažierim patērētājam patiešām baudīt tiesības, kas viņam piešķirtas, manuprāt, šajā regulā ir prasīts, lai gaisa pārvadātājs pakalpojuma sniedzējs sniegtu *aktīvu* atbalstu pasažierim patērētājam.

66. Tas jo īpaši izriet no šīs regulas normām, kas regulē pasažieru tiesības uz atbalstu. Šajā ziņā var konstatēt, ka lai gan šīs regulas 8. panta 1. punkta dažādās valodu versijas atšķiras attiecībā uz jautājumu, vai iniciatīva ir gaisa pārvadātājam vai pasažierim³³, šīs pašas regulas 4. panta 3. punktā (iekāpšanas atteikums), 5. panta 1. punkta a) apakšpunktā (atcelšana) un 6. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā (kavēšanās vismaz piecas stundas) ir attiecīgi paredzēts, ka gaisa pārvadātājs “sniedz [attiecīgajiem pasažieriem] atbalstu”, ka “apkalpojošais gaisa pārvadātājs piedāvā [attiecīgajiem pasažieriem] atbalstu” un ka “gaisa pārvadātājam ir jāsniedz pasažieriem [...] 8. panta 1. punkta a) apakšpunktā minētais atbalsts”.

67. Nepieciešamība, lai gaisa pārvadātājs piedāvātu atbalstu, atspoguļo prasību aizsargāt pasažieri patērētāju, kad viņš, “izmests” lidostā, kas nav viņa galamērķa lidosta, jo pastāv kāds no iepriekš minētajiem notikumiem, atrodas neaizsargātā situācijā, salīdzinot ar gaisa pārvadātāju, kurš darbojas šajā lidostā. Šī iemesla dēļ gaisa pārvadātājam ir jāizpilda atbalsta pienākums, kas tam uzlikts, neatkarīgi no tā, vai pasažieris ir iesniedzis iepriekšēju lūgumu.

68. Kā Austrijas valdība norādījusi savos rakstveida apsvērumos, arī man šāda interpretācija šķiet pilnībā saskanīga ar Tiesas pasludināto spriedumu lietā *Rusu*, kurā tā nolēma, ka gaisa pārvadātājam, kas ir atteicis iekāpšanu pasažieriem, ir jāsniedz tiem atbalsts, kas paredzēts Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punktā. Konkrētāk, Tiesa šajā spriedumā uzskatīja, ka gaisa pārvadātājam

30 Mans izcēlums.

31 Mans izcēlums.

32 Mans izcēlums.

33 Vācu (“so können Fluggäste wählen zwischen [...]”), somu (“pasažiajalle on annettava mahdollista valita jokin toisista vaihtoehdoista [...]”), lietuviešu (“keleiviams atļautma rinktis [...]”) un poļu (“pasažerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]”) valodas versijās ir atsauce tikai uz faktu, ka pasažieri var vai viņiem ir tiesības izvēlēties starp dažādiem pieejamiem atbalsta veidiem, neprecizējot, vai gaisa pārvadātājam ir jāpiedāvā pasažieriem šajā normā paredzētais atbalsts vai pēdējam minētajam tas ir jāpieprasa, savukārt citu valodu versijas apstiprina pirmo no šīm divām hipotēzēm.

šādā piedāvājumā ir jāsniedz pasažieriem nepieciešamā informācija, kas ļautu tiem izdarīt efektīvu izvēli starp biļetes maksas atlīdzināšanu un maršruta maiņu, neuzliekot šiem pasažieriem pienākumu aktīvi meklēt šo informāciju³⁴. Rezumējot, manuprāt, no šī sprieduma izriet, ka pasažiera tiesību uz atbalstu efektīva izmantošana nevar notikt bez obligātas iepriekšējas gaisa pārvadātāja iesaistīšanās.

69. Lai gan attiecībā uz tiesībām uz transporta izdevumu segšanu no ielidošanas lidostas līdz sākotnēji paredzētajai lidostai (vai citam galamērķim tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri), kā apgalvoju šajos secinājumos, ir jāveic autonoma interpretācija, salīdzinot ar tiesībām uz atbalstu, kas minētas Regulas Nr. 261/2004 8. panta 1. punktā, es uzskatu, ka atbilstošajā pienākumā, kas gulstas uz gaisa pārvadātāju, ir jāņem vērā arī šīs regulas pirmajā apsvērumā izvirzītā prasība aizsargāt pasažieri patērētāju.

70. Ņemot vērā iepriekš minēto, es ierosinu Tiesai uz sesto jautājumu atbildēt, ka Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nolaišanās gadījumā lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā lidosta, gaisa pārvadātājam ir pēc paša iniciatīvas jāpiedāvā pasažierim transporta izdevumu segšana uz pēdējo minēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri.

C. Par septīto jautājumu

71. Septītajā jautājumā iesniedzējtiesa būtībā vaicā, vai pasažieru transportēšanas no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu (vai galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri) un transporta no lidostas uz izmitināšanas vietu izdevumu segšanas pienākuma, kas uzlikts gaisa pārvadātājam saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu un 9. panta 1. punkta c) apakšpunktu, neizpilde var piešķirt pasažierim tiesības uz noteiktas likmes kompensāciju šīs regulas 7. panta 1. punkta izpratnē.

72. Vispirms ir jāierosina Tiesai pārformulēt šo jautājumu, atsaucoties vienīgi uz Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu. Patiesībā es uzskatu, ka 9. panta 1. punkta c) apakšpunkta interpretācijas nepieciešamība strīda pamatlietā atrisināšanai skaidri neizriet no šīs lietas faktiskajiem apstākļiem, un katrā ziņā minētās regulas 8. panta 3. punkta kā autonomas tiesību normas interpretācija, ko es ierosinu šajos secinājumos, var izslēgt šādu nepieciešamību, ciktāl šāda interpretācija paredz, ka tādas novirzīšanās gadījumā kā šajā lietā aplūkotā ir piemērojams vienīgi Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts.

73. Man šķiet, ka šis pārformulētais jautājums nerada īpašas grūtības, jo uz to var atbildēt, pamatojoties uz jau pastāvošo Tiesas judikatūru.

74. Vispirms jāatgādina, ka Tiesa, lai arī *obiter dictum* formā, jau ir skaidri ieņēmusi apstiprinošu nostāju jautājumā par pasažiera tiesību uz kompensāciju *esamību*, balstoties uz to, ka gaisa pārvadātājs nav izpildījis atbalsta un izdevumu segšanas pienākumu, kas tam spriedumā *Sousa Rodríguez* u.c.³⁵ ir uzlikts saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 8. un 9. pantu.

75. Var jautāt, vai pasažierim šādas tiesības ir arī tad, ja gaisa pārvadātājs nav izpildījis pienākumu segt transporta izdevumus no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu (vai galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās), kas viņam uzlikts ar Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktu. Vēlos vēlreiz norādīt, ka šajos secinājumos ietvertā pieeja ir tāda, ka atbalsta pienākums kā tāds, kura neizpilde saskaņā ar spriedumu *Sousa Rodríguez* u.c.³⁶ rada tiesības uz kompensāciju, ir paredzēts vienīgi šīs regulas 8. panta 1. punktā, savukārt tās 8. panta 3. punkts ir jāuzskata par autonomu tiesību

34 Spriedums, 2019. gada 29. jūlijs (C-354/18, EU:C:2019:637, 53.–55. punkts).

35 Spriedums, 2011. gada 13. oktobris (C-83/10, EU:C:2011:652, 44. punkts).

36 Spriedums, 2011. gada 13. oktobris (C-83/10, EU:C:2011:652).

normu. Uzskatu, ka atbildei uz šo jautājumu ir obligāti jābūt apstiprinošai, jo, aizņemoties ģenerālvokātes E. Šarpstones [E. Sharpston] izmantotos vārdus viņas secinājumos lietā *Sousa Rodríguez u.c.*³⁷, aplūkotais pienākums tāpat kā atbalsta (un izdevumu segšanas) pienākums “būtu veltīgi paredzēts, ja to nevarētu īstenot”.

76. Attiecībā uz jautājumu, vai aplūkotā kompensācija var būt *noteiktas likmes* kompensācija Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkta izpratnē, kā apgalvo prasītājs pamatlietā, atliek vien rūpīgi iepazīties ar Tiesas apsvērumiem spriedumā *McDonagh*³⁸, kurā tā vērtē Regulas Nr. 261/2004 9. panta atbilstību samērīguma principam, lai izslēgtu šādu iespējamību.

77. Tiesas ieskatā, laika vai finansiālu ierobežojumu neesamība attiecībā uz šīs regulas 9. pantā minēto aprūpes pienākumu [pienākumu sniegt atbalstu] nevar pārkāpt samērīguma principu, jo negatīvas finansiālas sekas, pat ievērojamas, ko šis pienākums rada gaisa pārvadātājiem, nav nesamērīgas attiecībā pret mērķi nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību un katrā ziņā gaisa pārvadātājiem kā rūpīgiem uzņēmējiem ir tiesības šī pienākuma radītos izdevumus ietvert lidmašīnas biļešu cenā. Šajā stadijā Tiesa pievienoja nākamo punktu, precizējot, ka pasažieris kā kompensāciju par to, ka gaisa pārvadātājs nav izpildījis šo aprūpes [atbalsta] pienākumu, tomēr var saņemt tikai to summu atmaksu, kuras, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir bijušas nepieciešamas, atbilstošas un samērīgas [saprātīgas], lai novērstu pārvadātāja pieļauto pasažierim sniedzamā atbalsta neizpildi, atstājot izvērtējumu par to valsts tiesas ziņā³⁹. Tādējādi Tiesa, manuprāt, ir vēlējusies pateikt, ka samērīguma principam atbilstoša interpretācija paredz *atbilstību* starp kompensācijas, kas jāmaksā gaisa pārvadātājam, un attiecīgā pasažiera izdevumu lielumu, un šī prasība savā būtībā izslēdz tādu noteiktas likmes kompensāciju, kāda ir paredzēta Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā.

78. Atzīstu, ka šī punkta pievienošanu spriedumā nav motivējusi īpaša vēlme izslēgt noteiktas likmes kompensācijas piemērošanu, bet gan vienīgi nepieciešamība ierobežot pasažieru prasītās summas saistībā ar gaisa pārvadātāja pienākuma segt izdevumus lidojuma atcelšanas gadījumā neizpildi ilgstošu ārkārtēju apstākļu dēļ. Tomēr Tiesas lietotā formulējuma vispārējais raksturs kopā ar faktu, ka aplūkotais jautājums ir minēts arī sprieduma rezolutīvajā daļā, manuprāt, atklāj, ka tādas noteiktas likmes kompensācijas paredzēšana pasažierim kā Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā minētā, ja tiek pārkāpti visi šīs regulas 9. pantā noteiktie aprūpes pienākumi, Tiesas ieskatā, radītu gaisa pārvadātājam tik lielas negatīvas finansiālas sekas, ka šo pantu nebūtu iespējams šādi interpretēt, nepārkāpjot samērīguma principu.

79. Lidz ar to var secināt, ka šajā gadījumā Regulas Nr. 261/2004 9. panta 1. punkta b) apakšpunktā minētā gaisa pārvadātāja aprūpes [atbalsta] pienākuma neizpilde pasažierim rada tiesības uz tādu summu atmaksu, kuras, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, ir bijušas nepieciešamas, atbilstošas un saprātīgas, lai novērstu šo pārvadātāja saistību neizpildi.

80. Ņemot vērā nepieciešamību sniegt ikkatras Regulas Nr. 261/2004 normas interpretāciju atbilstoši samērīguma principam, manuprāt, ir acīmredzams, ka šis secinājums ir piemērojams arī gadījumam, kad gaisa pārvadātājs nav izpildījis šīs regulas 8. panta 3. punktā minēto pienākumu.

81. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, es ierosinu Tiesai uz septīto prejudiciālo jautājumu atbildēt, ka gaisa pārvadātājam Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā uzliktā pienākuma segt pasažieru transporta izdevumus no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu (vai galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri) neizpilde nevar piešķirt pasažierim tiesības uz noteiktas likmes kompensāciju šīs regulas 7. panta 1. punkta izpratnē. Turpretim tā rada pasažierim tiesības uz tādu summu kompensāciju, kas, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, izrādās nepieciešamas, atbilstošas un saprātīgas, lai novērstu šo pārvadātāja saistību neizpildi.

37 Ģenerālvokātes E. Šarpstones secinājumi lietā *Sousa Rodríguez u.c.* (C-83/10, EU:C:2011:427, 60. punkts).

38 Spriedums, 2013. gada 31. janvāris (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 Skat. spriedumu, 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 45.–51. punkts).

IV. Secinājumi

82. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija) uzdoto otro, trešo, sesto un septīto jautājumu atbildēt šādi:

- 1) Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts, 6. pants, 7. panta 1. punkts un 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka lidmašīnas nolaišanās lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā, bet atrodas tajā pašā pilsētā, apdzīvotā vietā vai reģionā, nerada pasažierim tiesības uz kompensāciju lidojuma atcelšanas dēļ. Tiesības uz kompensāciju rodas tikai tad, ja šis novirzīšanas dēļ pasažieris sasniedz sākotnēji paredzēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar gaisa pārvadātāju, ar vismaz trīs stundu kavēšanos.
- 2) Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka nolaišanās gadījumā lidostā, kas nav sākotnēji paredzētā lidosta, gaisa pārvadātājam ir pēc paša iniciatīvas jāpiedāvā pasažierim transporta izdevumu segšana uz pēdējo minēto lidostu vai citu galamērķi tās tuvumā, par ko ir panākta vienošanās ar pasažieri.
- 3) Gaisa pārvadātājam Regulas Nr. 261/2004 8. panta 3. punktā uzliktā pienākuma segt pasažieru transporta izdevumus no ielidošanas lidostas uz sākotnēji paredzēto lidostu (vai uz tuvējo galamērķi, par kuru ir panākta vienošanās) neizpilde nevar piešķirt pasažierim tiesības uz noteiktas likmes kompensāciju šīs regulas 7. panta 1. punkta izpratnē. Turpretim tā rada pasažierim tiesības uz tādu summu atmaksu, kas, ņemot vērā katra konkrētā gadījuma apstākļus, izrādās nepieciešamas, atbilstošas un saprātīgas, lai kompensētu šo pārvadātāja saistību neizpildi.