Judikatūras krājums

ĢENERĀLADVOKĀTA ŽANA RIŠĀRA DELATŪRA
[*JEAN RICHARD DE LA TOUR*]
SECINĀJUMI,
sniegti 2022. gada 28. aprīlī [1]

Lieta C-597/20

Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.
pret
Budapest Főváros Kormányhivatala

(*Fővárosi Törvényszék* (Galvaspilsētas Budapeštas tiesa, Ungārija) lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu)

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – Gaisa satiksme – Regula (EK) Nr. 261/2004 – 5. panta 1. punkta c) apakšpunkts un 7. pants – Kompensāciju piešķiršana pasažieriem – 16. pants – Par regulas izpildi atbildīgās valsts iestādes uzdevums – Valsts regulējums, ar ko šai iestādei tiek piešķirtas pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājam samaksāt pasažierim pienākošos kompensāciju

I. Ievads

1. Vai, piemērojot Regulas (EK) Nr. 261/2004 [2] 16. panta 1. un 2. punktu, dalībvalsts var piešķirt valsts iestādei, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājam samaksāt kompensāciju par tā lidojuma atcelšanu vai ilgu kavēšanos?

2. *Fővárosi Törvényszék* [Galvaspilsētas Budapeštas tiesa, Ungārija] adresētajai atbildei uz šo jautājumu ir jāļauj noskaidrot, kādas ir šādai iestādei piešķirtās pilnvaras, un tādējādi precizēt to principu tvērumu, kurus Tiesa ir izklāstījusi 2016. gada 17. marta spriedumā *Ruijssenaars* u.c. [3].

3. Šajos secinājumos es izklāstīšu iemeslus, kuru dēļ uzskatu, ka šāda tiesību norma pieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru dalībvalsts piešķir savai valsts iestādei šādas piespiedu pasākumu noteikšanas pilnvaras, tomēr ar nosacījumu, ka šis tiesiskais regulējums neliedz gaisa pārvadātājam iespēju celt prasību kompetentajā valsts tiesā, lai apstrīdētu tam šādi pieprasītās kompensācijas saņemšanu.

[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] C-145/15 un C-146/15, turpmāk tekstā "spriedums *Ruijssenaars* u.c.", EU:C:2016:187.

II. Atbilstošās tiesību normas

A. Savienības tiesības

4. Regulas Nr. 261/2004 1., 21. un 22. apsvērumā ir noteikts:

"(1) [Eiropas 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.

[..]

(21) Dalībvalstīm jāpieņem noteikumi par sankcijām, kas jāpiemēro par šīs regulas noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, ka tās tiek piemērotas. Šīm sankcijām jābūt efektīvām, samērīgām un preventīvām.

(22) Dalībvalstīm jānodrošina un jāuzrauga savu gaisa pārvadātāju vispārējā atbilstība šai regulai un jāizraugās piemērota iestāde šādu izpildes funkciju veikšanai. Minētajai uzraudzībai nav jāietekmē pasažieru un gaisa pārvadātāju tiesības vērsties tiesā ar prasību saņemt likumīgu atlīdzību saskaņā ar attiecīgās valsts tiesiskām procedūrām."

5. Šīs regulas 5. pantā "Atcelšana" ir paredzēts:

"1. Ja atceļ lidojumu, attiecīgajiem pasažieriem:

[..]

c) ir tiesības saskaņā ar 7. pantu no apkalpojošā gaisa pārvadātāja saņemt kompensāciju, ja vien:

[..]

3. Apkalpojošajam gaisa pārvadātājam nav jāmaksā kompensācija saskaņā ar 7. pantu, ja tas var pierādīt, ka lidojuma atcelšanu ir izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi iespējamie pasākumi."

6. Minētās 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.

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 1500 kilometru vai mazākā attālumā vai

b) par trim stundām attiecībā uz visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā, vai arī

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

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

[..]"

7. Šīs pašas regulas 16. pantā "Pārkāpumi" ir paredzēts:

"1. Katra dalībvalsts izraugās iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi attiecībā uz lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem no trešās valsts uz šādām lidostām. Šī iestāde attiecīgā gadījumā veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības. Dalībvalstis informē [Eiropas] Komisiju par iestādi, kas ir izraudzīta saskaņā ar šo punktu.

2. Neskarot 12. pantu, jebkurš pasažieris var iesniegt sūdzību jebkurā 1. punktā minētajā atbildīgajā iestādē vai kādā citā dalībvalsts izraudzītā kompetentajā iestādē par šīs regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu jebkurā lidostā, kas atrodas minētās dalībvalsts teritorijā, vai sakarā ar lidojumu no kādas trešās valsts uz lidostu minētās dalībvalsts teritorijā.

3. Dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas."

B. Ungārijas tiesības

8. 1997. gada 15. decembra *A fogyasztóvédelemről szóló 1997. évi CLV. törvény* (1997. gada Likums Nr. CLV par patērētāju tiesību aizsardzību) [4] 43/A panta 2. punktā ir noteikts:

"Patērētāju tiesību aizsardzības iestāde – vajadzības gadījumā sazinoties ar civilās aviācijas iestādi – ir atbildīga par Regulas (ES) 2017/2394 [5] piemērošanu gadījumā, ja notikuši Regulas (EK) Nr. 261/2004 normu pārkāpumi [Savienībā] [..]."

9. Saskaņā ar šā likuma 47. panta 1. punkta c) un i) apakšpunktu šai iestādei ir tiesības likt attiecīgajam uzņēmumam noteiktā termiņā izbeigt konstatētos trūkumus vai nepilnības, kā arī pilnvaras uzlikt naudas sodu, ko dēvē par "patērētāju tiesību aizsardzības" pārkāpuma naudas sodu.

4 *Magyar Közlöny*, 1997/119, turpmāk tekstā – "Patērētāju tiesību aizsardzības likums".

5 Eiropas Parlamenta un Padomes regula (2017. gada 12. decembris) par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbild par tiesību aktu izpildi patērētāju tiesību aizsardzības jomā, un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV 2017, L 345, 1. lpp.)

III. Pamatlieta un prejudiciālais jautājums

10. Pēc vairāk nekā trīs stundu kavēšanās lidojumā no Ņujorkas (Amerikas Savienotās Valstis) uz Budapeštu (Ungārija), ko veica sabiedrība *Polskie Linie Lotnicze "LOT" SA* [6], vairāki pasažieri iesniedza prasību *Budapest Főváros Kormányhivatala* (Budapeštas decentralizēto valdības dienestu Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcija, Ungārija) [7], lūdzot likt gaisa pārvadātājam saistībā ar Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunkta pārkāpumu izmaksāt kompensāciju, kas paredzēta šīs regulas 7. pantā.

11. Ar 2020. gada 20. aprīļa lēmumu Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcija konstatēja, ka *LOT* nav izpildījusi Regulas Nr. 261/2004 6. panta 1. punkta c) apakšpunktā un 7. panta 1. punkta c) apakšpunktā paredzētos pienākumus, un noteica tai samaksāt attiecīgajiem pasažieriem kompensāciju 600 EUR apmērā katrai personai, kā arī turpmāk izmaksāt tādu pašu kompensāciju ikvienam pasažierim, kas ir iesniedzis līdzīgu sūdzību. Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcija norāda, ka, piemērojot Patērētāju aizsardzības likuma 43/A panta 2. punktu, ar kuru ir transponētas šīs regulas 16. panta 1. un 2. punkta prasības, tā ir pilnvarota likt gaisa pārvadātājiem noteiktā termiņā izbeigt minētās regulas pārkāpumus.

12. Izskatot prasību atcelt šo lēmumu, iesniedzējtiesai ir šaubas par Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcijas rīcībā esošo pilnvaru apjomu. Šādos apstākļos tā nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādu prejudiciālu jautājumu:

"Vai Regulas [Nr. 261/2004] 16. panta 1. un 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka par šīs regulas izpildi atbildīgā valsts iestāde, kurā iesniegta pasažiera individuālā sūdzība, nevar likt attiecīgajam gaisa pārvadātājam izmaksāt kompensāciju, kas pienākas pasažierim saskaņā ar regulu?"

13. *LOT*, Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcija, Ungārijas, Nīderlandes un Polijas valdības, kā arī Komisija iesniedza rakstveida apsvērumus. Šie lietas dalībnieki sniedza arī mutvārdu apsvērumus 2022. gada 2. februāra tiesas sēdē.

IV. Vērtējums

A. Ievada apsvērums

14. Lai izskatītu lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, ir jāsniedz ievada apsvērums par nepieciešamību ņemt vērā citas tiesību normas, nevis tās, kuras tieši ir minējusi iesniedzējtiesa.

15. Jautājums rodas, ņemot vērā Regulā 2017/2394 paredzētās tiesību normas, it īpaši tās 9. panta 4. punkta f) apakšpunktu.

16. Proti, saskaņā ar tās 1. pantu šī regula "paredz nosacījumus, pēc kuriem kompetentās iestādes, ko to dalībvalstis norīkojušas kā atbildīgās par to Savienības tiesību aktu izpildi, kuri aizsargā patērētāju intereses, sadarbojas un koordinē darbības cita ar citu un ar Komisiju, lai panāktu minēto tiesību aktu ievērošanu un nodrošinātu iekšējā tirgus raitu darbību un lai stiprinātu patērētāju ekonomisko interešu aizsardzību".

[6] Turpmāk tekstā – "*LOT*".

[7] Turpmāk tekstā – "Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcija".

17. Piemērojot Regulas 2017/2394 3. panta 1. punktu un ar to saistīto pielikumu, "Savienības tiesību akti, kuri aizsargā patērētāju intereses", ietver Regulā Nr. 261/2004 paredzētās tiesību normas.

18. Taču šīs regulas 9. panta 4. punkta f) apakšpunktā Savienības likumdevējs ir paredzējis:

"Kompetentajām iestādēm [proti, jebkura publiska iestāde, kas izveidota valsts, reģionālā vai vietējā līmenī un ko dalībvalsts norīkojusi kā atbildīgo par to Savienības tiesību aktu izpildi, kuri aizsargā patērētāju intereses [8]] ir vismaz šādas izpildes pilnvaras:

[..]

f) pilnvaras panākt, lai tiktu izbeigti vai aizliegti pārkāpumi, uz kuriem attiecas šī regula;

[..]."

19. Ņemot vērā šos elementus, jautājums ir par to, vai šajā pantā paredzētajām normām varētu būt nozīme, lai izvērtētu valsts iestādēm šādi piešķirto pilnvaru raksturu un apjomu atbilstoši Regulas Nr. 261/2004 16. pantam.

20. Turpmāk izklāstīto iemeslu dēļ es, pievienojoties lietas dalībnieku tiesas sēdē paustajiem viedokļiem, uzskatu, ka šādas tiesību normas nav lietderīgas vērtējuma veikšanai.

21. Proti, saskaņā ar Regulas 2017/2394 2. panta 1. punktu to piemēro "Savienībā izdarītiem pārkāpumiem, plaši izplatītiem pārkāpumiem un Savienības mēroga plaši izplatītiem pārkāpumiem, pat ja minētie pārkāpumi jau ir beigušies, pirms sākas vai ir pabeigta izpilde". Taču no šīs regulas 3. panta izriet, ka visi šie pārkāpumi ir definēti kā tādi, kas attiecas uz darbībām vai bezdarbību, kas ir pretrunā Savienības tiesību aktiem, kuri aizsargā patērētāju intereses, un kas ir radījušas, rada vai varētu radīt kaitējumu patērētāju "kolektīvajām interesēm".

22. Skaidrojošajās pamatnostādnēs [9] Komisija tādējādi ir uzsvērusi, ka par Regulas Nr. 261/2004 izpildi atbildīgajām valsts iestādēm "pienākumi saskaņā ar [Regulu (EK) Nr. 2006/2004 [10]] ir jāpilda gadījumos, *kad patērētāju kolektīvās intereses tiek aizskartas* pārrobežu kontekstā" [11].

23. Tomēr, lai gan valsts iestāde, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, galvenokārt aizstāv aviopasažieru kolektīvās intereses, iesniedzējtiesas uzdotais jautājums iekļaujas ļoti atšķirīgā kontekstā, kas attiecas uz šo pasažieru individuālo interešu aizsardzību. Faktiski tiesības uz kompensāciju, kuras Savienības likumdevējs ir paredzējis šīs regulas 7. pantā, ietilpst starp pasažieri un gaisa pārvadātāju noslēgtā pārvadājuma līguma izpildē. Tātad piespiedu pasākumu noteikšanas pilnvaras, kas šīs iestādes rīcībā būtu pēc individuālas sūdzības saņemšanas, tiktu izmantotas nevis personu kopuma, bet gan noteikta tiesību subjekta interesēs. Tādējādi judikatūrā Tiesa atsaucas uz patērētāju kolektīvajām interesēm, kuras attiecas uz situāciju, "kas

[8] Jēdziens "kompetentā iestāde" ir definēts Regulas 2017/2394 3. panta 6) punktā.

[9] Komisijas paziņojums – 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.).

[10] Eiropas Parlamenta un Padomes regula (2004. gada 27. oktobris) par sadarbību starp valstu iestādēm, kas atbildīgas par tiesību aktu īstenošanu patērētāju tiesību aizsardzības jomā ("Regula par sadarbību patērētāju tiesību aizsardzības jomā") (OV 2004, L 364, 1. lpp.). Vēlos uzsvērt, ka šī regula ir atcelta ar Regulu 2017/2394.

[11] Šī paziņojuma 7.3. punkts. Mans izcēlums.

pārsniedz lietas dalībnieku attiecību robežas"[12]. Kolektīvo interešu jēdziens[13] un individuālas intereses jēdziens atšķiras. No tā izriet, ka pastāv acīmredzama pretruna starp kontekstu, kādā iekļaujas pamatlieta, un situācijām, kurās ir piemērojama Regula 2017/2394, ko it īpaši raksturo tās mērķis aizsargāt "patērētāju kā kopuma kolektīvās intereses"[14].

24. Tādējādi, aplūkojot šos elementus, iesniedzējtiesas lūgtās interpretācijas nolūkos šajā regulā paredzētās tiesību normas nav jāņem vērā.

25. Turpretī savā vērtējumā es atsaukšos uz tiesību normām, kuras paredzētas spēkā esošajās regulās par aviopasažieru ar invaliditāti un pasažieru, kuri ceļo pa dzelzceļu, jūru vai ar autobusu, tiesību aizsardzību[15]. Protams, dažādie attiecīgie transporta veidi nav salīdzināmi, un, kā Tiesa norādīja 2021. gada 2. septembra spriedumā *Irish Ferries*[16], Savienības likumdevējs nebija paredzējis nodrošināt identisku aizsardzības līmeni katram no šiem transporta veidiem[17]. Tomēr, tāpat kā Regulā Nr. 261/2004, visos šajos aktos ir paredzēta valsts iestādes norīkošana, kas ir atbildīga par attiecīgās regulas izpildi. Šajā spriedumā *Irish Ferries* Tiesa vērsa uzmanību uz Savienības likumdevēja nodomu izmantot "vienotu pieeju" attiecībā uz katras šīs regulas ietvaros lietoto jēdzienu interpretāciju[18]. Tas attiecas, piemēram, uz jēdzienu "ārkārtēji apstākļi", ko izmanto gan gaisa, gan jūras satiksmes pasažieru tiesību jomās[19]. Tādēļ man šķiet lietderīgi ņemt vērā tiesību normas, ko Savienības likumdevējs ir paredzējis šajās regulās attiecībā uz valsts iestādes, kas ir atbildīga par pasažieru tiesību ievērošanas nodrošināšanu, pilnvarām.

B. Par prejudiciālo jautājumu

26. Ar savu vienīgo prejudiciālo jautājumu iesniedzējtiesa būtībā jautā Tiesai, vai Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. un 2. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajos netiek pieļauts tāds valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru valsts iestādei, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, ir pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājiem samaksāt minētās regulas 7. pantā paredzēto kompensāciju lidojuma atcelšanas dēļ[20].

12 Skat., piemēram, spriedumu, 2016. gada 28. jūlijs, *Verein für Konsumenteninformation* (C-191/15, EU:C:2016:612, 45. punkts).

13 Skat. termina "intereses" definīciju Littré, E., *Dictionnaire de la langue française*, Parīze, L. Hachette, 1873.–1874., kurā "individuālās vai personiskās intereses, vienas personas priekšrocības" ir pretnostatītas "sabiedrības interesēm, valsts un sabiedrības priekšrocībām". Skat. arī šī jēdziena definīciju Lalande, A., *Vocabulaire technique et critique de la philosophie*, *Presses universitaires de France*, Parīze, 1997, 4. izd., 531. lpp., saskaņā ar kuru kolektīvas intereses nav, piemēram, vienas nozares vai grupas biedru individuālo interešu summēšana, bet gan attiecas uz individuālu personu kopuma interesēm, [kuras nevar uzskatīt par atsevišķām,] jo tās veido vienu veselumu. Šis jēdziens varētu tikt izmantots konkrētās nozarēs un it īpaši patērētāju apvienību īstenotas kāda kolektīva, kādas profesijas pārstāvju vai patērētāju aizsardzības ietvaros.

14 Skat. spriedumu, 2016. gada 28. jūlijs, *Verein für Konsumenteninformation* (C-191/15, EU:C:2016:612, 42. punkts).

15 Skat. attiecīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu (OV 2006, L 204, 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2021/782 (2021. gada 29. aprīlis) par dzelzceļa pasažieru tiesībām un pienākumiem (OV 2021, L 172, 1. lpp.), Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1177/2010 (2010. gada 24. novembris) par pasažieru tiesībām, ceļojot pa jūru un iekšzemes ūdensceļiem, un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 (OV 2010, L 334, 1. lpp.), kā arī Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 181/2011 (2011. gada 16. februāris) par autobusu pasažieru tiesībām un par grozījumiem Regulā (EK) Nr. 2006/2004 (OV 2011, L 55, 1. lpp.).

16 C-570/19, turpmāk tekstā – "spriedums *Irish Ferries*", EU:C:2021:664.

17 Skat. minētā sprieduma 143. un 145. punktu, kā arī tajos minēto judikatūru.

18 Skat. minētā sprieduma 106. un 107. punktu, kā arī tajos minēto judikatūru. Skat. arī Komisijas 2011. gada 1. jūlija Balto grāmatu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144, galīgā redakcija/2), kurā Komisija norādīja, ka ir nepieciešams "izstrādāt ES tiesību aktu pasažieru tiesību jomā vienotu interpretāciju; nodrošināt to saskaņotu un efektīvu īstenošanu, lai nodrošinātu gan vienlīdzīgus konkurences apstākļus uzņēmumiem, gan Eiropas iedzīvotāju minimālos aizsardzības standartus" (26. lpp.).

19 Skat. tā paša sprieduma 106. punktu. Attiecībā uz Regulā Nr. 1177/2010 par jūras transportu izmantotā jēdziena "ārkārtēji apstākļi" interpretāciju Tiesa tajā ir vērsusi uzmanību uz Savienības likumdevēja nodomu izmantot "vienotu pieeju", iekļaujot Tiesas judikatūru gaisa transporta pasažieru tiesību jomā.

20 Uzdotais jautājums neattiecas uz turpmāku kompensāciju, kas paredzēta šīs pašas regulas 12. pantā.

27. Kā esmu norādījis, atbildei uz šo jautājumu ir jāļauj noskaidrot šai valsts iestādei piešķirto pilnvaru apjomu, ievērojot principus, kurus Tiesa jau ir noteikusi spriedumā *Ruijssenaars* u.c.

28. Spriedumā *Ruijssenaars* u.c., kura rezolutīvo daļu es citēju, Tiesa nosprieda, ka "[Regulas Nr. 261/2004] 16. pants ir jāinterpretē tādējādi, ka, piemērojot šī panta 1. punktu, katras dalībvalsts ieceltai iestādei, kurai ir iesniegta pasažiera individuāla sūdzība pēc tam, kad gaisa pārvadātājs ir atteicies pasažierim samaksāt minētās regulas 7. panta 1. punktā noteikto kompensāciju, *nav* jānosaka piespiedu pasākumi pret šo gaisa pārvadātāju ar mērķi piespiest to samaksāt šo kompensāciju"[21].

29. Šī interpretācija ir balstīta uz trim apsvērumiem, ko Tiesa vispirms ir izklāstījusi savā argumentācijā. Pirmais no šiem apsvērumiem attiecas uz pašu Regulas Nr. 261/2004 16. panta formulējumu (sprieduma *Ruijssenaars* u.c. 28.–32. punkts), otrais attiecas uz šīs regulas mērķiem (sprieduma *Ruijssenaars* u.c. 33. punkts) un, visbeidzot, trešais – uz valsts iestādēm un valsts tiesām attiecīgi uzticēto uzdevumu sadalījumu (sprieduma *Ruijssenaars* u.c. 35. punkts)[22]. Ņemot vērā savus argumentus, Tiesa secināja, ka Savienības likumdevējs nav paredzējis dalībvalstīm pienākumu piešķirt savām valsts iestādēm pilnvaras noteikt piespiedu pasākumus gaisa pārvadātājiem, lai panāktu pasažieriem pienākošās kompensācijas samaksu. Tiesa nosprieda, ka šāda interpretācija ļauj arī izvairīties no jebkāda atšķirīga vērtējuma, kas būtu nelabvēlīgs aviopasažieru tiesībām, starp valsts iestādēm saistībā ar tām adresētu individuālu sūdzību izskatīšanu, no vienas puses, un valstu tiesām, kurās celtas prasības, lai saņemtu Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, no otras puses (sprieduma *Ruijssenaars* u.c. 34. punkts).

30. Tomēr savas argumentācijas turpinājumā Tiesa pievienoja *obiter dictum*, kas ir formulēts šādi:

"*Tādēļ*, ņemot vērā šos mērķus, kā arī rīcības brīvību, kas ir dalībvalstīm, piešķirot pilnvaras, ko tās vēlas uzticēt Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktā minētajām iestādēm, [..] *dalībvalstis var, lai uzlabotu aviopasažieru tiesību aizsardzības nepietiekamību, pilnvarot šīs regulas 16. panta 1. punktā minēto iestādi noteikt pasākumus atbildei uz individuālām sūdzībām*."[23]

31. Šis punkts ir jāsaprot kā tāds, kas atspoguļo Tiesas apsvērumu, saskaņā ar kuru dalībvalstis savām valsts iestādēm, kas ir atbildīgas par šīs regulas izpildi, var piešķirt pilnvaras izdot rīkojumu saistībā ar šīs regulas 16. pantā tām uzticēto uzdevumu.

32. Šīs tiesvedības ietvaros, lai gan *LOT* balstās, pirmkārt, uz argumentiem, ko Tiesa ir izmantojusi spriedumā *Ruijssenaars* u.c., apstrīdot šādas kompetences piešķiršanu Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcijai, šī pēdējā minētā savukārt balstās uz otro šo argumentu daļu, lai pamatotu tai ar valsts tiesisko regulējumu piešķirtās pilnvaras. Līdz ar to Tiesai tiek lūgts izskaidrot šī *obiter dictum* tvērumu. Šī skaidrojuma nolūkā es ierosināšu Tiesai saskaņā ar tās pastāvīgo judikatūru ņemt vērā Regulas Nr. 261/2004 16. panta formulējumu, kā arī šīs regulas uzbūvi un mērķus, vienlaikus ņemot vērā principus, kurus Tiesa jau ir izstrādājusi savā judikatūrā.

[21] Mans izcēlums.

[22] Tiesa šeit atsaucas uz Regulas Nr. 261/2004 22. apsvēruma otro teikumu, kā arī uz Tiesas judikatūru un it īpaši uz spriedumiem, 2011. gada 13. oktobris, *Sousa Rodríguez* u.c. (C-83/10, EU:C:2011:652, 44. punkts) un 2013. gada 31. janvāris, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 51. punkts).

[23] Sprieduma *Ruijssenaars* u.c. 36. punkts, mans izcēlums.

33. Šis skaidrojums ir būtisks, jo praktiskās sekas, kas izriet no valsts iestādēm piešķirtajām pilnvarām, ir nozīmīgas, it īpaši tūkstošiem pasažieru, kurus katru gadu skar lidojuma atcelšana vai ilga kavēšanās. Šis skaidrojums ļaus atbildēt arī uz Komisijas lūgumiem, kura nepārtraukti ir vērsusi uzmanību uz šīs regulas piemērošanas grūtībām, jo valstu līmenī nav veikta vienveidīga tās interpretācija un noteikta konsekventa tās piemērošanas kārtība, jo tā uzskatīja, ka tajā ir jāveic uzlabojumi, lai nodrošinātu skaidru un pieejamu normu esamību sūdzību izskatīšanai [24].

1. Regulas Nr. 261/2004 16. panta formulējums

34. Regulas Nr. 261/2004 16. pantā Savienības likumdevējs ir paredzējis noteikumus, kas piemērojami šīs regulas tiesību normu "pārkāpuma" gadījumā.

35. Pirmkārt, minētās regulas 16. panta 1. punktā ir noteikts, ka dalībvalstis izraugās "iestādi, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi" attiecībā uz lidojumiem no lidostām, kuras atrodas tās teritorijā, un lidojumiem no trešās valsts uz šādām lidostām, kurai attiecīgā gadījumā ir jāveic vajadzīgie pasākumi, lai nodrošinātu, ka tiek ievērotas pasažieru tiesības. Lai gan šis likumdevējs precīzi definē šīs iestādes teritoriālās jurisdikcijas apjomu, es konstatēju, ka tas neprecizē ne nosacījumus, ne kārtību, kādā tai ir jāveic savs uzdevums un jānodrošina "pasažieru tiesību ievērošana" [25]. Turklāt vēlos norādīt, ka šai pēdējai minētajai frāzei – "pasažieru tiesību ievērošana" – ir acīmredzami plaša piemērojamība. Tā attiecas gan uz aviopasažieru kolektīvo interešu aizsardzību, gan uz viņu individuālo interešu aizsardzību. Regulas Nr. 261/2004 22. apsvērumā, kurā ir izklāstīti apsvērumi, uz kuriem Savienības likumdevējs ir balstījies, pieņemot šīs regulas 16. panta 1. punktu, šajā ziņā nav sniegti papildu precizējumi.

36. Šādos apstākļos ir jāatzīst, ka saskaņā ar minētās regulas 16. panta 1. punktu dalībvalstīm ir rīcības brīvība attiecībā uz pilnvarām, ko tās vēlas uzticēt savām valsts iestādēm, lai aizstāvētu pasažieru tiesības, uz kuru Tiesa turklāt ir atsaukusies sprieduma *Ruijssenaars* u.c. 36. punktā.

37. Tā kā Regulas Nr. 261/2004 5. panta 1. punkta c) apakšpunktā ir atzītas aviopasažieru tiesības uz kompensāciju viņu lidojuma atcelšanas gadījumā, manuprāt, nekas neliedz dalībvalstij piešķirt savai valsts iestādei pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājam izmaksāt pienākošos kompensāciju, lai nodrošinātu šo tiesību ievērošanu. Minēto tiesību neievērošana ir ne tikai gaisa pārvadātāju uzņemto līgumsaistību pārkāpums, bet arī šīs regulas nepietiekama īstenošana.

38. Otrkārt, attiecībā uz Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2. un 3. punktā minētajām tiesību normām es uzskatu, ka ne to mērķis, ne sekas nav ierobežot to pilnvaru apjomu, ko dalībvalstis var piešķirt savām valsts iestādēm.

39. Vēlos atgādināt, pirmkārt, ka saskaņā ar šīs regulas 16. panta 2. punktu "jebkurš pasažieris var iesniegt sūdzību jebkurā 1. punktā minētajā atbildīgajā iestādē vai kādā citā dalībvalsts izraudzītā kompetentajā iestādē par [minētās] regulas noteikumu iespējamu pārkāpumu jebkurā lidostā, kas atrodas minētās dalībvalsts teritorijā, vai sakarā ar lidojumu no kādas trešās valsts uz lidostu minētās dalībvalsts teritorijā".

[24] Šajā ziņā skat. Komisijas 2011. gada 1. jūlija Balto grāmatu "Ceļvedis uz Eiropas vienoto transporta telpu – virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu" (COM(2011) 144, galīgā redakcija/2, 26. lpp.).

[25] Tas atšķir Regulu Nr. 261/2004 no citām regulām. Proti, attiecībā uz citiem transporta veidiem Savienības likumdevējs prasa, lai valsts iestāde būtu neatkarīga no pārvadātāja vai infrastruktūras pārvaldītāja savā uzbūvē, lēmumos par finansējumu, juridiskajā formā un lēmumu pieņemšanas procesā. Skat., piemēram, Regulas Nr. 1177/2010 25. panta 1. punkta otro daļu, Regulas Nr. 2021/782 31. panta 2. punktu un Regulas Nr. 181/2011 28. panta 1. punkta otro daļu.

40. Taču gan no sprieduma *Ruijssenaars* u.c., kas attiecas uz Regulas Nr. 261/2004 interpretāciju, gan no sprieduma *Irish Ferries* par Regulas Nr. 1177/2010 interpretāciju izriet, ka Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2. punktā minētā "sūdzība" pēc sava rakstura un apjoma atšķiras no prasības, ko pasažieris ir iesniedzis individuāli, lai saņemtu kompensāciju, kas tam pienākas par viņa pārvadājuma pakalpojuma atcelšanu. Proti, Tiesa uzskata, ka šī sūdzība attiecas uz brīdinājumu, ko veic pasažieris, lai darītu zināmu kompetentajai iestādei apgalvoto pārvadātāja pienākuma pārkāpumu, tādējādi veicinot attiecīgo regulu pareizu vispārēju piemērošanu. Tiesa spriedumā *Ruijssenaars* u.c. uzsver, ka šāda sūdzība neliek "[valsts iestādei] rīkoties [..], lai nodrošinātu katra individuāla pasažiera tiesības saņemt kompensāciju"[26], un spriedumā *Irish Ferries* precizē, ka pārvadātājam "ir zināma rīcības brīvība attiecībā uz to, kā reaģēt uz šo paziņojumu"[27].

41. Otrkārt, atgādināšu, ka, piemērojot Regulas Nr. 261/2004 16. panta 3. punktu, "dalībvalstu noteiktās sankcijas par šīs regulas pārkāpumiem ir efektīvas, samērīgas un atturošas". Šīs sankcijas to rakstura un apjoma dēļ skaidri atšķiras no piespiedu pasākumiem, kurus izmantojot valsts iestāde censtos panākt vienotas likmes kompensācijas samaksu, kura pienākas aviopasažierim viņa lidojuma atcelšanas dēļ. Tādējādi spriedumā *Ruijssenaars* u.c. Tiesa nosprieda, ka "sankcijas", kuras Savienības likumdevējs ir paredzējis šajā pantā, ir pasākumi, kurus valsts iestāde pieņem, reaģējot uz pārkāpumiem, kurus tā konstatējusi, īstenojot savu vispārējo uzraudzības uzdevumu, "nevis administratīvi piespiedu pasākumi, kas ir jānosaka katrā individuālā gadījumā"[28].

42. Lai gan, kā ir norādījusi Tiesa, Regulas Nr. 261/2004 16. panta 2. un 3. punktā ietvertās normas precizē "dažādos uzdevuma, kas no šī panta izriet 1. punktā norādītajai iestādei, aspektus"[29], tos līdz ar to nevar interpretēt tādējādi, ka tie izslēdz iespēju piešķirt valsts iestādei citas pilnvaras nekā tās, kuras attiecas uz tām paziņoto brīdinājumu apstrādi un sankciju noteikšanu.

43. Tā kā Savienības tiesībās nav paredzēti noteikumi, dalībvalstīm tātad ir rīcības brīvība attiecībā uz tādu pilnvaru piešķiršanu šai valsts iestādei, kuru mērķis ir nodrošināt aviopasažieru tiesību ievērošanu. Šajā kontekstā un ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 16. pantā izmantoto formulējumu, nekas neliedz dalībvalstij piešķirt minētajai iestādei pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājam izmaksāt pasažierim pienākošos kompensāciju saskaņā ar šīs regulas 5. un 7. pantu.

44. Man šķiet, ka šādu interpretāciju apstiprina gan minētās regulas uzbūve, gan mērķi.

2. Regulas Nr. 261/2004 uzbūve un mērķi

45. Valsts iestādei uzticēto uzdevumu apjoms ir jāizvērtē arī, ņemot vērā Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzētās kompensācijas raksturu un Savienības likumdevēja izvirzītos mērķus.

46. Tiesa savā 2019. gada 29. jūlija spriedumā *Rusu* šo kompensāciju kvalificēja kā vienotas likmes, standartizētu un tūlītēju maksājumu[30]. Atkārtojot spriedumā *Irish Ferries* izmantotos terminus, ir runa par "finansiāla rakstura prasījumu, kura samaksu tas [pasažieris] var prasīt no pārvadātāja

[26] Spriedums *Ruijssenaars* u.c. (31. punkts).

[27] Spriedums *Irish Ferries* (118. punkts).

[28] Spriedums *Ruijssenaars* u.c. (32. punkts).

[29] Spriedums *Ruijssenaars* u.c. (30. punkts).

[30] C-354/18, turpmāk tekstā – "spriedums *Rusu*", EU:C:2019:637 (28. un 34. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

tikai tādēļ vien, ka ir izpildīti [Regulas Nr. 1177/2010 19. pantā] noteiktie nosacījumi"[31]. Proti, gadījumā, ja lidojuma atcelšana nav saistīta ar ārkārtējiem apstākļiem Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punkta izpratnē, kompensācijas apmēru nosaka saskaņā ar šīs regulas 7. panta 1. un 2. punktā noteikto skalu. Aviopasažieri saņem kompensāciju šādā apmērā: 250 EUR par visiem lidojumiem 1500 kilometru vai mazākā attālumā (a) apakšpunkts), 400 EUR par visiem lidojumiem Kopienas iekšienē vairāk nekā 1500 kilometru attālumā un par visiem citiem lidojumiem 1500 līdz 3500 kilometru attālumā (b) apakšpunkts) un, visbeidzot, 600 EUR par visiem lidojumiem, uz ko neattiecas iepriekšējie apakšpunkti. Turklāt kompensācija ar zināmiem nosacījumiem tiek samazināta uz pusi pasažiera maršruta maiņas gadījumā. Tiesa lēma, ka "šādas paušālsummas ir paredzētas tikai kaitējuma, kas ir šķietami identisks visiem attiecīgajiem pasažieriem, atlīdzināšanai"[32]. Šādos apstākļos gan aviopasažieri, gan gaisa pārvadātāji var zināt maksājamās kompensācijas apmēru, jo tas netiek izvērtēts katrā gadījumā atsevišķi atkarībā no katra pasažiera īpašajiem apstākļiem, bet gan ir atkarīgs vienīgi no attiecīgā lidojuma attāluma un galamērķa[33]. Šajos apstākļos, izņemot gadījumu, kad tiesības uz kompensāciju varētu tikt apstrīdētas, pamatojoties uz Regulas Nr. 261/2004 5. panta 3. punktu, un būtu nepieciešams juridisks novērtējums par, piemēram, "ārkārtas apstākļu" esamību, man šķiet, ka valsts iestāde pilnīgi spēj novērtēt prasījuma pamatotību un vajadzības gadījumā tā summu, lai noteiktu piespiedu pasākumu.

47. Turklāt, manuprāt, šādas kompetences piešķiršana veicina Savienības likumdevēja mērķu sasniegšanu Regulas Nr. 261/2004 kontekstā. Šīs regulas mērķis saskaņā ar tās 1., 2., 4. un 12. apsvērumu ir nodrošināt augsta līmeņa aizsardzību aviopasažieriem, kuri ir cietuši no nopietnām grūtībām un sarežģījumiem, kurus izraisījusi viņu lidojuma atcelšana[34]. Tiesa atkārtoti nosprieda, ka minētās regulas 7. panta 1. punktā noteikto summu mērķis ir standartizētā un tūlītējā veidā atlīdzināt kaitējumu, kas izpaužas kā šādi sarežģījumi, "šiem [pasažieriem] neciešot neērtības, kas saistītas ar prasības pieteikumu par ciestajiem zaudējumiem iesniegšanu kompetentajās tiesās"[35]. Tādējādi spriedumā *Irish Ferries* Tiesa piebilda, ka Regulas Nr. 1177/2010 19. pantā paredzētā kompensācija, kas ir identiski formulēta, "[pati] par sevi var tūlītēji novērst dažas neērtības, kas pasažieriem rodas gadījumā, ja tiek atcelts pārvadājumu pakalpojums, un tādējādi ļauj nodrošināt pasažieru augsta līmeņa aizsardzību, kas ir šīs regulas mērķis"[36].

48. Tomēr tāds pasākums, kāds ir paredzēts attiecīgajā valsts tiesiskajā regulējumā, manuprāt, veicina kompensācijas procedūras vienkāršību, ātrumu un efektivitāti, attiecīgajam aviopasažierim izvairoties no vajadzības viņam pienākošās kompensācijas izmaksāšanas nolūkos celt prasību kompetentajās tiesu iestādēs, kas varētu būt saistīta ar ilgākām un reizēm sarežģītākām darbībām. Tādējādi man šķiet, ka šāds pasākums garantē aviopasažieru augsta līmeņa aizsardzību, vienlaikus novēršot tiesu pārslogošanu saistībā ar ārkārtīgi lielo skaitu prasību par zaudējumu atlīdzību.

31 Spriedums *Irish Ferries* (118. punkts).

32 Spriedums *Rusu* (30. punkts un tajā minētā judikatūra).

33 Spriedumā *Rusu* Tiesa nosprieda, ka "nedz Regulas Nr. 261/2004 7. panta 1. punkts, nedz pati šī regula kopumā neparedz atlīdzināt individuālus zaudējumus, kas radušies attiecīgo pasažieru pārvešanas dēļ, kura atlīdzināšanai ir vajadzīgs radīto zaudējumu apjoma novērtējums katrā atsevišķā gadījumā, kas sekojoši var tikt kompensēts tikai *a posteriori* un individuālā kārtā" (31. punkts).

34 Skat. spriedumu *Ruijssenaars* u.c., 33. punkts, un spriedumu *Rusu* (26. punkts, kā arī tajos minēto judikatūru).

35 Spriedums *Rusu* (28. punkts un tajā minētā judikatūra).

36 Spriedums *Irish Ferries* (152. un 154. punkts).

49. Turklāt jāatceras, ka šādas valsts iestādei uzticētas kompetences atzīšana neliedz ne pasažieriem, ne gaisa pārvadātājiem iespēju celt prasību kompetentajā valsts tiesā saskaņā ar procedūrām, kas paredzētas valsts tiesību aktos[37]. Pasažieri var vērsties kompetentajā tiesā, lai pieprasītu Regulas Nr. 261/2004 7. pantā paredzēto kompensāciju, un tādā pašā veidā gaisa pārvadātājiem ir jābūt iespējai apstrīdēt no tiem šādi prasītās kompensācijas pamatotību.

50. Atgādinu, ka Tiesa 2012. gada 22. novembra spriedumā *Cuadrench Moré*[38] nosprieda, ka "lidojuma atcelšanas gadījumā, ja vien to nav izraisījuši ārkārtēji apstākļi, no kuriem nevarētu izvairīties pat tad, ja tiktu veikti visi saprātīgie pasākumi, Regulas Nr. 261/2004 5. un 7. pantā pasažieriem ir atzītas tiesības uz dažādu kompensāciju atkarībā no attiecīgā lidojuma attāluma un galamērķa, un *pasažieri šīs tiesības vajadzības gadījumā var izmantot arī valsts tiesās*"[39]. Turklāt Tiesa piebilda, ka, "ja attiecīgā joma Savienības tiesību normās nav regulēta, katras dalībvalsts tiesību sistēmā ir jānosaka procesuālie noteikumi tādu prasību celšanai tiesā, kuru mērķis ir nodrošināt tādu tiesību aizsardzību, kas personām izriet no Savienības tiesībām, ar nosacījumu, ka šie noteikumi atbilst līdzvērtības un efektivitātes principiem"[40].

51. Protams, sprieduma *Ruijssenaars* u.c., 34. punktā Tiesa uzsvēra atšķirību risku vienas un tās pašas individuālās situācijas vērtējumā starp valsts iestādi, no vienas puses, un valsts tiesu, no otras puses. Turklāt pastāv cits risks, kas saistīts ar divu prasību par maksājamās kompensācijas izmaksu paralēlu iesniegšanu, kad vienu iesniedz valsts iestādē, bet otru – valsts tiesā. Tomēr es uzskatu, ka dalībvalstis var mazināt šo risku, nosakot procesuāla rakstura pasākumus, kas nodrošina administratīvo un tiesas procedūru saskaņotību. Tā kā šajā jomā nav Savienības tiesiskā regulējuma un ņemot vērā dalībvalstu rīcības brīvību attiecībā uz kompetenci, ko tās vēlas piešķirt valsts iestādei, šie procesuālie noteikumi ir jāreglamentē katras dalībvalsts iekšējā tiesību sistēmā.

52. Šajā gadījumā es norādu, ka lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu un Ungārijas valdības iesniegtajos apsvērumos nav nekā tāda, kas liktu domāt, ka šādas kompetences piešķiršana Patērētāju tiesību aizsardzības inspekcijai varētu apdraudēt aviopasažieru un gaisa pārvadātāju tiesības vērsties tiesu iestādēs vai radīt risku, ka viena un tā pati individuālā situācija tiks izvērtēta atšķirīgi katrā no šīm abām iestādēm.

53. Tādēļ, ņemot vērā visus šos apstākļus, es ierosinu Tiesai nospriest, ka Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tajā ir pieļauts tāds valsts tiesiskais regulējums, saskaņā ar kuru dalībvalsts piešķir valsts iestādei, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājam izmaksāt pasažierim kompensāciju, kas tam pienākas lidojuma atcelšanas vai ilgas kavēšanās dēļ un kas ir paredzēta minētās regulas 7. pantā, ar nosacījumu, ka šāds tiesiskais regulējums neliedz ne šim pasažierim, ne pārvadātājam iespēju celt prasību kompetentajā valsts tiesā, lai pieprasītu minētās kompensācijas saņemšanu vai apstrīdētu tās pamatotību. Dalībvalstij savas procesuālās autonomijas ietvaros ir jāreglamentē kārtība, kas nodrošina to procedūru saskaņotību, kuras uzsāktas valsts iestādē, kas ir atbildīga par šīs pašas regulas izpildi, un kompetentajā valsts tiesā.

[37] Skat. Komisijas paziņojumu – 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.) (8. un nākamie punkti).

[38] C-139/11, EU:C:2012:741.

[39] Minētā sprieduma 23. punkts, mans izcēlums.

[40] Minētā sprieduma 25. punkts.

3. Noslēguma piezīme

54. Sava vērtējuma noslēgumā man šķiet interesanti norādīt, ka atbilstoši pašreiz spēkā esošajām Savienības tiesībām dalībvalstis izmanto rīcības brīvību, kas tām ir piešķirta, piemērojot Regulas Nr. 261/2004 16. pantu.

55. Kā par to liecina dažādu valstu tiesību aktu salīdzinošā analīze [41], dalībvalstis šajā procedūrā iesaista ne tikai savas valsts iestādes un tiesas, bet arī iestādes, kas atbild par patērētāju tiesību aizsardzību, un iestādes, kuru kompetencē ir patērētāju strīdu izšķiršana ārpustiesas kārtībā [42] vai maza apmēra strīdu izšķiršana.

56. Dažas dalībvalstis izvēlējās izraudzīties par valsts iestādi, kas ir atbildīga par Regulas Nr. 261/2004 izpildi, valsts civilās aviācijas iestādi [43], savukārt citas ir lēmušas uzticēt šo uzdevumu valsts patērētāju tiesību aizsardzības iestādei, kurai tādējādi var būt pienākums rūpēties par regulu piemērošanu attiecībā uz aviopasažieru tiesībām, kā arī dzelzceļa, jūras vai sauszemes transporta pasažieru tiesībām [44]. Tāpat dažas dalībvalstis savām valsts iestādēm, kas ir atbildīgas par šīs regulas izpildi, uztic uzdevumu nodrošināt tās pareizu piemērošanu pasažieru vispārējās interesēs, kas var ietvert uzraudzības uzdevumus (piemēram, veicot pārbaudes uz vietas vai revīzijas), kontroles uzdevumus (tādas informācijas kontrole, ko gaisa pārvadātājs ir publicējis vai paziņojis pasažieriem, lai labotu jebkādu kļūdainu, maldinošu vai nepilnīgu informāciju), ziņojumu par darbību, informācijas apmaiņu un pārrobežu sadarbību ar citu valstu iestādēm sagatavošanu, savukārt citas dalībvalstis tām piešķir iespēju pārbaudīt un izskatīt pasažieru individuālas sūdzības, lai nodrošinātu viņu tiesības uz kompensāciju, un vēl citas valstis tām uzliek atbildību risināt strīdus ārpustiesas kārtībā [45].

57. Visbeidzot, es vēlos uzsvērt, ka dalībvalstīm piešķirtā rīcības brīvība aviopasažieru tiesību aizsardzībai tām ir atzīta arī ar regulām, kuru mērķis ir aizsargāt aviopasažieru ar invaliditāti un pasažieru, kuri ceļo pa dzelzceļu, jūru vai ar autobusu, tiesību aizsardzību. Šīs regulas garantē salīdzināmu tiesību tipoloģiju (tiesības uz informāciju, atlīdzību, maršruta maiņu, rūpēm ceļojuma gaidīšanas laikā un uz kompensāciju ar noteiktiem nosacījumiem). Neatkarīgi no attiecīgā transporta veida Savienības likumdevējs pieprasa dalībvalstīm norīkot "iestādi vai

[41] Šajā ziņā skat. Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta ziņojumu, Kouris, S., *Study on the current level of protection of air passenger rights in the EU (Étude sur le niveau actuel de la protection des droits des passagers dans l'Union européenne*), Eiropas Savienības Publikāciju birojs, Brisele, 2020, MOVE/B5/2018-541, 5.5. un nākamie punkti, pieejams šādā tīmekļa vietnē: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/f03df002-335c-11ea-ba6e-01aa75ed71a1.

[42] Šīs iestādes ir izraudzītas, pamatojoties uz Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2013/11/ES (2013. gada 21. maijs) par patērētāju strīdu alternatīvu izšķiršanu un ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2006/2004 un Direktīvu 2009/22/EK (Direktīva par patērētāju SAI) (OV 2013, L 165, 63. lpp.). Saskaņā ar šīs direktīvas 1. pantu tās mērķis ir panākt, lai patērētāji varētu brīvprātīgi iesniegt sūdzības pret tirgotājiem, izmantojot ārpustiesas strīdu izšķiršanas procedūras. Šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 14. jūnijs, *Menini* un *Rampanelli* (C-75/16, EU:C:2017:457, 39. un 40. punkts), kā arī spriedumu, 2020. gada 25. jūnijs, *Bundesverband der Verbraucherzentralen und Verbraucherverbände* (C-380/19, EU:C:2020:498, 26. punkts).

[43] Tā tas ir, piemēram, Dānijas Karalistē, Īrijā, Grieķijas Republikā, Francijas Republikā, Horvātijas Republikā un Kipras Republikā. Šajā saistībā skat. paziņojumus, kurus dalībvalstis sniegušas, piemērojot Regulas Nr. 261/2004 16. panta 1. punktu.

[44] Tā tas ir, piemēram, Igaunijas Republikā, Luksemburgas Lielhercogistē, Ungārijā vai arī Somijas Republikā. Savukārt Francijas Republikā, piemēram, *Direction Générale de l'Aviation Civile* (*DGAC*) [Civilās aviācijas ģenerāldirekcija] uzdevums ir gaisa transporta regulēšana, vispārējā uzraudzība un Savienības tiesību īstenošana aviopasažieru aizsardzības jomā. Pēc pasažieru izteiktiem brīdinājumiem šī iestāde var veikt vajadzīgos koriģējošos pasākumus. Pierādītu pārkāpumu gadījumā gaisa pārvadātājiem, kuri neievēro Regulā Nr. 261/2004 paredzētos pienākumus, var tikt noteiktas sankcijas administratīvu naudas sodu veidā. Tomēr šī direkcija nenodrošina tai adresēto brīdinājumu individuālu uzraudzību, un tās darbība nav atkarīga no atsevišķu gaisa pārvadātājiem iesniegtu kompensācijas un atmaksas pieprasījumu izskatīšanas. Šajā nolūkā pasažieriem ir jāvēršas kompetentajā tiesā saskaņā ar Civilprocesa kodeksu vai ārpustiesas strīdu izšķiršanas iestādē.

[45] Šajā ziņā skat. Komisijas Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāta ziņojumu, *Study on the EU Regulatory Framework for Passenger Rights: comparative analysis of good practices: final report* (*Étude sur le cadre règlementaire européen pour les droits des passagers: analyse comparative des bonnes pratiques: rapport final)*, Eiropas Savienības Publikāciju birojs, Brisele, 2021, 4.60. un nākamie punkti, pieejams šādā tīmekļa vietnē: https://op.europa.eu/fr/publication-detail/-/publication/afa2493d-1b4e-11ec-b4fe-01aa75ed71a1.

iestādes", kas ir atbildīgas par attiecīgās regulas izpildi un nepieciešamo pasākumu noteikšanu, lai tiktu ievērotas pasažieru tiesības [46]. Šis likumdevējs formulē šo prasību gandrīz identiski [47], un neviens no vēl nesen pieņemtajiem tiesību aktiem neliecina par tā vēlmi stingrāk regulēt valsts iestādei piešķirto pilnvaru veidu vai ierobežot to apjomu. Gluži pretēji – Regulas Nr. 2021/782 kontekstā, kas ir visjaunākais un visprecīzākais instruments attiecībā uz pasažieru tiesību aizsardzību, minētais likumdevējs arī ļauj valsts iestādei pildīt patērētāju strīdu alternatīvas izšķiršanas iestādes funkcijas Direktīvas 2013/11 izpratnē [48].

V. Secinājumi

58. Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, ierosinu Tiesai uz *Fővárosi Törvényszék* (Galvaspilsētas Budapeštas tiesa, Ungārija) uzdoto 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, 16. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tas pieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, saskaņā ar kuru dalībvalsts piešķir valsts iestādei, kas ir atbildīga par šīs regulas izpildi, pilnvaras pieprasīt gaisa pārvadātājam izmaksāt pasažierim kompensāciju, kas tam pienākas lidojuma atcelšanas vai ilgu kavēšanās dēļ un kas ir paredzēta minētās regulas 7. pantā, ar nosacījumu, ka šāds tiesiskais regulējums neliedz ne šim pasažierim, ne pārvadātājam iespēju celt prasību kompetentajā valsts tiesā, lai pieprasītu minētās kompensācijas saņemšanu vai apstrīdētu tās pamatotību. Dalībvalstij savas procesuālās autonomijas ietvaros ir jāreglamentē kārtība, kas nodrošina to procedūru saskaņotību, kuras uzsāktas valsts iestādē, kas ir atbildīga par šīs pašas regulas izpildi, un kompetentajā valsts tiesā.

[46] Izņemot Regulu Nr. 261/2004, citas regulas ļauj dalībvalstīm izraudzīties vairākas valsts iestādes.

[47] Skat., piemēram, Regulas Nr. 2021/782 31. panta 1. punktu un Regulas Nr. 1107/2006 14. panta 1. punktu.

[48] Skatīt 42. zemsvītras piezīmi.