

Antra, Komisija teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai konstatavo, kad terminas, per kurį visi solidariai atsakingi tai pačiai įmonei priklausantys juridiniai asmenys (įskaitant patronuojančiąją bendrovę GEA) turi sumokėti baudą, iš naujo skaičiuojamas nuo pranešimo apie iš dalies keičiantį sprendimą, kuriuo sumažinama bauda tik vienam iš šių juridinių asmenų (ACW, buvusiai GEA patronuojamajai bendrovei). Tai yra teisės klaida, nes Komisija, priimdama iš dalies keičiantį sprendimą, gali sumažinti baudą tik vienam iš solidariai atsakingų juridinių asmenų ir neprivalo pakeisti baudos sumų, nurodytų likusiems juridiniams asmenims skirtose sprendimo dalyse. Komisija taip pat gali (bet neprivalo) tokiomis aplinkybėmis nustatyti naują terminą vienam ar keliems juridiniams asmenims; šis terminas gali būti ankstesnė data nei ta, kai pranešta apie iš dalies keičiantį sprendimą. Taip yra todėl, kad pakeičiamas baudos dydis, o ne skiriama nauja bauda. Taip pat tuo atveju, kai Teisingumo Teismas sumažina baudą juridiniam asmeniui, tai nereiškia, kad skirta nauja bauda ir nustatytas naujas terminas jai sumokėti (byla C-523/15 P, WDI, 29–48 ir 63–68 punktai ir byla T-275/94, *Groupement des cartes bancaires*, 60 ir 65 punktai). Palikus galioti Bendrojo Teismo sprendimą, klaidos, kuriomis jis grindžiamas, gali turėti įtakos Komisijos skirtų baudų atgrasomajam poveikiui, nes tai reikštų, kad baudos dydžio pakeitimas vienam adresatui lemtų palūkanų, mokėtinų už likusią visai įmonei skirtos baudos dalį, praradimą.

Galiausiai pasakytina, kad abiem apeliaciniame skunde nurodytais aspektais sprendimas yra neaiškus ir nepakankamai motyvuotas.

2018 m. gruodžio 21 d. Helsingin hovioikeus (Suomija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje A ir kt. / Finnair Oyj

(Byla C-832/18)

(2019/C 93/43)

Proceso kalba: suomių

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas

Helsingin hovioikeus

Šalys pagrindinėje byloje

Ieškovai: A ir kt.

Atsakovė: Finnair Oyj

Prejudiciniai klausimai

1. Ar Reglamentas Nr. 261/2004⁽¹⁾ aiškintinas taip, kad keleivis turi teisę į dar vieną kompensaciją pagal 7 straipsnio 1 dalį, kai jam buvo sumokėta kompensacija už atšauktą skrydį, skrydį, į kurį jis buvo perkeltas, vykdomas oro vežėjas yra tas pats kaip ir atšaukto skrydžio ir skrydis, kuris vykdomas po atšaukto skrydžio, palyginti su tvarkaraštyje numatytu atvykimo laiku, vėluoja tiek, kad įgyjama teisė į kompensaciją?
2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai: ar skrydį vykdomas oro vežėjas gali remtis ypatingomis aplinkybėmis pagal 5 straipsnio 3 dalį, kai, remiantis orlaivio gamintojo atliktu su jau naudojamais orlaiviais susijusiu tolesniu techniniu tyrimu, jame nagrinėjama dalis faktiškai laikoma vadinamąja „on condition“ dalimi, t. y. dalimi, kuri naudojama tol, kol sugenda, ir skrydį vykdomas oro vežėjas yra pasirengęs ją pakeisti ir nuolat laiko paruošęs atsarginę dalį?

⁽¹⁾ 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).