



# Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA PRĪTA PIKAMĒES [PRIIT PIKAMĀĒ]  
SECINĀJUMI,  
sniegti 2021. gada 23. septembrī<sup>1</sup>

**Lieta C-263/20**

***Airhelp Limited***

**pret**

***Laudamotion GmbH***

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

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – Kopīgi noteikumi par kompensācijām un atbalstu pasažieriem sakarā ar lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos – Lidojuma rezervācija, izmantojot elektronisku platformu – Izlidošanas pārcelšana uz agrāku laiku – Informācijas par izlidošanas pārcelšanu uz agrāku laiku saņemšana uz e-pasta adresi – Apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākuma informēt apjoms – Direktīva 2000/31/EK – Informācijas sabiedrības pakalpojumi – 11. pants – Pasūtījuma izdarišana – Saņemšanas prezumpcija

## I. Ievads

1. *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija) iesniegtais lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu attiecas uz 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<sup>2</sup>, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta un 7. panta, kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2000/31/EK (2000. gada 8. jūnijs) par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību)<sup>3</sup> 11. panta interpretāciju.

2. Šis lūgums tika iesniegts saistībā ar strīdu starp *Airhelp Limited* (turpmāk tekstā – “*Airhelp*”) un *Laudamotion GmbH* (turpmāk tekstā – “*Laudamotion*”) par pēdējās minētās atteikumu izmaksāt kompensācijas par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku lidmašīnu pasažieriem, kuru tiesības pārņēmusi *Airhelp*. Juridiskais jautājums par to, vai izlidošanas pārcelšana uz agrāku laiku var radīt tiesības saņemt Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā un

<sup>1</sup> Oriģinālvaloda – franču.

<sup>2</sup> OV 2004, L 46, 1. lpp.

<sup>3</sup> OV 2000, L 178, 1. lpp.

7. pantā paredzēto kompensāciju, tika padziļināti skatīts manos secinājumos apvienotajās lietās C-188/20 *Azurair* un C-196/20 *Eurowings*, kā arī lietās C-146/20 *Corendon Airlines* un C-270/20 *Austrian Airlines*.

3. Pēc Tiesas lūguma šajos secinājumos izvērtēju tikai otro prejudiciālo jautājumu, ar kuru iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai pienākuma laikus informēt pasažierus par atcelšanu ievērošana ir jāvērtē, ņemot vērā vienīgi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktu un tādad nepiemērojot tādu valsts tiesisko regulējumu par elektronisko saziņu, ar kuru transponēta Direktīva 2000/31.

## II. Atbilstošās tiesību normas

### A. Regula Nr. 261/2004

4. Regulas Nr. 261/2004 2. pantā ir paredzēts:

“Šajā regulā:

[..]

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

5. Šīs regulas 5. panta 1. un 4. punktā 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 plānojamais 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.

[..]

4. Pierādīšanas pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam.”

6. Minētās regulas 7. pants ir formulēts šādi:

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

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

[..].”

7. Šīs pašas regulas 13. pantā ir paredzēts:

“Ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs izmaksā kompensāciju vai pilda citas saistības, kas izriet no šīs regulas, šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo pārvadātāja tiesības prasīt kompensāciju no kādas personas, tostarp trešām pusēm, saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem. Šī regula nekādā ziņā neierobežo apkalpojošā gaisa pārvadātāja tiesības prasīt atlīdzinājumu no ceļojuma rīkotāja vai citas personas, ar kuru minētajam pārvadātājam ir līgums. Tāpat šīs regulas noteikumus nevar interpretēt kā tādus, kas ierobežo ceļojumu rīkotāja vai trešās personas, kas nav pasažieris un ar kuru gaisa pārvadātājam ir līgums, tiesības prasīt atlīdzinājumu vai kompensāciju no gaisa pārvadātāja saskaņā ar piemērojamiem tiesību aktiem.”

### **B. Direktīva 2000/31**

8. Direktīvas 2000/31 11. panta 1. punkts ir formulēts šādi:

“Dalībvalstis nodrošina, izņemot gadījumus, kad puses, kas nav patērētāji, vienojas citādi, ka gadījumos, kad pakalpojuma saņēmējs izdara pasūtījumu ar tehnoloģiskiem līdzekļiem, tiek ievēroti šādi principi:

- pakalpojuma sniedzējam bez liekas kavēšanās jāapliecina saņēmēja pasūtījuma saņemšana ar elektroniskiem līdzekļiem;
- pasūtījumu un saņemšanas apliecinājumu uzskata par saņemtiem, kad puses, kurām tie ir adresēti, var tiem piekļūt.”

### **III. Tiesvedības rašanās fakti, pamatlieta un prejudiciālie jautājumi**

9. Divi lidmašīnu pasažieri, izmantojot elektronisku rezervēšanas platformu, rezervēja lidojumu no Palmas de Maļorkas [*Palma de Mallorca*] (Spānija) uz Vīni (Austrija), ko nodrošināja gaisa pārvadātājs *Laudamotion*. Veicot rezervāciju šajā platformā, šie pasažieri norādīja savas privātās e-pasta adreses un tālruņa numurus. Platforma pasažieru vārdā veica lidojuma rezervāciju pie *Laudamotion*, šīs rezervācijas laikā ģenerējot īpašu elektroniskā pasta adresi minētajai rezervācijai. Šī adrese bija vienīgā, kas bija gaisa pārvadātāja rīcībā, lai sazinātos ar pasažieriem.

10. Reisu, kura izlidošana sākotnēji bija paredzēta 2018. gada 14. jūnijā plkst. 14.40, bet ielidošana – plkst. 17.05, gaisa pārvadātājs pārcēla par vairāk nekā sešām stundām agrāk, proti, uz plkst. 8.25.

11. *Airhelp*, kurai abi pasažieri bija nodevuši savas eventuālās tiesības uz kompensāciju uz Regulas Nr. 261/2004 pamata, cēla prasību *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija). Tā norādīja, ka gaisa pārvadātājam abiem pasažieriem kopumā ir jāsamaksā summa 500 EUR apmērā atbilstoši šīs regulas 7. panta 1. punkta a) apakšpunktam sakarā ar lidojuma pārcelšanu par vairāk nekā sešām stundām agrāk, par ko pasažieri tika informēti tikai 2018. gada 10. jūnijā ar šo pasažieru iesniegtās privātās e-pasta adreses starpniecību.

12. *Laudamotion* apstrīdēja *Airhelp* pieteikuma pamatotību, tādēļ ka lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku tika laikus paziņota 2018. gada 23. un 29. maijā uz rezervācijas platformas iesniegto e-pasta adresi.

13. Tā kā *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa) bija noraidījusi *Airhelp* prasību, pēdējā minētā cēla apelācijas sūdzību iesniedzējtiesā *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija). Tā it īpaši jautā par to, vai lidojuma pārcelšana uz agrāku laiku ir atcelšana Regulas Nr. 261/2004 izpratnē, un par apkalpojošā gaisa pārvadātāja pienākuma informēt apjomu.

14. Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda, ka tā piekrīt *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) viedoklim<sup>4</sup>, saskaņā ar kuru plānota lidojuma ne maznozīmīga pārcelšana uz agrāku laiku var pamatot tiesības uz kompensāciju atbilstoši šīs regulas 7. panta 1. punktam un saskaņā ar kuru pastāv atteikšanās no paredzētā lidojuma laika, ja lidojums ir pārcelts par vairākām stundām agrāk.

15. Attiecībā uz jautājumu par to, vai pamatlietā minētie pasažieri tika pareizi informēti par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku, iesniedzējtiesa norāda, ka saskaņā ar Austrijas tiesību aktiem, ar kuriem transponēta Direktīva 2000/31, paziņošanas prezumpcija rodas ne tikai gadījumos, kas minēti šīs direktīvas 11. panta 1. punktā, bet arī tad, ja ir notikusi tikai e-pasta vēstuļu apmaiņa. Šajā gadījumā tas nozīmē, ka tiek uzskatīts, ka pasažieris ir informēts par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku, ja šis pasažieris var iepazīties ar apkalpojošā gaisa pārvadātāja paziņojumu. Līdz ar to iesniedzējtiesa jautā, vai ir jāpiemēro valsts tiesību akti, Direktīva 2000/31 vai Regula Nr. 261/2004, lai noteiktu, vai pasažieri tika pareizi informēti par viņu lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku.

16. Šajos apstākļos *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības uz kompensāciju, ja izlidošanas laiks no sākotnēji paredzētajiem plkst. 14.40 tiek pārcelts uz tās pašas dienas plkst. 8.25?

<sup>4</sup> Saskaņā ar lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu minēto informāciju šis viedoklis ir izklāstīts *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) paziņojumā presei, kurā ir ietverta atsauce 89/2015, X ZR 59/14 un kurš sagatavots pēc tāda lēmuma pieņemšanas, ar ko konstatēta piekrišana pieteikumam.

- 2) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) [punkts] ir jāinterpretē tādējādi, ka pārbaude, vai pasažieris tiek informēts par atcelšanu, ir jāvērtē tikai saskaņā ar šo tiesību normu un ka tiem ir pretrunā tādu valsts tiesību par paziņojumu pienākšanu piemērošana, kas ir tikušas pieņemtas, transponējot [Direktīvu 2000/31], un kurās ir paredzēta pienākšanas [paziņošanas] prezumpcija?
- 3) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) [punkts] un Direktīvas 2000/31 11. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gadījumā, ja pasažieris rezervē lidojumu, izmantojot rezervācijas platformu, un ir darījis zināmu savu telefona numuru un e-pasta adresi, taču rezervācijas platforma ir pārsūtījusi gaisa pārvadātājam telefona numuru un rezervācijas platformas automātiski ģenerētu e-pasta adresi, paziņojuma par lidojuma pārcelšanu uz agrāku laiku piegāde pa automātiski ģenerēto e-pasta adresi ir jāvērtē kā paziņojums vai informēšana par [izlidošanas] pārcelšanu uz agrāku laiku, arī ja rezervācijas platforma gaisa pārvadātāja paziņojumu pasažierim nepārsūta vai pārsūta novēloti?”

#### IV. Tiesvedība Tiesā

17. Lēmums par prejudiciālo jautājumu uzdošanu, kas pieņemts 2020. gada 26. maijā, Tiesas kancelejā tika saņemts 2020. gada 15. jūnijā.

18. Eiropas Savienības Tiesas statūtu 23. pantā noteiktajā termiņā rakstveida apsvērumus iesniedza pamatlietas puses, kā arī Eiropas Komisija.

19. Vispārējā sapulcē, kas notika 2021. gada 27. aprīlī, Tiesa nolēma nenoturēt tiesas sēdi mutvārdu paskaidrojumu uzklaušanāsai.

#### V. Juridiskais vērtējums

##### A. Par otro prejudiciālo jautājumu

20. Ar otro prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā, vai pienākuma laikus informēt pasažierus par atcelšanu ievērošana ir jāvērtē, ņemot vērā vienīgi Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktu. Apstiprinošas atbildes gadījumā šī regula liegtu piemērot valsts tiesisko regulējumu par elektronisko paziņojumu pienākšanu, kas tika pieņemts, lai transponētu Direktīvu 2000/31.

21. Kā detalizēti paskaidrošu turpmāk šajos secinājumos, uzskatu, ka pienākuma laikus informēt pasažierus par atcelšanu ievērošana ir jāvērtē, ņemot vērā *vienīgi* Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktu. Šī interpretācija izriet gan no atbilstošo normu formulējuma, gan no to mērķa.

22. Pirmkārt, minētās direktīvas II nodaļas 3. iedaļā ir ietvertas normas attiecībā uz līgumiem, kas noslēgti ar elektroniskiem līdzekļiem. Šīs direktīvas 11. panta “Pasūtījuma izdarīšana” 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis nodrošina, ka gadījumos, kad pakalpojuma saņēmējs izdara pasūtījumu ar tehnoloģiskiem [elektroniskiem] līdzekļiem, pakalpojuma sniedzējam “bez liekas kavēšanās jāapliecina saņēmēja pasūtījuma saņemšana ar elektroniskiem līdzekļiem” (pirmais ievilkums) un ka “pasūtījumu un saņemšanas apliecinājumu uzskata par saņemtiem, kad puses, kurām tie ir adresēti, var tiem piekļūt” (otrais ievilkums).

23. Lai arī informācija par atcelšanu nav ne “pasūtījums”, ne “saņemšanas apliecinājums” Direktīvas 2000/31 11. panta izpratnē, no iesniedzējtiesas nolēmuma izriet, ka pamatlietā aplūkojamais valsts tiesiskais regulējums pārsniedz šo direktīvu, ciktāl ar šo regulējumu ir paredzēts, ka noteikums par paziņošanu attiecas ne tikai uz “pasūtījumiem” un “saņemšanas apliecinājumiem”, bet arī uz citiem juridiski nozīmīgiem elektroniskiem dokumentiem, tostarp dokumentiem par lidojumu rezervāciju. Saskaņā ar iesniedzējtiesas sniegto informāciju gan Direktīvas 2000/31 11. panta 1. punkta otrajā ievilkumā, gan valsts tiesiskajā regulējumā, ar kuru ir transponēta šī norma, ir paredzēta “paziņošanas prezumpcija”, kas būtībā iestājas brīdī, kad paziņojumam var piekļūt<sup>5</sup>.

24. Otrkārt, ir jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā minētā informācija ir informācija, kura tiek sniegta tad, “ja atceļ lidojumu”, un pateicoties kurai attiecīgie pasažieri “[tiek] informēti par atcelšanu”. Ir skaidrs, ka šī informācija par atcelšanu nav ne “pasūtījums”, ne “saņemšanas apliecinājums” Direktīvas 2000/31 11. panta izpratnē. Līdz ar to analīzes nolūkos ir jāuzskata, ka aplūkojamie juridiskie akti principā ir paziņojumi, kuriem ir atšķirīgs mērķis.

25. Jāpiebilst, ka no Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta formulējuma nevar secināt, ka metode, kas jāizmanto, lai pasažieris saņemtu šo informāciju, būtu tā ierobežota, ka ietvertu tikai elektroniskos līdzekļus. Gluži pretēji, vienīgā prasība ir tāda, lai “attiecīg[ie] pasažier[i] [tiek] informēti par [lidojuma] atcelšanu”, un tas principā ļauj izmantot citus saziņas līdzekļus. Protams, ņemot vērā īpašo nozīmi, kas šāda veida informācijai ir attiecībā uz to tiesību efektīvu izmantošanu, kuras ir piešķirtas ar Regulu Nr. 261/2004, ir nepieciešams, lai izraudzītais saziņas līdzeklis būtu atbilstīgs un pielāgots pasažieru gaisa pārvadājumu prasībām<sup>6</sup>.

26. Jānorāda, ka vēl būtiskāk ir tas, ka atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. panta 4. punktam “pierādīšanas” pienākums attiecībā uz to, vai un kad pasažieris ir informēts par lidojuma atcelšanu, ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam. Apstākļi, ka pierādīšanas pienākums ir apkalpojošajam gaisa pārvadātājam<sup>7</sup>, palīdz nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, kas paredzēta Regulas Nr. 261/2004 1. apsvērumā.

27. Ir jāatgādina šā likumā noteiktā mērķa nozīme šajā kontekstā, ņemot vērā, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un šo normu ietverošā tiesiskā regulējuma mērķi<sup>8</sup>. Spriedumā *Krijgsman* Tiesa uzsvēra, kāda nozīme Regulas Nr. 261/2004 5. panta 4. punktā paredzētajam pienākumam sniegt pierādījumu par to, ka informācija ir paziņota pasažierim, ir attiecībā uz šā pasažiera tiesību aizsardzību<sup>9</sup>. Ir jābūt tā, ka, saņemot šo informāciju, pasažierim ir dota iespēja laikus reaģēt uz viņa lidojuma atcelšanu, tādējādi ierobežojot no tās izrietošās neērtības, un atsaukties uz savām tiesībām attiecībā pret gaisa pārvadātāju.

<sup>5</sup> Skat. iesniedzējtiesas nolēmuma 10. lpp.

<sup>6</sup> Steinerötter, B., *Beck'scher Online-Großkommentar (Gsell/Krüger/Lorenz/Mayer)*, Art. 1-19 VO (EG) Nr. 261/2004, 5. pants, 23. un 25. punkts; ir norādīts, ka nav formālu prasību attiecībā uz metodi, kas jāizmanto, lai pasažieris saņemtu informāciju par atcelšanu. Tomēr autors iesaka izraudzīties tādu saziņas līdzekli, kas nodrošina to, ka pasažieris patiešām tiek informēts par lidojuma atcelšanu. Ja pasažieris iebilst, ka viņš nav saņēmis ziņojumu, tad gaisa pārvadātājam ir pienākums pierādīt, ka pasažieris tika informēts par atcelšanu un kad tas tika par to informēts.

<sup>7</sup> Skat. Komisijas Paziņojuma “Skaidrojošas pamatnostādnes par Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (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 par Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97 par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos, kura grozīta ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002” (OV 2016, C 214, 5. lpp.), 3.2.5. punktu “Pierādīšanas pienākums atcelšanas gadījumā”.

<sup>8</sup> Spriedumi, 2016. gada 16. novembris, *Hemming* u.c. (C-316/15, EU:C:2016:879, 27. punkts), un 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, 24. punkts).

<sup>9</sup> Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 11. maijs, *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, 23.–28. punkts).

28. Šajā ziņā ir jānorāda, ka Direktīvas 2000/31 11. panta 1. punkta otrā ievilkuma sekas ir tādas, ka tiek apvērsts pierādīšanas pienākums, ciktāl pasūtījumus un saņemšanas apliecinājumus “uzskata par saņemtiem”, kad puses, kurām tie ir adresēti, var tiem piekļūt. Šāda informācijas, ko pasažierim pienākas saņemt, “saņemšanas” prezumpcija man šķiet nesaderīga ar pierādīšanas pienākumu, kas ir noteikts gaisa pārvadātājiem atbilstoši Regulai Nr. 261/2004, ciktāl, nepastāvot nekādai citai atrunai, no šīs prezumpcijas izrietētu, ka pasažierim ir pienākums pierādīt, ka viņš nav laikus saņēmis informāciju.

29. Man šķiet, ka praksē šādu pierādījumu ir ārkārtīgi grūti sniegt un tas apdraud šo secinājumu 28. punktā minēto mērķi aizsargāt lidmašīnu pasažierus. Gadījumā, ja rastos saziņas problēmas, kas saistītas ar cilvēka kļūdām vai tehniskiem trūkumiem, uzlikt pasažierim pienākumu pierādīt, ka viņa rīcībā nav nekādu paziņojumu, kas ietvertu Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā minēto informāciju, nozīmētu prasīt, lai viņš pierāda nepārbaudāmo jeb, citiem vārdiem, lai izdara neiespējamo. Un ir skaidrs, ka princips, saskaņā ar kuru “nevienam nevar uzlikt par pienākumu izdarīt neiespējamo” (*impossibilia nulla obligatio est*) un kurš ir atzīts Savienības tiesību sistēmā<sup>10</sup>, liegtu izmantot šādu pieeju.

30. Regulas Nr. 261/2004 5. panta 4. punkts ir *lex specialis* attiecībā uz Direktīvas 2000/31 normām, ciktāl ar to ir noteikti īpaši pienākumi saistībā ar veidu, kādā informācijai ir jātiek paziņotai pasažieriem. Ņemot vērā pasažieru interesi būt informētiem par jebkādiem iespējamiem neparedzētiem notikumiem, kas var būtiski ietekmēt lidojumu laikus, un neērtības, kas parasti izriet no lidojuma atcelšanas, man šķiet, ka “saņemšanas” prezumpcija vien nepavisam neatbilst stingrajām prasībām pasažieru gaisa pārvadājumu jomā.

31. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uzskatu, ka paziņošanas prasība, kas paredzēta Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punktā, to lasot, ņemot vērā šā paša panta 4. punktu, liedz piemērot valsts tiesiskā regulējuma, ar kuru transponēta Direktīva 2000/31, normas, atbilstoši kurām elektroniskie ziņojumi tiek uzskatīti par saņemtiem, un tādējādi, lai nodrošinātu lidmašīnu pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, pienākuma informēt pasažierus par atcelšanu izpilde ir jāpārbauda, ņemot vērā vienīgi šo regulu.

32. Tāds pats secinājums attiecībā uz patērētāju aizsardzības līmeņa, kas paredzēts Regulā Nr. 261/2004, neievērošanu ir jāizdara saistībā ar nesaskaņotajām valsts tiesību normām, kuras minētas iesniedzējtiesas rīkojumā un ar kurām, transponējot Direktīvas 2000/31 11. pantu, tika pēc būtības paplašināta pasūtījumu un saņemšanas apliecinājumu piemērošanas joma, ietverot tajā citus elektroniskus paziņojumus, tostarp elektroniskus paziņojumus par lidojuma atcelšanu.

33. Šajā ziņā ir jāatgādina – kā Tiesa ir norādījusi savā judikatūrā –, ka lielākajā daļā elektroniskās tirdzniecības aspektu Direktīvā 2000/31 ir “nevis paredzēta materiālo tiesību normu saskaņošana, bet gan noteikta “koordinētā joma”, kurā 3. pantā paredzētajam mehānismam saskaņā ar šīs direktīvas 22. apsvērumu ir jāļauj informācijas sabiedrības pakalpojumiem principā piemērot tās valsts tiesību sistēmu, kurā ir reģistrēts pakalpojuma sniedzējs”<sup>11</sup>. Šo interpretāciju apstiprina šīs direktīvas 6., 7., 10. un 22. apsvērumus.

<sup>10</sup> Skat. spriedumus, 2016. gada 3. marts, *Daimler* (C-179/15, EU:C:2016:134, 42. punkts); 2017. gada 20. decembris, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987, 96. punkts), un 2018. gada 6. novembris, *Scuola Elementare Maria Montessori/Komisija, Komisija/Scuola Elementare Maria Montessori* un *Komisija/Ferracci* (no C-622/16 P līdz C-624/16 P, EU:C:2018:873, 79. punkts).

<sup>11</sup> Spriedums, 2011. gada 25. oktobris, *eDate Advertising u.c.* (C-509/09 un C-161/10, EU:C:2011:685, 57. punkts).

34. Ciktāl valsts likumdevējs ir izvēlējis – brīvprātīgi un Savienības tiesību aktiem to skaidri nepieprasot – paplašināt saskaņoto normu par elektronisko tirdzniecību piemērošanas jomu, ietverot tajā citus Direktīvā 2000/31 neparedzētus elementus, šīs normas nav uzskatāmas par tādām, kas ietilpst saskaņotajā tiesiskajā regulējumā par elektronisko tirdzniecību. Šajā gadījumā drīzāk rodas jautājums par valsts tiesību normu saderību ar Regulas Nr. 261/2004 normām.

35. Neatkarīgi no jautājuma par to, vai aplūkojamās valsts tiesību normas ir tikušas pieņemtas – pamatoti vai kļūdaini –, transponējot Direktīvu 2000/31, ir leģitīmi secināt, ka tās neatbilst Regulas Nr. 261/2004 mērķim. Līdz ar to Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punkts, tos lasot, ņemot vērā šā paša panta 4. punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka tiem ir pretrunā tādas valsts tiesību normas, kas balstītas uz Direktīvas 2000/31 11. pantu.

### **B. Atbilde uz otro prejudiciālo jautājumu**

36. Iepriekš izklāstīto iemeslu dēļ ierosinu uz otro prejudiciālo jautājumu atbildēt tā, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i)–iii) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākuma informēt pasažierus par atcelšanu ievērošanu reglamentē vienīgi minētā regula un ka tas liedz piemērot valsts tiesību normas, kuras rada prezumpciju par piekļuvi elektroniskiem paziņojumiem.

## **VI. Secinājumi**

37. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija) uzdoto otro prejudiciālo jautājumu atbildēt šādi:

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) apakšpunkta i)–iii) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pienākuma informēt pasažierus par atcelšanu ievērošanu reglamentē vienīgi minētā regula un ka tas liedz piemērot valsts tiesību normas, kuras rada prezumpciju par piekļuvi elektroniskajiem paziņojumiem.