



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (ceturtā palāta)

2022. gada 24. februārī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa transports – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 3. panta 1. punkts – Piemērošanas joma – Savienotie lidojumi ar izlidošanu un galamērķi trešā valstī – Vienota rezervācija uz Kopienas gaisa pārvadātāja lidojumiem – Dalībvalsts teritorijā veikta pārsēšanās no viena savienotā lidojuma uz otru – 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkts un 7. pants – Aizstājošā lidojuma kavēšanās – Faktiskā ielidošanas laika ņemšana vērā kompensācijas aprēķināšanā

Lietā C-451/20

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija) iesniedza ar 2020. gada 25. augusta lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2020. gada 23. septembrī, tiesvedībā

Airhelp Ltd

pret

Austrian Airlines AG,

TIESA (ceturtā palāta)

šādā sastāvā: trešās palātas priekšsēdētāja K. Jirimēe [*K. Jürimäe*], kas pilda ceturtās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši S. Rodins [*S. Rodin*] un N. Pizarra [*N. Piçarra*],

ģenerālvokāts: H. Saugmandsgors Ēe [*H. Saugmandsgaard Øe*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko sniedza:

- *Airhelp Ltd* vārdā – *E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin*,
- *Austrian Airlines AG* vārdā – *M. Klemm, Rechtsanwalt*,
- Austrijas valdības vārdā – *J. Schmoll* un *G. Kunnert*, pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

- Dānijas valdības vārdā – *M. Wolff*, kā arī *J. Nymann-Lindegren* un *M. Jespersen*, pārstāvji,
 - Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun* un *K. Simonsson*, pārstāvji,
- noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2021. gada 6. oktobra tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 3. panta 1. punktu, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu un 7. panta 1. punktu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts saistībā ar tiesvedību starp *Airhelp Ltd* un *Austrian Airlines AG* par pēdējās minētās atteikumu izmaksāt kompensāciju gaisa transporta pasažierim NT, kura tiesību pārņēmēja ir *Airhelp*, tās lidojuma atcelšanas dēļ.

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 2. panta h) punktā “Definīcijas” ir noteikts:

“Šajā regulā:

[..]

- h) “galamērķis” ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai, tieši savienoto reisu gadījumā, pēdējā reisa galamērķis; pieejamus alternatīvus reisos ar pārsēšanos neņem vērā, ja ievēro sākotnēji plānoto ielidošanas laiku;

[..].”

- 4 Šīs regulas 3. panta “Darbības joma” 1. un 5. punktā ir paredzēts:

“1. Šo regulu piemēro:

- a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;
- b) pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.

[..]

5. Šī regula attiecas uz visiem gaisa pārvadātājiem, kas sniedz pārvadājumu pakalpojumus 1. un 2. punktā minētajiem pasažieriem. Ja gaisa pārvadātājs, kam nav līguma ar pasažieri, pilda

saistības saskaņā ar šo regulu, uzskata, ka šis pāravadātājs to dara tās personas vārdā, kurai ir līgums ar minēto pasažieri.”

5 Minētās regulas 5. panta “Atcelšana” 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā ir noteikts:

“Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pāravadātāja 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.”

6 Šīs pašas regulas 7. panta “Tiesības saņemt kompensāciju” 1., 2. un 4. punktā ir paredzēts:

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

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

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

c) EUR 600 par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts.

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

2. Ja pasažieriem saskaņā ar 8. pantu piedāvā mainīt maršrutu līdz to galamērķim, izmantojot citu lidojumu, kura ielidošanas laiks nepārsniedz sākotnēji rezervētā lidojuma paredzēto ielidošanas laiku:

a) par divām stundām attiecībā uz visiem lidojumiem 1 500 kilometru vai mazākā attālumā vai

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

c) par četrām stundām vai vairāk attiecībā uz visiem lidojumiem, uz ko neattiecas a) vai b) apakšpunkts,

apkalpojošais gaisa pāravadātājs var 1. punktā paredzēto kompensāciju samazināt par 50 %.

[..]

4. Attālumus, kas norādīti 1. un 2. punktā, mēra pēc lielā loka maršruta metodes.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 7 NT bija iegādājies rezervāciju uz reisu no Kišiņevas (Moldova) uz Bangkoku (Taizeme) ar pārsēšanos Vīnē (Austrija). Bija paredzēts, ka gaisa pārvadātājs veiks abus šos savienotos lidojumus, kuriem bija vienota rezervācija. Pirmais no šiem lidojumiem savienoja Kišiņevu un Vīni; izlidošana un ielidošana bija ieplānota 2019. gada 29. maijā attiecīgi plkst. 15.55 un plkst. 16.40. Pēc tam otrais lidojums savienoja Vīni un Bangkoku; izlidošana un ielidošana bija ieplānota attiecīgi 2019. gada 29. maijā plkst. 23.20 un 2019. gada 30. maijā plkst. 14.20. Pēc lielā loka maršruta metodes aprēķinātais attālums no Kišiņevas līdz Bangkokai pārsniedz 3500 km.
- 8 Lidojums no Kišiņevas uz Vīni tika atcelts mazāk nekā septiņas dienas pirms plānotās izlidošanas. Līdz ar to *Austrian Airlines* veica izmaiņas NT rezervācijā, viņam paredzot vietu citā lidojumā, proti, lidojumā Nr. TK 68 no Stambulas (Turcija) uz Bangkoku ar plānoto izlidošanu un ielidošanu 2019. gada 30. maijā attiecīgi plkst. 1.25 un plkst. 15.00. No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu izriet, ka nebija iespējams konstatēt, kādā veidā un cikos NT no Kišiņevas bija ieradies Stambulā. Lidojums no Stambulas uz Bangkoku šo pēdējo minēto galamērķi sasniedza plkst. 16.47, tātad ar 1 stundas un 47 minūšu kavēšanos salīdzinājumā ar šā aizstājošā lidojuma sākotnēji plānoto laika grafiku.
- 9 Gadījumā, ja lidojums no Stambulas uz Bangkoku nebūtu kavējies, NT savā galamērķī Bangkokā būtu ieradies 40 minūtes vēlāk salīdzinājumā ar sākotnēji plānoto maršrutu caur Vīni. Tomēr, tā kā šis lidojums no Stambulas uz Bangkoku kavējās par 1 stundu un 47 minūtēm, faktiski NT savā galamērķī ieradās ar 2 stundu un 27 minūšu kavēšanos, salīdzinot ar plānoto ielidošanas laiku sākotnēji rezervētajā reisā ar pārsēšanos.
- 10 Pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 7. pantu, NT savas prasījuma tiesības attiecībā pret *Austrian Airlines* cedēja *Airhelp*.
- 11 *Airhelp* cēla prasību *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa, Austrija), lūdzot kompensāciju 300 EUR apmērā ar tādu pamatojumu, ka *Austrian Airlines* nebija piedāvājusi NT maršruta maiņu, kas dotu viņam iespēju sasniegt galamērķi divu stundu laikā pēc plānotās ielidošanas sākotnēji rezervētajā reisā ar pārsēšanos, vienlaikus atzīstot, ka *Austrian Airlines* bija tiesīga Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punktā paredzētās kompensācijas apmēru samazināt uz pusi – atbilstoši tā paša panta 2. punktam.
- 12 *Bezirksgericht Schwechat* (Švehatas pirmās instances tiesa) *Airhelp* prasību apmierināja ar tādu pamatojumu, ka no Regulas Nr. 261/2004 formulējuma nepārprotami izriet, ka tās 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkta kontekstā ir jāsalīdzina sākotnēji rezervētā lidojuma plānotais ielidošanas laiks un laiks, kurā aizstājošais lidojums faktiski sasniedza galamērķi. Minētā tiesa no tā izsecināja, ka gaisa pārvadātājs no šīs regulas 7. pantā paredzētās kompensācijas samaksas ir atbrīvots vienīgi tad, ja faktiski pasažieris, izmantojot aizstājošo lidojumu, savu galamērķi ir sasniedzis augstākais ar divu stundu kavēšanos salīdzinājumā ar sākotnēji rezervētā lidojuma plānoto ielidošanas laiku. Tomēr minētā tiesa neaplūkoja jautājumu, vai tās izskatāmajā lietā tik tiešām ir piemērojamas Regulas Nr. 261/2004 normas.
- 13 *Austrian Airlines* šo nolēmumu pārsūdzēja iesniedzējtiesā – *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa, Austrija), jo tā apšaubīja pirmās instances tiesas izmantoto termiņu nozīmīgumu. *Austrian Airlines* apgalvoja, ka lidojuma atcelšanas gadījumā, piemērojot Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktu, ir jāņem vērā nevis aizstājošā lidojuma faktiskā ielidošana galamērķī, bet gan šā lidojuma parastais, plānotais ielidošanas laiks.

- 14 Tomēr iesniedzējtiesai ir šaubas, vai Regula Nr. 261/2004 ir piemērojama tās izskatāmajā lietā, ņemot vērā Tiesas judikatūru, no kuras izrietot, ka pārsēšanās Savienības teritorijā sekas nav tādas, ka Regula Nr. 261/2004 kļūtu piemērojama savienotajiem lidojumiem, kuriem sākotnējā izlidošanas vieta un galamērķis neatrodas Savienības teritorijā. Tieši tāds ir šajā lietā aplūkojamā reisa ar pārsēšanos gadījums. Minētā tiesa jautā, vai šāds risinājums atbilstu šīs regulas mērķim, proti, nodrošināt pasažieru tiesību aizsardzību augstā līmenī. Šajā ziņā iesniedzējtiesa norāda – ja par abiem lidojumiem nebūtu veikta vienota rezervācija, katrs no tiem noteikti ietilptu Regulas Nr. 261/2004 piemērošanas jomā – atbilstoši tās 3. panta 1. punkta nepārprotamajam formulējumam.
- 15 Turklāt gadījumā, ja Regula Nr. 261/2004 būtu piemērojama, būtu jākonstatē, vai šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punktā minētais izlidošanas laiks un ielidošanas laiks attiecas uz aizstājošā lidojuma sākotnēji plānoto laika grafiku vai tomēr uz šā lidojuma faktisko izlidošanas laiku un ielidošanas laiku. Proti, tad vienīgi pēdējā minētajā gadījumā NT varētu pretendēt uz kompensāciju no *Austrian Airlines*.
- 16 Balstoties uz Regulas Nr. 261/2004 dažādo valodu redakciju izvērtējumu un valsts judikatūru, iesniedzējtiesa uzskata, ka minētā tiesību norma ir jāinterpretē tādējādi, ka ir jāsalīdzina sākotnēji rezervētā lidojuma plānotais ielidošanas laiks un aizstājošā lidojuma faktiskais ielidošanas laiks. Tā uzskata, ka šādu interpretāciju, šķiet, atbalsta 2018. gada 27. jūnija rikožums lietā *flightright* (C-130/18, nav publicēts, EU:C:2018:496).
- 17 Tomēr iesniedzējtiesa uzskata, ka *Austrian Airlines* argumentācija, ka šādas interpretācijas rezultāts varētu būt pretrunā mērķim – pasažieru tiesību aizsardzībai augstā līmenī, nav nenozīmīga, jo aizstājošā lidojuma faktiskā ielidošanas laika ņemšana vērā vienādās situācijās varētu radīt atšķirīgas tiesiskas sekas.
- 18 Visbeidzot iesniedzējtiesa jautā, vai Regulas Nr. 261/2004 5. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam ir tikai pienākums piedāvāt attiecīgajam pasažierim aizstājošu lidojumu un ka līdz ar to tam nav atbildības gadījumā, kad aizstājošais lidojums aizkavējas, ja vien tas nav jāveic minētajam gaisa pārvadātājam. Šajā ziņā no 2020. gada 12. marta sprieduma *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204) izrietot, ka neērtības, ko pasažierim rada, pirmkārt, rezervētā lidojuma atcelšana un, otrkārt, aizstājošā lidojuma ilga kavēšanās, ir jāvērtē atsevišķi un attiecīgā gadījumā tās var būt iemesls diviem atsevišķiem prasījumiem par kompensāciju.
- 19 Šādos apstākļos *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka regula ir piemērojama arī vienoti rezervētam savienotajam reisam, ko veido divi lidojumi, kuri ir jāveic vienam (un tam pašam) Kopienas gaisa pārvadātājam, ja gan pirmā lidojuma izlidošanas vieta, gan otrā lidojuma ielidošanas vieta atrodas trešā valstī un tikai pirmā lidojuma ielidošanas vieta un otrā lidojuma izlidošanas vieta atrodas dalībvalsts teritorijā?

Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:

- 2) Vai [Regulas Nr. 261/2004] 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta iii) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka pasažierim ir tiesības uz kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. punktu arī tad, ja viņš ar tam piedāvāto alternatīvo pārvadājumu sasniegtu galamērķi saskaņā ar grafiku ne vēlāk kā divas stundas pēc atceltajam lidojumam paredzētā ielidošanas laika, taču faktiski šajā laikposmā viņš to nerasniedz?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 20 Ar pirmo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī regula ir piemērojama arī vienoti rezervētam reisam ar pārsēšanos, kas sastāv no diviem lidojumiem, kuri ir jāveic vienam un tam pašam Kopienas gaisa pārvadātājam, ja gan pirmā lidojuma izlidošanas vieta, gan otrā lidojuma ielidošanas vieta atrodas trešā valstī un ja tikai pārsēšanās lidosta atrodas dalībvalsts teritorijā.
- 21 Saskaņā ar Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu šo regulu piemēro pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā. Saskaņā ar šīs regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu šo regulu piemēro arī pasažieriem, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas [ES] Līgums, ja vien viņi šajā trešā valstī nav saņēmuši atlīdzinājumu vai kompensāciju un par viņiem nav rūpējušies un ja attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs.
- 22 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, interpretējot Savienības tiesību normu, ir jāņem vērā ne tikai tās teksts, bet arī tās konteksts un šo normu ietverošā tiesiskā regulējuma mērķi (spriedums, 2021. gada 2. decembris, *Vodafone Kabel Deutschland*, C-484/20, EU:C:2021:975, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 23 Šajā ziņā, pirmkārt, no Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta formulējuma izriet, ka šo regulu ar tajā izklāstītajiem nosacījumiem piemēro pasažieriem, nevis viņu rezervētiem lidojumiem, un līdz ar to nozīmīga ir vienīgi attiecīgā pasažiera izlidošanas lidostas un ielidošanas lidostas atrašanās vieta, nevis izmantotā lidosta, kur notikusi pārsēšanās starp lidojumiem, kurus šis pasažieris izmantojis, lai sasniegtu savu galamērķi. No tā izriet, ka reisa ar pārsēšanos gadījumā, kad veikta vienota rezervācija, piemērojot šo pantu, nav nepieciešams ņemt vērā lidostas, kur notiek pārsēšanās, atrašanās vietu, jo to nevar uzskatīt nedz par attiecīgā pasažiera izlidošanas lidostas, nedz ielidošanas lidostas atrašanās vietu.
- 24 Otrkārt, šādu interpretāciju atbalsta Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta konteksta analīze. Proti, jēdziens “galamērķis” Regulas Nr. 261/2004 2. panta h) punktā ir definēts kā ir galamērķis, kas norādīts uz biļetes, kuru uzrāda pie reģistrācijas letes, vai – savienoto lidojumu gadījumā – attiecīgā pasažiera pēdējā lidojuma galamērķis.
- 25 Tomēr Tiesa ir nospriedusi, ka no formulējuma “pēdējais lidojums” izriet, ka jēdziens “reiss ar pārsēšanos” ir jāsaprot kā tāds, kas norāda uz diviem vai vairākiem lidojumiem, kuri ir jāskata kopā Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju kontekstā (spriedums, 2018. gada 31. maijs, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, 18. punkts un tajā minētā judikatūra). Tas tā ir gadījumā, kad – tāpat kā pamatlietā – par diviem vai vairākiem lidojumiem ir izdarīta viena vienota rezervācija (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2018. gada 31. maijs, *Wegener*, C-537/17, EU:C:2018:361, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 26 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru par šādu izpratni lidojums ar vienu vai vairākkārtēju pārsēšanos, kuram ir vienota rezervācija, Regulā Nr. 261/2004 paredzēto pasažieru tiesību saņemt kompensāciju vajadzībām ir uzskatāms par kopību, un tas nozīmē, ka Regulas Nr. 261/2004 piemērojamība ir jāvērtē, ņemot vērā tā sākotnējās izlidošanas un galamērķa vietu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2019. gada 11. jūlijs, *České aerolinie*, C-502/18, EU:C:2019:604, 16. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī rīkojumu, 2020. gada 12. novembris, *KLM Royal Dutch Airlines*, C-367/20, EU:C:2020:909, 19. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 27 Šādu interpretāciju atbalsta arī Tiesas judikatūra, saskaņā ar kuru Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētās vienreizējās kompensācijas kontekstā svarīgi ir, pirmkārt, konstatētā kavēšanās salīdzinājumā ar plānoto ielidošanas laiku galamērķī, ar ko saprot attiecīgā pasažiera izmantotā pēdējā lidojuma galamērķi, un, otrkārt, attālums starp pirmās izlidošanas vietu un galamērķi, abstrahējoties no eventuāliem savienotiem lidojumiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 26. februāris, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 35. punkts, un rīkojumu, 2021. gada 22. aprīlis, *British Airways*, C-592/20, nav publicēts, EU:C:2021:312, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 28 Proti, nevar uzskatīt, ka Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētās kompensācijas kontekstā savienotie lidojumi ir uzskatāmi par kopību, savukārt, lai konstatētu minētās regulas piemērojamību, šāds reiss būtu mākslīgi jāsadala pa posmiem.
- 29 Treškārt, Regulas Nr. 261/2004 mērķis neliedz noraidīt šādu šīs regulas 3. panta 1. punkta interpretāciju. Proti, mērķis – gaisa pārvadājumu pasažieru tiesību aizsardzība augstā līmenī – gan nozīmē, ka Regula Nr. 261/2004 ir interpretējama atbilstoši minētajam mērķim, tomēr nevar šā iemesla dēļ nepamatoti paplašināt minētās regulas piemērošanas jomu, to attiecinot uz situācijām, kuras tajā nav minētas.
- 30 No tā izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punktu nevar interpretēt tādējādi, ka tāda reisa ar pārsēšanos pasažieris, kura sākotnējā izlidošanas vieta un galamērķis atrodas trešās valstīs, varētu atsaukties uz šīs regulas normām tikai tādēļ, ka viena vai vairākas pārsēšanās šajā lidojumā notiek lidostās, kuras atrodas Savienības teritorijā.
- 31 Katrā ziņā tāda interpretācija, ka savienoto lidojumu kontekstā pārsēšanās lidostā, kura atrodas Savienības teritorijā, ir pietiekama, lai varētu piemērot Regulu Nr. 261/2004, būtu ne vien pretrunā Tiesas pastāvīgajai judikatūrai, kas atgādināta šā sprieduma 25. un 26. punktā, bet arī šīs regulas 3. panta 1. punktā izklāstītajām prasībām un tiesiskās drošības principam.
- 32 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punktā nepārprotami ir paredzēti divi atsevišķi gadījumi, kuros šī regula ir piemērojama attiecīgajiem pasažieriem. Tādējādi, kā izriet no šā sprieduma 21. punkta, minētās normas a) apakšpunktā norādītais pirmais gadījums, proti, attiecībā uz ikvienu pasažieri, kas izlido no lidostas Savienības teritorijā, nav pakļauts nevienam citam nepiemērojamības nosacījumam vai iemeslam, savukārt šīs normas b) apakšpunktā minētais otrais gadījums attiecībā uz ikvienu pasažieri, kas izlido no trešās valsts lidostas uz lidostu Savienības teritorijā, ja vien attiecīgo reisu apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir Kopienas pārvadātājs, tomēr izslēdz minētās regulas piemērojamību šādiem pasažieriem, ja viņš šajā trešā valstī ir saņēmis kompensāciju vai atbalstu.
- 33 Tomēr tāda interpretācija, ka pasažieris varētu atsaukties uz Regulas Nr. 261/2004 normām jau tādēļ vien, ka lidosta, kurā notiek pārsēšanās no viena savienotā lidojuma uz otru, atrodas Savienības teritorijā, nav saderīga ar otro gadījumu, kas minēts Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā.

- 34 Pirmām kārtām, šāda interpretācija izraisītu to, ka uz pasažieriem, kuriem nedz sākotnējā izlidošanas vieta, nedz galamērķis nav Savienības teritorijā esoša lidosta, nenovēršami attiektos vismaz pirmais gadījums, kas minēts Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta a) apakšpunktā, savukārt pasažieriem, uz kuriem attiecas otrais gadījums, kas minēts Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā – lai gan viņu galamērķis ir Savienības teritorijā esoša lidosta –, šī regula būtu piemērojama vienīgi tad, ja, pirmkārt, viņu lidojumu ir veicis Kopienas gaisa pārvadātājs un, otrkārt, uz viņiem neattiecas šā sprieduma 32. punktā minētais nepiemērojamības iemesls.
- 35 Otrām kārtām, šādas interpretācijas gadījumā Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunkts daļēji zaudētu jēgu, jo, pat ja attiecīgā pasažiera galamērķis būtu lidosta, kas atrodas Savienības teritorijā, tas būtu piemērojams tikai tādu tiešo lidojumu pasažieriem, kuru galamērķis atrodas Savienības teritorijā.
- 36 Tātad uz tāda lidojuma pasažieri, kura izlidošanas vieta atrodas trešā valstī, galamērķis – Savienības teritorijā, bet pārsēšanās notiek lidostā, kas atrodas Savienības teritorijā, automātiski attiektos minētās regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunkts, lai gan tas tā nebūtu tāda pasažiera gadījumā, kas izmanto tiešu lidojumu no tieši tās pašas izlidošanas lidostas uz to pašu galamērķi, ja turklāt viņa lidojumu nav nodrošinājis viens un tas pats Kopienas gaisa pārvadātājs vai ja uz to attiecas nepiemērojamības iemesls, kas arī minēts tās pašas regulas 3. panta 1. punkta b) apakšpunktā.
- 37 Proti, tādās konkrētās situācijās kā pamatlietā aplūkojamā šāda interpretācija izraisītu to, ka abi Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punktā minētie gadījumi būtu vienlaikus piemērojami vienai un tai pašai situācijai.
- 38 Pirmkārt, šajā lietā pārsēšanās pēc reisa pirmā posma notika lidostā, kas atrodas Savienības teritorijā, un tā ir identiska izlidošanas vietai reisa otrajā posmā, un visu maršrutu veica viens un tas pats Kopienas gaisa pārvadātājs, turklāt no Tiesai iesniegtajiem lietas materiāliem neizriet, ka NT būtu saņēmis kompensāciju vai atbalstu trešā valstī, kurā atrodas izlidošanas lidosta. Tādēļ NT, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkta b) apakšpunktu, varētu *a priori* atsaukties uz tās normām.
- 39 Otrkārt, ja Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkts būtu interpretējams tādējādi, ka pārsēšanās lidostā, kas atrodas Savienības teritorijā, ir pietiekama, lai šo regulu varētu piemērot attiecībā uz konkrēto pasažieri, NT varētu uzskatīt, ka uz viņa situāciju attiecas arī minētā panta 1. punkta a) apakšpunktā izklāstītais gadījums. No tā izrietētu, ka tādā situācijā kā pamatlietā aplūkojamā nebūtu iespējams ar pienācīgu noteiktību konstatēt, kurš no šīs regulas 3. panta 1. punktā izklāstītajiem diviem gadījumiem attiecas uz aplūkojamo pasažieri.
- 40 Visbeidzot, trešām kārtām, šādai interpretācijai būtu tādas sekas, ka jēdziens “reiss ar pārsēšanos” vienreiz būtu saprotams kā divu vai vairāku lidojumu “kopība”, bet citreiz – kā divi vai vairāki atsevišķi lidojumi. Šāda minētā jēdziena tvēruma nepastāvība neatbilstu tiesiskās drošības principam, kas saskaņā ar pastāvīgo judikatūru nozīmē, ka Savienības tiesību aktiem ir jāpiemīt noteiktībai un attiecīgajām personām ir jāvar prognozēt to piemērojamību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 14. oktobris, *Nuova Agricast* un *Cofra*/Komisija, C-67/09 P, EU:C:2010:607, 77. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

- 41 Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos apsvērumus, uz pirmo jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī regula nav piemērojama vienoti rezervētam reisam ar pārsēšanos, kas sastāv no diviem lidojumiem, kuri ir jāveic vienam un tam pašam Kopienas gaisa pārvadātājam, ja gan šā reisa pirmā posma izlidošanas vieta, gan otrā posma ielidošanas vieta atrodas trešā valstī un ja tikai lidosta, kurā notiek pārsēšanās, atrodas dalībvalsts teritorijā.

Par otro jautājumu

- 42 Ņemot vērā atbildi uz pirmo jautājumu, atbilde uz otro jautājumu nav nepieciešama.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 43 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 (ceturtā palāta) nospriež:

Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), 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, 3. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī regula nav piemērojama vienoti rezervētam reisam ar pārsēšanos, kas sastāv no diviem lidojumiem, kuri ir jāveic vienam un tam pašam Kopienas gaisa pārvadātājam, ja gan šā reisa pirmā posma izlidošanas vieta, gan otrā posma ielidošanas vieta atrodas trešā valstī un ja tikai lidosta, kurā notiek pārsēšanās, atrodas dalībvalsts teritorijā.

[Paraksti]