



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (astotā palāta)

2023. gada 26. oktobrī*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa pārvadājumi – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 2. panta j) punkts – 3. pants – 4. panta 3. punkts – Kompensācijas izmaksa aviopasažieriem iekāpšanas atteikuma gadījumā – Pasažieris, kas ir iepriekš informēts par iekāpšanas atteikumu – Pasažiera pienākuma ierasties uz iekāpšanu neesamība – 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts – Izņēmumi no tiesībām saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā – Šo izņēmumu nepiemērojamība iepriekš ielānota iekāpšanas atteikuma gadījumā

Lietā C-238/22

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa, Vācija) iesniegusi ar 2022. gada 21. februāra lēmumu un kas Tiesā reģistrēts 2022. gada 5. aprīlī, tiesvedībā

FW

pret

LATAM Airlines Group SA,

TIESA (astotā palāta)

šādā sastāvā: palātas priekšsēdētājs N. Pisarra [*N. Piçarra*], tiesneši M. Safjans [*M. Safjan*] un M. Gavalecs [*M. Gavalec*] (referents),

ģenerālvokāts: A. Rants [*A. Rantos*],

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

ņemot vērā rakstveida procesu,

ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- FW vārdā – *H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,*
- *LATAM Airlines Group SA* vārdā – *S. Wassmer, Rechtsanwalt,*
- Vācijas valdības vārdā – *J. Möller, P. Busche* un *M. Hellmann,* pārstāvji,

* Tiesvedības valoda – vācu.

– Eiropas Komisijas vārdā – *G. Braun, G. Wilms* un *N. Yerrell*, pārstāvji,

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

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt 2. panta j) punktu, 3. panta 2. punktu, 4. panta 3. punktu, 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktu un 7. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (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 (OV 2004, L 46, 1. lpp.).
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp FW un *LATAM Airlines Group SA* (turpmāk tekstā – “*Latam Airlines*”) par prasību izmaksāt kompensāciju, kuru FW, pamatojoties uz Regulu Nr. 261/2004, cēla pēc tam, kad *Latam Airlines* bloķēja viņas rezervāciju lidojumam, ko bija paredzēts veikt no Madrides (Spānija) uz Frankfurti pie Mainas (Vācija).

Atbilstošās tiesību normas

- 3 Regulas Nr. 261/2004 1.–4. un 9. apsvērumā ir paredzēts:
 - “(1) Kopienas 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.
 - (3) Lai gan Padomes 1991. gada 4. februāra Regulā (EEK) Nr. 295/91, ar ko nosaka kopīgus noteikumus iekāpšanas atteikuma kompensācijas sistēmai regulārajā gaisa satiksmē [(OV 1991, L 36, 5. lpp.)], paredzēja pamatprasības pasažieru aizsardzībai, tādu pasažieru skaits, kam ir atteikta iekāpšana pret to gribu, joprojām ir pārāk augsts, tāpat kā to pasažieru skaits, kuru lidojumi ir atcelti bez iepriekšēja brīdinājuma un kuru lidojumi ir ilgi kavējušies.
 - (4) Tādēļ Kopienai ir jāpaaugstina ar minēto regulu noteiktie aizsardzības standarti, lai pastiprinātu pasažieru tiesības un nodrošinātu, ka gaisa pārvadātāji strādā liberalizētā tirgū atbilstīgi saskaņotiem nosacījumiem.
- [..]
- (9) To pasažieru skaits, kam pret to gribu ir atteikta iekāpšana, ir jāsamazina, prasot gaisa pārvadātājiem, lai tie aicina brīvprātīgos atteikties no rezervētajām biļetēm un saņemt atlīdzinājumu, nevis atsaka pasažieriem iekāpšanu, un lai izmaksā pilnu kompensāciju tiem pasažieriem, kas tomēr saņēmuši iekāpšanas atteikumu.”

4 Regulas Nr. 261/2004 2. panta “Definīcijas” j) un l) punktā ir noteikts:

“Šajā regulā:

[..]

j) “iekāpšanas atteikums” ir atteikums uzņemt pasažierus reisā, lai gan viņi saskaņā ar 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, izņemot gadījumus, kad ir pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošības vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ;

[..]

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

5 Šīs regulas 3. panta “Darbības joma” 1. un 2. punkts ir formulēts šādi:

“1. Šo regulu piemēro:

a) pasažieriem, kas izlido no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums;

[..].

2. Šā panta 1. punktu piemēro ar noteikumu, ka:

a) pasažieriem ir apstiprināta rezervācija uz konkrēto lidojumu un viņi, izņemot 5. pantā minēto atcelšanu, ierodas uz reģistrāciju:

– kā paredzēts un laikā, ko iepriekš rakstveidā (tostarp elektroniski) norādījis gaisa pārvadātājs, ceļojuma rīkotājs vai pilnvarots ceļojuma aģents,

vai, ja laiks nav norādīts,

– ne vēlāk kā 45 minūtes pirms norādītā izlidošanas laika; vai arī

b) gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs pasažierus tā lidojuma vietā, uz kuru tie bija rezervējuši biļetes, ir pārcēlis uz citu lidojumu neatkarīgi no iemesla.”

6 Atbilstoši minētās regulas 4. pantam “Iekāpšanas atteikums”:

“1. Ja gaisa pārvadātājs kādu iemeslu dēļ plāno atteikt iekāpšanu uz kādu reisu, tas vispirms aicina brīvprātīgos atkāpties no rezervētajām biļetēm un saņemt atlīdzinājumu saskaņā ar nosacījumiem, par ko vienojas attiecīgais pasažieris un apkalpojošais gaisa pārvadātājs. Papildus šajā punktā minētajam atlīdzinājumam brīvprātīgajiem sniedz atbalstu saskaņā ar 8. pantu.

2. Ja piesakās nepietiekams skaits brīvprātīgo, lai atlikušie pasažieri ar rezervētajām biļetēm varētu iekāpt attiecīgajā reisā, apkalpojošais gaisa pārvadātājs var pasažieriem pret to gribu atteikt iekāpšanu.

3. Ja pasažieriem atsaka iekāpšanu pret to gribu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā tiem kompensāciju atbilstīgi 7. pantam un sniedz tiem atbalstu atbilstīgi 8. un 9. pantam.”

7 Regulas Nr. 261/2004 5. panta “Atcelšana” 1. punkta c) apakšpunktā ir paredzēts:

“Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

- 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, saskaņā 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.”

8 Šīs 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.

[..]

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

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

9 FW aviosabiedrībā *Latam Airlines* rezervēja lidojumu turp un atpakaļ no Frankfurtes pie Mainas uz Madridi. Turpceļa lidojums bija plānots 2017. gada 22. decembrī, un atpakaļceļa lidojums – 2018. gada 7. janvārī.

- 10 Tā kā FW 2017. gada 21. decembrī neizdevās tiešsaistē reģistrēties turpceļa lidojumam, viņa sazinājās ar *Latam Airlines*. Aviosabiedrība norādīja, ka tā vienpusēji, iepriekš par to neinformējama FW, ir mainījusi viņas rezervāciju, pārceļot to uz agrāku lidojumu, kuru bija paredzēts veikt 2017. gada 20. decembrī. *Latam Airlines* arī informēja FW, ka viņas rezervācija atpakaļceļa lidojumam 2018. gada 7. janvārī ir bloķēta, jo viņa nav veikusi turpceļa lidojumu.
- 11 FW tādēļ rezervēja gan turpceļa, gan atpakaļceļa lidojumu ar citu gaisa pārvadātāju un par attiecīgajām biļetēm samaksāja 528,23 EUR. Līdz pamatlietas ierosināšanas brīdim *Latam Airlines* bija atmaksājusi FW 101,55 EUR.
- 12 Ar 2021. gada 2. septembra spriedumu *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas pirmās instances tiesa, Vācija) piesprieda *Latam Airlines* samaksāt FW zaudējumu atlīdzību 426,68 EUR, kas atbilst iepriekš minēto biļešu cenas atlikušajai daļai, kā arī kompensāciju 250 EUR atbilstīgi Regulas Nr. 261/2004 5. un 7. pantam. Šīs tiesas ieskatā turpceļa lidojuma, kurš bija jāveic *Latam Airlines*, rezervācijā veiktās izmaiņas ir uzskatāmas par atcelšanu. Šajā ziņā minētais spriedums ir stājies likumīgā spēkā.
- 13 Minētā tiesa turpretī noraidīja FW prasību par papildu 250 EUR kompensāciju iekāpšanas atteikuma dēļ atpakaļceļa lidojumā, kuru tā bija rezervējusi pie šī gaisa pārvadātāja. Šīs tiesas skatījumā FW tika atteikta iekāpšana Regulas Nr. 261/2004 4. panta izpratnē, lai gan viņa nebija ieradusies uz reģistrāciju vai iekāpšanas sektorā, kā prasīts šīs regulas 2. panta j) punktā un 3. panta 2. punkta a) apakšpunktā. Tomēr, tā kā pasažierim neesot būtiski, vai atteikums viņu pārvadāt ir pamatots ar lidojuma atcelšanu vai, ja lidojums tiek saglabāts, ar iekāpšanas atteikumu, pirmās instances tiesa pēc analogijas piemēroja minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktu. Tādēļ tā atteicās piešķirt FW šo papildu kompensāciju, jo viņa bija informēta par iekāpšanas atteikumu 2017. gada 21. decembrī, proti, vairāk nekā divas nedēļas pirms ieplānotā sākotnēji rezervētā atpakaļceļa lidojuma izlidošanas laika.
- 14 FW par 2021. gada 2. septembra spriedumu iesniedza apelācijas sūdzību *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa, Vācija), kas ir iesniedzējtiesa. FW apstrīd Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkta piemērošanu pēc analogijas arī iekāpšanas atteikuma gadījumiem.
- 15 Iesniedzējtiesas ieskatā šajā lietā rodas divi jautājumi par Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju. Vispirms šī tiesa vēlas noskaidrot, vai par iekāpšanas atteikumu šīs regulas 4. panta izpratnē var uzskatīt arī gadījumu, kad apkalpojošais gaisa pārvadātājs iepriekš ir informējis pasažieri, ka viņam tiks atteikts iekāpt reisā, uz kuru viņam ir apstiprināta rezervācija. Ja atbilde ir apstiprinoša, jānoskaidro, vai minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktu, kas attiecas uz lidojuma atcelšanu, pēc analogijas var piemērot arī iekāpšanas atteikumam.
- 16 Par pirmo aspektu iesniedzējtiesa ir norādījusi, ka 2015. gada 17. marta spriedumā *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa, Vācija) citastarp ir nospriedusi, ka “iepriekš ieplānota” iekāpšanas atteikuma gadījumā, proti, kad pasažieris ir iepriekš informēts par rezervācijā veiktajām izmaiņām un par pārceļšanu uz citu reisu vai, kā tas ir šajā lietā, ja pasažieris ir svītrots no to pasažieru saraksta, kuriem ir atļauts iekāpt reisā, nevar prasīt, lai pasažieris ierastos uz reģistrāciju vai iekāpšanu. Ņemot vērā Regulā Nr. 261/2004 paredzēto augsto pasažieru tiesību aizsardzības līmeni, nav iemesla prasīt, lai pasažieris dotos uz lidostu un lūgtu uzņemt viņu reisā, ja uzreiz ir skaidrs, ka viņam tas tiks atteikts. Tomēr, lai gan iesniedzējtiesa piekrīt *Bundesgerichtshof* (Federālā augstākā tiesa) sniegtajai interpretācijai, tās skatījumā ir jālūdz Tiesa precizēt šo aspektu.

- 17 Saistībā ar otro aspektu un ja Tiesa atzītu, ka iepriekš ieplānota iekāpšanas atteikuma gadījumā pasažierim var tikt izmaksāta kompensācija un viņam nav pienākuma ierasties uz reģistrāciju vai iekāpšanu, iesniedzējtiesa norāda – pat ja Eiropas Savienības likumdevējs nav skaidri paredzējis gadījumu, ka pasažieris ir saņēmis iepriekš ieplānotu iekāpšanas atteikumu, šāds pasažieris ir tādā pašā situācijā kā pasažieris, kura lidojums ir atcelts. Līdz ar to vienlīdzīgas attieksmes princips prasa, lai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts pēc analogijas tiktu piemērots arī pasažieriem, kuriem atteikta iekāpšana šīs regulas 4. panta izpratnē.
- 18 Tomēr iesniedzējtiesa atgādina, ka tad, ja lidojums tiek atcelts, tiesību saņemt kompensāciju nav, ja pasažieris par atcelšanu ir informēts vismaz divas nedēļas iepriekš. Šādā termiņā pasažieris varot pielāgoties jaunajai situācijai un izvairīties no grūtībām un neērtībām, kuru kompensēšanai paredzētas Regulas Nr. 261/2004 7. pantā minētās tiesības saņemt kompensāciju. Tāpat iepriekš ieplānota iekāpšanas atteikuma gadījumā, par kuru paziņots vairāk nekā divas nedēļas pirms paredzētā lidojuma izlidošanas laika, šādi informētam pasažierim esot pietiekami daudz laika, lai pielāgotos atteikumam un veiktu kādus citus pasākumus. No pasažiera viedokļa raugoties, neesot nozīmes tam, vai viņš rezervētajā reisā nav uzņemts tāpēc, ka lidojums ir pilnībā atcelts, vai tāpēc, ka iekāpšana viņam atteikta citu iemeslu, piemēram, virspārdošanas, dēļ. Iekāpšanas atteikuma izraisīto neērtību sekas esot identiskas lidojuma atcelšanas sekām. Ja likumdevēja nodoms būtu bijis, ka tādas lidojuma atcelšanas dēļ, par kuru pasažieri ir iepriekš informēti, tiesību saņemt kompensāciju nav, tāds pats risinājums būtu jāpiemēro arī iepriekš ieplānotam iekāpšanas atteikumam, jo pretējā gadījumā pasažieri, kurus skārusi lidojuma atcelšana, būtu daudz nelabvēlīgākā situācijā nekā pasažieri, kuriem atteikta iekāpšana, lai gan abas šīs pasažieru kategorijas ir salīdzināmā situācijā.
- 19 Šādos apstākļos *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurtes pie Mainas apgabaltiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:
- “1) Vai [Regula Nr. 261/2004] ir jāinterpretē tādējādi, ka, lai regula būtu piemērojama un par iekāpšanas atteikumu varētu pieprasīt kompensāciju saskaņā ar [šīs regulas] 4. panta 3. punktu, skatot to kopsakarā ar 7. pantu, pasažierim, kā prasīts [minētās regulas] 3. panta 2. punktā vai 2. panta j) punktā, tomēr būtu jāierodas uz reģistrāciju vai iekāpšanu norādītajā laikā vai ne vēlāk kā 45 minūtes pirms norādītā izlidošanas laika, pat ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs jau iepriekš ir paziņojis par nodomu nepārvadāt pasažieri?
- 2) Ja atbilde uz pirmo jautājumu ir apstiprinoša:
- vai [Regula Nr. 261/2004] ir jāinterpretē tādējādi, ka tiesības saņemt kompensāciju iekāpšanas atteikuma dēļ saskaņā ar [šīs regulas] 4. un 7. pantu, pēc analogijas piemērojot [minētās regulas] 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktu, ir izslēgtas, ja pasažieris vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika ir informēts, ka [gaisa pārvadātājs] atsakās to pārvadāt?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par pirmo jautājumu

- 20 Uz dodama pirmo jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 4. panta 3. punkts, lasot to kopsakarā ar 2. panta j) punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš iepriekš ir informējis pasažieri, ka iekāpšana reisā, uz

kuru šim pasažierim ir apstiprināta rezervācija, pret viņa gribu tiks atteikta, nav jāizmaksā kompensācija pasažierim, ja saskaņā ar šīs regulas 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem viņš nav ieradies uz iekāpšanu.

- 21 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru gan no Savienības tiesību vienveidīgas piemērošanas, gan no vienlīdzības principa prasībām izriet, ka Savienības tiesību normas formulējums, kurā nav nevienas tiešas norādes uz dalībvalstu tiesībām, lai noteiktu tās saturu un piemērošanas jomu, visā Savienībā parasti ir interpretējams autonomi un vienveidīgi, ņemot vērā ne vien šīs tiesību normas formulējumu, bet arī tiesību normas kontekstu un attiecīgā tiesiskā regulējuma mērķi (spriedumi, 1984. gada 18. janvāris, *Ekro*, 327/82, EU:C:1984:11, 11. punkts, un 2020. gada 25. jūnijs, *Ministerio Fiscal* (Iestāde, kas var pieņemt starptautiskās aizsardzības pieteikumus), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, 53. punkts).
- 22 Vispirms jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 4. panta 3. punktā ir noteikts: “Ja pasažieriem atsaka iekāpšanu pret to gribu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā tiem kompensāciju atbilstīgi [šīs regulas] 7. pantam un sniedz tiem atbalstu atbilstīgi [minētās regulas] 8. un 9. pantam.”
- 23 Ņemot vērā 4. panta 3. punkta formulējumu, pasažieris šajā tiesību normā paredzēto kompensāciju var saņemt tikai tad, ja viņš ir saņēmis “iekāpšanas atteikumu” minētās regulas 2. panta j) punkta izpratnē. Atbilstoši pēdējai minētajai tiesību normai “iekāpšanas atteikums” ir “atteikums uzņemt pasažierus reisā, lai gan viņi saskaņā ar [šīs regulas] 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem ir ieradušies uz iekāpšanu, izņemot gadījumus, kad ir pamats iekāpšanu atteikt, piemēram, veselības stāvokļa, drošības vai nepiemērotu ceļojuma dokumentu dēļ”.
- 24 Ievērojot Regulas Nr. 261/2004 2. panta j) punktā ietvertu atsauci uz šīs regulas 3. panta 2. punktu, jānorāda, ka no 3. panta 1. punkta a) apakšpunkta un 2. punkta izriet – ja pasažierim, kā tas ir šajā lietā, ir apstiprināta rezervācija lidojumam no lidostas kādas dalībvalsts teritorijā, uz kuru attiecas Līgums, jēdziens “iekāpšanas atteikums” nozīmē vai nu to, ka pasažieris, izņemot minētās regulas 5. pantā paredzēto atcelšanas gadījumu, ir ieradies uz reģistrāciju, kā paredzēts un laikā, ko iepriekš rakstveidā norādījis gaisa pārvadātājs, ceļojuma rīkotājs vai pilnvarots ceļojuma aģents, vai, ja šādas norādes nav, vismaz 45 minūtes pirms norādītā izlidošanas laika, vai arī to, ka gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs jebkāda iemesla dēļ pasažieri no lidojuma, uz kuru viņam bijusi rezervācija, ir pārcēlis uz citu lidojumu.
- 25 Saistībā ar šī sprieduma 22.–24. punktā minētajiem noteikumiem vispirms ir jānoskaidro, pirmkārt, vai jēdziens “iekāpšanas atteikums” ietver arī iepriekš ieplānotu iekāpšanas atteikumu, proti, situāciju, kad apkalpojošais gaisa pārvadātājs iepriekš ir informējis pasažieri, ka pretēji pasažiera gribai tiks atteikta iekāpšana reisā, uz kuru viņam ir apstiprināta rezervācija, un, otrkārt, vai arī šāda iepriekš ieplānota iekāpšanas atteikuma gadījumā noteikti jābūt izpildītai prasībai, ka pasažierim jāierodas uz reģistrāciju.
- 26 Par pirmo aspektu jāatgādina, ka ar Regulu Nr. 261/2004 ir atcelta Regula Nr. 295/91, ar kuru bija ieviesta aizsardzība pret iekāpšanas atteikumu. Tomēr, pieņemot pēdējo minēto regulu, Savienības likumdevējs bija paredzējis reaģēt vienīgi uz pārmērīgi biežo virspārdošanas praksi, ko īstenoja gaisa pārvadātāji. Tādējādi Regulā Nr. 295/91 atbilstoši tās 1. pantam bija noteikti tikai “kopīgi minimālie noteikumi, kas piemērojami gadījumos, kad pasažieriem ir atteikta pieeja virspārdotam regulāram reisam” (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 20. punkts, kā arī 2012. gada 4. oktobris, *Rodríguez Cachafeiro un Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, 22. punkts).

- 27 Savukārt jēdziens “iekāpšanas atteikums” Regulas Nr. 261/2004 2. panta j) punkta izpratnē neietver nekādu atsauci uz iemeslu, kura dēļ pārvadātājs ir atteicies pārvadāt pasažieri. Tādējādi šī noteikuma formulējumā šāds atteikums vairs nav saistīts ar attiecīgā lidojuma “virspārdošanas” situāciju, ko ekonomisku iemeslu dēļ radījis gaisa pārvadātājs. Šādi rīkojoties, Savienības likumdevējs ir paplašinājis jēdziena “iekāpšanas atteikums” tvērumu, iekļaujot visus gadījumus, kad gaisa pārvadātājs atsakās pārvadāt pasažieri (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 19., 21. un 22. punkts, kā arī 2012. gada 4. oktobris, *Rodríguez Cachafeiro* un *Martínez-Reboredo Varela-Villamor*, C-321/11, EU:C:2012:609, 21., 23. un 24. punkts).
- 28 No tā izriet, ka jēdziens “iekāpšanas atteikums” principā ietver arī iepriekš ieplānotu iekāpšanas atteikumu ar nosacījumu, ka pasažieris laikus ir ieradies uz iekāpšanu saskaņā ar šīs regulas 2. panta j) punktu.
- 29 Šādu interpretāciju apstiprina arī teleoloģiskie apsvērumi. Proti, ja iepriekš ieplānots iekāpšanas atteikums tiktu izslēgts no jēdziena “iekāpšanas atteikums” Regulas Nr. 261/2004 2. panta j) punkta izpratnē, tas būtiski samazinātu pasažieriem ar šo regulu piešķirto aizsardzību. Šāda izslēgšana tādējādi būtu pretēja šīs regulas mērķim, kas atbilstoši tās 1. apsvērumam ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, un tas attaisno plašu pasažieriem piešķirto tiesību interpretāciju. Tāpat tādēļ tiktu atņemta jebkāda aizsardzība pasažieriem, kuri ir situācijā, kad viņi nav vainojami – tāpat kā virspārdošanas gadījumā ekonomisku iemeslu dēļ –, tomēr viņiem tiek liegta iespēja atsaukties uz šīs regulas 4. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 23. un 24. punkts).
- 30 Runājot par šī sprieduma 25. punktā minēto otro aspektu, Regulas Nr. 261/2004 2. panta j) punkta, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 3. panta 1. punkta a) apakšpunktu un 2. punktu, gramatiskā interpretācija ļauj secināt, ka pasažieris “iekāpšanas atteikumu” var saņemt tikai tad, ja ir ieradies uz reģistrāciju.
- 31 Ja iekāpšanas atteikums ieplānots iepriekš, šāda interpretācija tomēr nav izmantojama.
- 32 Proti, pirmkārt, kā rakstveida apsvērumos izklāstījusi Komisija, no Regulas Nr. 261/2004 3. panta 2. punkta b) apakšpunkta, lasot to kopsakarā ar 2. panta j) punktu, kontekstuālās analīzes izriet, ka tad, ja gaisa pārvadātājs vai ceļojuma rīkotājs pasažierus no lidojuma, uz kuru viņiem bijusi rezervācija, ir pārcēlis uz citu lidojumu, prasībai, ka pasažieriem jāierodas uz iekāpšanu – ņemot vērā arī to, ka iekāpšanas atteikumu var ieplānot iepriekš, – nav noteikti jābūt izpildītai. Šāda situācija būtībā neatšķiras no situācijas, kad pasažieris ir iepriekš informēts, ka gaisa pārvadātājs viņam atteiks iekāpšanu reisā, uz kuru viņam ir apstiprināta rezervācija, tādējādi liekot pasažierim rezervēt citu lidojumu, līdzīgi tam, ja gaisa pārvadātājs būtu viņu iepriekš pārcēlis uz citu lidojumu.
- 33 Otrkārt, šī sprieduma 26. punktā atgādinātais Regulas Nr. 295/91 mērķis ļauj saprast, ka, vēlāk pieņemot Regulas Nr. 261/2004 2. panta j) punktu un 4. pantu, Savienības likumdevējs galvenokārt ir paredzējis tādas iekāpšanas atteikuma situācijas, kuras, tāpat kā gadījumi, kas saistīti ar virspārdošanas izmantošanu, rodas *in extremis*, proti, brīdī, kad pasažieri ir ieradušies lidostā. Šajā kontekstā ir saprotams, ka Savienības likumdevējs Regulā Nr. 261/2004 ir saglabājis prasību pasažierim ierasties uz reģistrāciju, jo šādus gadījumus principā var konstatēt tikai reģistrācijas brīdī.

- 34 Tādējādi šķiet, ka, izstrādājot Regulu Nr. 261/2004, Savienības likumdevējs nav paredzējis situāciju, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs pirms plānotā lidojuma, uz kuru pasažieriem ir apstiprināta rezervācija, informē pasažierus, ka atteiks viņiem iekāpšanu lidmašīnā, kam jāveic šis lidojums.
- 35 Tomēr Regulas Nr. 261/2004 4. panta 3. punktu, lasot to kopsakarā ar 2. panta j) punktu un 3. panta 2. punktu, nevar interpretēt tādējādi, ka tajā būtu pausts apzināts Savienības likumdevēja nodoms neierašanās uz reģistrāciju dēļ automātiski izslēgt jebkādas kompensācijas izmaksu pasažierim, kurš ir bijis informēts par iepriekš iepļānotu iekāpšanas atteikumu. Tādējādi jākonstatē, ka atbilstoši šīm tiesību normām iekāpšanas atteikuma dēļ izmaksājamā kompensācija visos apstākļos nav atkarīga no tā, vai ir izpildīts nosacījums, ka attiecīgie pasažieri ir ieradušies uz reģistrāciju.
- 36 Gluži pretēji, tāda Regulas Nr. 261/2004 interpretācija, atbilstoši kurai pasažieriem, kuriem atteikta iekāpšana, nav jāierodas uz reģistrāciju, lai viņi varētu saņemt kompensāciju, veicina šīs regulas mērķa – nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību – sasniegšanu, atbrīvojot pasažierus no nevajadzīgas formalitātes ievērošanas.
- 37 Proti, no minētās regulas 1.–4. apsvēruma, un it īpaši no tās 2. apsvēruma, izriet, ka šīs regulas mērķis ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību neatkarīgi no tā, vai viņiem ir atteikta iekāpšana vai lidojums ir atcelts vai kavējas, jo visiem šiem pasažieriem ir radītas līdzīgi nopietnas problēmas un sarežģījumi saistībā ar gaisa pārvadājumiem (spriedumi, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 44. punkts, un 2019. gada 29. jūlijs, *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, 26. punkts). No tā izriet, ka tiesību normas, ar kurām tiek piešķirtas tiesības gaisa pasažieriem, tostarp normas par kompensācijas piešķiršanu, ir jāinterpretē plaši (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 19. novembris, *Sturgeon u.c.*, C-402/07 un C-432/07, EU:C:2009:716, 45. punkts).
- 38 Tādējādi no Regulas Nr. 261/2004 4. panta 3. punkta, lasot to kopsakarā ar šīs regulas 2. panta j) punktu un 3. panta 2. punktu, kontekstuālās un teleoloģiskās interpretācijas izriet, ka pasažierim nav pienākuma ierasties uz reģistrāciju, ja apkalpojošais gaisa pārvadātājs viņu ir iepriekš informējis, ka pret viņa gribu tiks atteikta iekāpšana reisā, uz kuru viņam ir apstiprināta rezervācija.
- 39 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 4. panta 3. punkts, lasot to kopsakarā ar 2. panta j) punktu, ir jāinterpretē tādējādi, ka apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš iepriekš ir informējis pasažieri, ka iekāpšana reisā, uz kuru šim pasažierim ir apstiprināta rezervācija, pret viņa gribu tiks atteikta, ir jāizmaksā kompensācija pasažierim arī tad, ja saskaņā ar šīs regulas 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem viņš nav ieradies uz iekāpšanu.

Par otro jautājumu

- 40 Lai gan otrais jautājums ir uzdots tikai gadījumam, ja uz pirmo jautājumu tiktu sniegta apstiprinoša atbilde, Tiesa, ņemot vērā šī sprieduma 17. punktā apkopotos iesniedzējtiesas paskaidrojumus, uzskata par vajadzīgu atbildēt uz šo jautājumu. Proti, iesniedzējtiesa ir norādījusi, ka atbilde uz otro jautājumu ir nepieciešama, ja Tiesa, atbildot uz pirmo jautājumu, atzītu, ka pasažieris, kurš ir bijis informēts par iepriekš iepļānotu iekāpšanas atteikumu, var saņemt kompensāciju un viņam nav pienākuma ierasties uz reģistrāciju.

- 41 Uz dodama otro jautājumu, iesniedzējtiesa būtībā vēlas noskaidrot, vai Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī tiesību norma, ar kuru ir ieviests izņēmums no pasažieru tiesībām saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā, regulē arī situāciju, kad pasažieris vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika ir informēts, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs pret pasažiera gribu atteiksies viņu pārvadāt, un tādēļ pasažierim nav šīs regulas 4. pantā paredzēto tiesību saņemt kompensāciju iekāpšanas atteikuma dēļ.
- 42 Jāatgādina, ka atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktam, ja lidojums tiek atcelts, attiecīgajiem pasažieriem ir tiesības saskaņā ar šīs regulas 7. pantu saņemt kompensāciju no apkalpojošā gaisa pārvadātāja, ja vien viņi iepriekš nav informēti par atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika. Turklāt minētās regulas 4. panta 3. punktā ir noteikts: “Ja pasažieriem atsaka iekāpšanu pret to gribu, apkalpojošais gaisa pārvadātājs nekavējoties izmaksā tiem kompensāciju atbilstīgi [šīs regulas] 7. pantam un sniedz tiem atbalstu atbilstīgi [minētās regulas] 8. un 9. pantam.”
- 43 Kā ir nospriedusi Tiesa, Regulas Nr. 261/2004 mērķis, kas minēts tās 1. apsvērumā un kas ir nodrošināt augsta līmeņa pasažieru aizsardzību, pamato plašas viņiem atzīto tiesību interpretācijas izmantošanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 23. punkts). Turpretim izņēmums no tiesību normām, ar kurām pasažieriem piešķirtas tiesības, ir jāinterpretē šauri (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2008. gada 22. decembris, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 17. punkts, un 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 38. punkts).
- 44 Līdz ar to šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts ir jāinterpretē šauri, jo atbilstoši šai tiesību normai lidojuma atcelšanas gadījumā apkalpojošais gaisa pārvadātājs ir atbrīvots no minētās regulas 7. pantā paredzētās kompensācijas samaksas, ja tas ir informējis pasažierus par lidojuma atcelšanu vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika.
- 45 Šajā ziņā jānorāda, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts attiecas nevis uz iekāpšanas atteikumu, bet vienīgi uz lidojuma atcelšanu, proti, atbilstīgi šīs regulas 2. panta l) punktam – uz gadījumu, kad nav veikts tāds lidojums, kurš ir bijis iepriekš plānots un uz kuru ir rezervēta vismaz viena vieta.
- 46 Turklāt minētās regulas 4. panta 3. punktā nav paredzēts, ka apkalpojošo gaisa pārvadātāju varētu atbrīvot no pienākuma izmaksāt pasažieriem kompensāciju atbilstīgi šīs regulas 7. pantam, ja tas vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika ir informējis pasažierus, ka viņiem tiks atteikta iekāpšana (pēc analogijas skat. spriedumus, 2006. gada 10. janvāris, *IATA un ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 37. punkts, kā arī 2012. gada 4. oktobris, *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604, 36. punkts). Līdz ar to šī sprieduma 44. punktā atgādinātais šauras interpretācijas princips nozīmē, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktā paredzētais izņēmums no tiesībām saņemt kompensāciju ir attiecināms tikai uz šajā tiesību normā paredzētajiem atcelšanas gadījumiem un to nevar attiecināt arī uz šīs regulas 4. pantā paredzētajiem iekāpšanas atteikuma gadījumiem.
- 47 Tādējādi, ievērojot šīs regulas 1. apsvērumā norādīto mērķi nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību pasažieriem, minētās regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktu nevar pēc analogijas piemērot arī iekāpšanas atteikuma kontekstā, lai samazinātu šīs regulas 4. panta 3. punktā paredzēto tiesību saņemt kompensāciju tvērumu.

- 48 Šo interpretāciju neatspēko arī iesniedzējtiesas minētais vienlīdzīgas attieksmes princips. Kā Komisija norādījusi rakstveida apsvērumos, šis princips, kas prasa, lai salīdzināmas situācijas netiktu aplūkotas atšķirīgi un atšķirīgas situācijas netiktu aplūkotas vienādi, ja vien šāda atšķirīga pieeja nav objektīvi attaisnojama (spriedums, 2022. gada 14. jūlijs, Komisija/VW u.c., no C-116/21 P līdz C-118/21 P, C-138/21 P un C-139/21 P, EU:C:2022:557, 95. punkts un tajā minētā judikatūra), šajā gadījumā nav piemērojams, jo, kā izriet no šī sprieduma 45. un 46. punkta, situācijas, kad atteikta iekāpšana vai atcelts lidojums, nav salīdzināmas, jo Savienības likumdevējs Regulas Nr. 261/2004 4. un 5. pantā tās ir reglamentējis atsevišķi un papildinājis ar citām daļēji atšķirīgām tiesību normām, piemēram, izņēmumu no tiesībām saņemt kompensāciju, kas paredzēts šīs regulas 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punktā, nevis 4. panta 3. punktā.
- 49 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, uz otro jautājumu ir jāatbild, ka Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka šī tiesību norma, ar kuru ir ieviests izņēmums no pasažieru tiesībām saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā, neregulē arī situāciju, kad pasažieris vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika ir informēts, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs pret pasažiera gribu atteiksies viņu pārvadāt, un tādēļ šim pasažierim ir šīs regulas 4. pantā paredzētās tiesības saņemt kompensāciju iekāpšanas atteikuma dēļ.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 50 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (astotā palāta) nospiež:

- 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, 4. panta 3. punkts, lasot to kopsakarā ar Regulas Nr. 261/2004 2. panta j) punktu,**

ir jāinterpretē tādējādi, ka

apkalpojošajam gaisa pārvadātājam, kurš iepriekš ir informējis pasažieri, ka iekāpšana reisā, uz kuru šim pasažierim ir apstiprināta rezervācija, pret viņa gribu tiks atteikta, ir jāizmaksā kompensācija pasažierim arī tad, ja saskaņā ar šīs regulas 3. panta 2. punktā minētajiem nosacījumiem viņš nav ieradies uz iekāpšanu.

- 2) Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta i) punkts**

ir jāinterpretē tādējādi, ka

šī tiesību norma, ar kuru ir ieviests izņēmums no pasažieru tiesībām saņemt kompensāciju lidojuma atcelšanas gadījumā, neregulē arī situāciju, kad pasažieris vismaz divas nedēļas pirms paredzētā izlidošanas laika ir informēts, ka apkalpojošais gaisa pārvadātājs pret pasažiera gribu atteiksies viņu pārvadāt, un tādēļ šim pasažierim

ir šīs regulas 4. pantā paredzētās tiesības saņemt kompensāciju iekāpšanas atteikuma dēļ.

[Paraksti]