

4. Vai pie garšvielām [aromatizētājiem] Direktīvas 92/83⁽²⁾ 27. panta 1. punkta e) apakšpunkta nozīmē pieder arī KN apakšpozīcijā 1302 19 05 ietilpstošie izstrādājumi vai KN apakšpozīcijā 3301 90 30 ietilpstošie ekstrahētie oleosveķi?

(¹) I pielikums Padomes Regulai (EEK) Nr. 2658/87 (1987. gada 23. jūlijs) par tarifu un statistikas nomenklatūru un kopējo muitas tarifu (OV L 256, 7.9.1987., 1. lpp.), ar grozījumiem, kas veikti ar Komisijas Īstenošanas regulu (ES) 2015/1754 (2015. gada 6. oktobris) (OV 2015, L 285, 1. lpp.).

(²) Direktīva 92/83/EEK (1992. gada 19. oktobris) par to, kā saskaņojams akcīzes nodoklis spirtam un alkoholiskajiem dzērieniem (OV L 316, 31.10.1992., 21. lpp.).

**Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu, ko 2020. gada 10. decembrī iesniedza Landesgericht
Korneuburg (Austrija) – L GmbH/FK**

(Lieta C-672/20)

(2021/C 72/23)

Tiesvedības valoda – vācu

Iesniedzējtiesa

Landesgericht Korneuburg

Pamatlietas puses

Apelācijas sūdzības iesniedzēja: L GmbH

Atbildētājs apelācijas tiesvedībā: FK

Prejudiciālie jautājumi

- 1) Vai Regulas (EK) Nr. 261/2004⁽¹⁾ 3. panta 2. punkta a) apakšpunkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī regula attiecas uz pasažieri, kurš jau pirms ierašanās lidostā ir reģistrējies tiešsaistē, kuram nav nododamās bagāžas un kurš no lidostas ziņojumu dēļa uzzina par lidojuma kavēšanos, pie iekāpšanas izejas gaida papildu informāciju, pie gaisa pārvadātāja letes lūdz informāciju par rezervētā reisa izlidošanu, bet no atbildētājas darbiniekiem nesaņem nedz paskaidrojumu par to, vai un kad lidojums notiks, nedz piedāvājumu par alternatīvu lidojumu, un pēc tam pats rezervē citu lidojumu uz savu galamērķi un neizlido ar sākotnēji reģistrēto lidojumu?
- 2) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka gaisa pārvadātājam nav pienākuma maksāt Pasažieru tiesību regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju, ja tas pasažiera galamērķi sasniedz ar 8 stundu un 19 minūšu nokavējumu, jo lidojuma, kas norisinājās pirms iepriekšējiem diviem lidojumiem, laikā zibens spēriens izraisīja bojājumus lidmašīnā; ja pēc nosēšanās piesaistītais tāda uzņēmuma tehniķis, kuram gaisa pārvadātājs uzticējis veikt tehnisko apkopi, konstatē tikai mazus, lidmašīnas darbības spēju neietekmējošus bojājumus (“*some minor findings*”); ja lidojums, kas norisinājās pirms iepriekšējā lidojuma, tika veikts, taču pirms iepriekšējā lidojuma veiktās pārbaudes laikā izrādījās, ka lidmašīna tuvākajā laikā vairs nav izmantojama, un tādēļ gaisa pārvadātājs sākotnēji paredzētās, bojātās lidmašīnas vietā izmantoja aizstājējlidmašīnu, ar kuru veiktajā iepriekšējā reisā izlidošana notika ar 7 stundu un 40 minūšu nokavējumu?
- 3) Vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par vienu no gaisa pārvadātāja veicamajiem iespējamajiem pasākumiem ir uzskatāms arī piedāvājums pasažierim veikt pārrezervāciju uz citu lidojumu, ar kuru viņš savu galamērķi būtu sasniedzis ar 5 stundu nokavējumu (un – izmantojot pēc savas ierosmes veikto rezervāciju – faktiski arī sasniedzta), lai gan gaisa pārvadātājs lidojumu veica nevis ar vairs neizmantojamo lidmašīnu, bet gan ar aizstājējlidmašīnu, ar kuru pasažieris savu galamērķi būtu sasniedzis ar 8 stundu un 19 minūšu nokavējumu?

(¹) Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (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.).