



## Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO  
PRIIT PIKAMĀE IŠVADA,  
pateikta 2020 m. gruodžio 3 d.<sup>1</sup>

**Byla C-826/19**

**WZ  
prieš  
Austrian Airlines AG**

(*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Kompensacija oro transporto keleiviams už atšauktą ar atidėtą skrydį – Į kitą nei iš pradžių nurodytas oro uostą nukreiptas skrydis – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 2 straipsnio 1 punktą – Sąvoka „atšaukimas“ – 8 straipsnio 3 dalis – Kelionės išlaidų padengimas – Inicatyva – Reglamento 8 ir 9 straipsniuose nustatytų pareigų neįvykdymas – Teisė į kompensaciją“

1. Ar skrydis, nukreiptas į kitą nei iš pradžių nurodytas oro uostą, esantį netoliese iš pradžių nurodyto oro uosto, laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal Reglamentą (EB) Nr. 261/2004<sup>2</sup>, todėl atitinkami keleiviai įgyja teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, ar paprasčiausiai atidėtu, ir šiuo atveju tokią teisę į kompensaciją šie keleiviai įgyja, tik jeigu atidėjimo trukmė yra trys ar daugiau valandų, remiantis Sprendimu *Sturgeon ir kt.*<sup>3</sup>?
2. Ar nusileidus orlaiviui oro vežėjas privalo savo iniciatyva pasiūlyti padengti kelionės į iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netoliną su keleiviu sutartą vietą išlaidas, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 8 straipsnio 3 dalį?
3. Ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnyje ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytos pareigos pasirūpinti neįvykdymas suteikia teisę į fiksuoto dydžio kompensaciją, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį?
4. Atsižvelgiant į Teisingumo Teismo prašymą šioje išvadoje bus nagrinėjami būtent šie klausimai, kuriuos, be kita ko, *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) pateikė prašyme priimti prejudicinį sprendimą.
5. Sprendime, kuris bus priimtas, Teisingumo Teismas, be kita ko, turės galimybę pirmą kartą nuspręsti dėl Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies išaiškinimo ir jai suteikti aiškią vietą pagal šio reglamento logiką ir struktūrą.

1 Originalo kalba: prancūzų.

2 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantys Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

3 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716).

## I. Teisinis pagrindas

6. Reglamento Nr. 261/2004 1, 2 ir 4 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

- „(1) [Sąjungos] veiksmas oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.
- (2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

<...>

- (4) Todėl [Sąjunga] turėtų sugriežtinti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, siek[dama] suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.“

7. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

- a) skrydį vykdančio oro vežėjo atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį;
- b) oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį, taip pat nukreipimo kitu maršrutu atveju, jei pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio planuoto išvykimo, – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;
- c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdančio oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

<...>

- iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<...>“

8. Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje „Atidėjimas“ nustatyta:

„1. Kai skrydį vykdančio oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas bus atidėtas:

- a) dviem ar daugiau valandoms – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba
- b) trimis ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba
- c) keturioms ar daugiau valandoms – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdančias oro vežėjas teikia keleiviams:

- i) 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą;
- ii) kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;
- iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

2. Bet kuriuo atveju pagalba teikiama laikantis kiekvienam atstumo intervalui pirmiau nurodytų terminų.“

9. To paties reglamento 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ nustatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviai gauna tokio dydžio kompensaciją:

- a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;
- b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;
- c) 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.

<...>“

10. Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnyje „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ numatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis:

- a) – per septynias dienas 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą, už neįvykusios kelionės dalį arba dalis sumokėtą sumą ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis sumokėtą sumą, jei pagal keleivio numatytą kelionės planą skrydis nebeteke prasmės, taip pat tam tikrais atvejais,
  - kaip galima greičiau skrydį į pirmąją išvykimo vietą;
- b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis;
- c) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų.

<...>

3. Jei miestą ar regioną aptarnauja keli oro uostai ir skrydį vykdančias oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete, skrydį vykdančias oro vežėjas padengia keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytąjį oro uostą arba į kitą netolimą su keleivių sutartą paskirties vietą kainą.“

11. Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnyje „Teisė į rūpinimąsi“ nustatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams nemokamai pasiūloma:

- a) maistas ir gaivinamieji gėrimai, atsižvelgiant į laukimo laiką;
- b) apgyvendinimas viešbutyje tais atvejais,
  - kai būtina pasilikti vieną ar daugiau naktų, arba
  - kai būtina pasilikti ilgiau nei buvo numatęs keleivis;
- c) transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą (viešbutį ar kitą) ir atgal.

<...>“

## II. Faktinės aplinkybės, pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

12. WZ užsisakė vieną *Austrian Airlines* rezervaciją kelionei, kurią sudarė du 2018 m. gegužės 21 d. vykdomi skrydžiai: pirmasis iš Klagenfurto (Austrija) į Vieną (Austrija), atitinkamai numatytas išvykimo ir atvykimo laikas 18 val. 35 min. ir 19 val. 20 min., ir antrasis iš Vienos į Berlyno Tėgelio oro uostą (Vokietija), atitinkamai numatytas išvykimo ir atvykimo laikas 21 val. ir 22 val. 20 min.

13. Oro sąlygos vykdant trečią, skaičiuojamą atgal nuo nAGRINĖJAMO skrydžio, orlaivio rotaciją į Vieną lėmė atidėjimą, paveikusį paskesnius šio orlaivio skrydžius maršrutu Viena – Berlynas, todėl WZ rezervuotas skrydis į Berlyno Tėgelio oro uostą pažeidė šiame oro uoste galiojantį naktinių skrydžių draudimo tvarkaraštį.

14. *Austrian Airlines* atitinkamą skrydį nukreipė į Berlyno Šėnefeldo oro uostą, esantį už Berlyno miesto ribų, Brandenburgo žemėje. Vykdamas šį skrydį orlaivis pakilo Vienoje 22 val. 07 min. ir nusileido Berlyno Šėnefeldo oro uoste 23 val. 18 min.

15. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad šis skrydžio nukreipimas lėmė ne tik WZ vėlavimą (nusileidimas 23 val. 18 min., o ne 22 val. 20 min., kaip iš pradžių numatyta), bet ir nepatogumus dėl nuo jo gyvenamosios vietos labiau nutolusios nusileidimo vietos (24 km, o ne 8 km), todėl jam prireikė daugiau laiko sugrįžti į namus (kelionės nuo Berlyno Šėnefeldo oro uosto iki jo gyvenamosios vietos trukmė – 41 min., o kelionės nuo Berlyno Tėgelio oro uosto iki jo gyvenamosios vietos trukmė – 15 min.). *Austrian Airlines* nepasiūlė WZ pakaitinio transporto kelionei tarp Berlyno Šėnefeldo ir Berlyno Tėgelio oro uostų.

16. WZ pareikalavo sumokėti 250 EUR kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnį, siejamą su šio reglamento 7 straipsniu. Šis reikalavimas grindžiamas, pirma, skrydžio atidėjimu ir, antra, tuo, kad *Austrian Airlines* jam nepasiūlė papildomo transporto iš Berlyno Šėnefeldo oro uosto į Berlyno Tėgelio oro uostą.

17. *Austrian Airlines* ginčijo reikalavimą ir tvirtino, jog, visų pirma, apeliantas pasiekė galutinės paskirties vietą, t. y. Berlyną, vėluodamas tik 58 minutes. Antra, WZ galėjo nesunkiai nuvykti į gyvenamąją vietą, pasinaudodamas papildoma transporto priemone. Trečia, buvo patvirtintas „ypatingų aplinkybių“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, dėl oro sąlygų sukeltų didelių trukdžių vykdant trečią, skaičiuojamą atgal nuo nAGRINĖJAMO skrydžio, rotaciją, dėl kurios *Eurocontrol* šiai tuo pačiu orlaiviu vykdomai rotacijai paskyrė vėlesnį nei iš pradžių numatytas laiko tarpą, buvimas.

18. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) atmetė WZ reikalavimus ir nusprendė, kad skrydžio nukreipimas nebuvo didelis skrydžio maršruto pakeitimas, todėl negalima pripažinti, kad skrydis buvo atšauktas. Taip pat tas teismas konstatavo, kad atidėjimo trukmė nesiekė trijų ar daugiau valandų.

19. WZ pateikė apeliacinį skundą *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas). Tam teismui kyla šie klausimai: pirma, ar faktinės aplinkybės turi būti vertinamos kaip atšaukimas, atidėjimas ar kaip atskiras atvejis; antra, ar vežėjas gali remtis susiklosčiusiomis ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, paveikusiomis ankstesnį nei keleivio pasirinktas skrydį, ir, trečia, ar oro vežėjas turi mokėti kompensaciją už jam tenkančių pareigų teikti pagalbą ir pasirūpinti nevykdymą.

20. Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad ji taikoma dviem oro uostams, kurie abu yra prie pat miesto centro, tačiau vienas – miesto teritorijoje, o kitas – kaimyninėje federalinėje žemėje?
2. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punktą, 7 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad, jeigu orlaivis nusileidžia kitame tos pačios vietovės, to paties miesto arba to paties regiono oro uoste, atsiranda teisė į kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo?
3. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 6 straipsnio 1 dalį, 7 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad, jeigu orlaivis nusileidžia kitame tos pačios vietovės, to paties miesto arba to paties regiono oro uoste, atsiranda teisė į kompensaciją dėl atidėjimo ilgam laikui?
4. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5, 7 straipsnius ir 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad siekiant nustatyti, ar keleivis prarado tris ar daugiau valandų, kaip tai suprantama pagal [2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716)], atidėjimas turi būti skaičiuojamas remiantis tuo, kada orlaivis nusileido kitame paskirties oro uoste nei nurodytasis, ar tuo, kada keleivis buvo nuvežtas į jo išgytame biliete nurodytą oro uostą ar kitą netoli esančią, su keleiviu sutartą paskirties vietą?
5. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas, vykdamas skrydžius orlaivių rotacijos principu, gali remtis įvykiu, konkrečiai – dėl prastų oro sąlygų sumažėjusiu priimamų skrydžių skaičiumi, kai šis įvykis įvyko ankstesnės, trečios skaičiuojant atgal nuo nagrinėjamo skrydžio rotacijos metu?
6. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad nusileidimo kitame nei nurodytasis paskirties oro uoste atveju oro vežėjas savo iniciatyva privalo pasiūlyti nuvežti keleivį į kitą vietą, o gal keleivis turi paprašyti nuvežamas?
7. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 7 straipsnio 1 dalį, 8 straipsnio 3 dalį ir 9 straipsnio 1 dalies c punktą reikia aiškinti taip, kad keleivis turi teisę į kompensaciją dėl 8 ir 9 straipsniuose nustatytų pareigų keleiviui padėti ir juo rūpintis pažeidimo?“

21. Rašytines pastabas pateikė WZ, Austrijos vyriausybė ir Europos Komisija.

### III. Analizė

22. Kaip nurodyta, atsižvelgiant į Teisingumo Teismo prašymą šioje išvadoje bus nagrinėjami tik antrasis, trečiasis, šeštasis ir septintasis klausimai.

23. Šie klausimai bus nagrinėjami eilės tvarka.

#### A. Dėl antrojo ir trečiojo klausimų

24. Antruoju ir trečiuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo iš esmės prašo išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 6 straipsnio 1 dalis, 7 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad orlaiviui nusileidus kitame nei iš pradžių nurodyti to paties miesto, tos pačios vietovės ar to paties regiono oro uoste, keleivis įgyja teisę į kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui<sup>4</sup>.

25. Kitaip tariant, Teisingumo Teismo prašoma įvertinti, ar skrydžio nukreipimas į pakaitinį oro uostą, esantį netoli iš pradžių nurodyto oro uosto, gali būti laikomas skrydžio atšaukimu, ar prireikus turi būti laikomas skrydžio atidėjimu? Atsakymo į šį klausimą pasekmės labai rimtos, nes teisė į kompensaciją automatiškai pripažįstama keleiviui, kai skrydis atšaukiamas (nebent jis buvo informuotas apie atšaukimą per Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte nustatytus terminus), bet šis keleivis tokios teisės neįgyja skrydžio atidėjimo atveju, jeigu atidėjimo trukmė nesudaro trijų ar daugiau valandų.

26. Kad pasiūlyčiau atsakymą į šiuos klausimus, pirmiausia išnagrinėsiu sąvoką „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, padarysiu išvadą, kad ši sąvoka, kaip ji išaiškinta Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, iš esmės galėtų apimti tokią situaciją, kaip nagrinėjama šiuo atveju, kai orlaivis nusileidžia pakaitiniame oro uoste, esančiame tame pačiame kaip iš pradžių nurodytas oro uostas regione (1 skirsnis). Vis dėlto toliau pažymėsiu, kad toks aiškinimas neteisingas, jeigu Sąjungos teisės aktų leidėjas, į Reglamentą Nr. 261/2004 įterpdamas 8 straipsnio 3 dalį, siekė pašalinti tą situaciją iš skrydžių atšaukimą reglamentuojančių teisės normų taikymo srities (2 skirsnis). Todėl padarysiu išvadą, kad į kitą tame pačiame mieste, toje pačioje vietovėje ar tame pačiame regione esantį oro uostą nukreiptas skrydis atitinkamam keleiviui suteikia teisę į kompensaciją, tik jeigu tas keleivis pasiekia iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su oro vežėju sutartą vietą, kai atidėjimo laikotarpis yra trys ar daugiau valandų (3 skirsnis).

1. Ar skrydžio nukreipimas į oro uostą, aptarnaujantį tuos pačius kaip iš pradžių nurodyti miestą, vietovę ar regioną, yra skrydžio atšaukimas?

a) Dėl Teisingumo Teismo jurisprudencijoje vartojamos sąvokos „atšaukimas“

27. Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punkte sąvoka „atšaukimas“ apibrėžta taip: „tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“. Kadangi ši sąvoka grindžiama aplinkybe, kad *skrydis* nebuvo vykdomas, negalima tiksliai išsiaiškinti „atšaukimo“ sąvokos prasmės pirmiau nepateikus tam tikrų paaškinimų dėl sąvokos „skrydis“.

4 Nepaisant nuorodos į Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio 1 dalį, atrodo, akivaizdu, kad trečiajame klausime nurodytas „atidėjimas ilgam laikui“ – tai situacija, kai yra didelis vėlavimas atvykti, t. y. skrydis buvo atidėtas trims ar daugiau valandų, kaip tai suprantama pagal 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716), o ne didelis vėlavimas išvykti. Iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad nacionaliniuose teismuose ieškovo pagrindinėje byloje pateiktas prašymas išmokėti kompensaciją buvo grindžiamas būtent atitinkamo orlaivio vėlavimu atvykti. Bet kuriuo atveju vėlavimas išvykti visiškai nereiškia, kad atsiranda teisė į kompensaciją kaip tokia, nes Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje nedaroma nuoroda į šio reglamento 7 straipsnį.

28. Reglamente Nr. 261/2004 sąvoka „skrydis“ neapibrėžta. Vis dėlto Teisingumo Teismo suformuotoje jurisprudencijoje ji iš esmės apibūdinta kaip vežimo oro transportu operacija, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą maršrutą<sup>5</sup>. Vėliau Teisingumo Teismo nurodė, kad maršrutas yra skrydžio, atliekamo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą planą, „esminis elementas“<sup>6</sup>. Todėl manau, kad, jeigu šiame plane nurodyto skrydžio maršruto nesilaikyta, tai yra šio skrydžio „nevykdymas“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, vadinasi, ir jis turi būti laikomas „atšaukimu“.

29. Tuomet kyla klausimas, kokiomis sąlygomis galima nuspręsti, kad nesilaikyta skrydžio maršruto.

30. Atrodo, Teisingumo Teismas pateikė atsakymą Sprendime *Sousa Rodríguez ir kt.*<sup>7</sup>. Byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, Teisingumo Teismo buvo klausama, ar tai, kad netrukus po orlaivio pakilimo buvo nuspręsta grįžti į išvykimo oro uostą, todėl keleiviai atsidūrė pradinėje išvykimo vietoje, reiškia, kad skrydis buvo atšauktas. Šiuo atveju Teisingumo Teismas nusprendė, kad, siekiant skrydį laikyti įvykdytu, „nepakanka, kad orlaivis išvyktų numatytu maršrutu, ir būtina, kad jis dar pasiektų pagal minėtą maršrutą numatytą paskirties punktą“, remdamasis tuo, kad „sąvoka „maršrutas“ reiškia kelią, kuriuo orlaivis turi skristi nustatyta tvarka iš išvykimo oro uosto į paskirties oro uostą“<sup>8,9</sup>.

31. Manau, iš to išplaukia, jog būtent išvykimo oro uosto ir (arba) atvykimo oro uosto pakeitimas iš esmės reiškia anksčiau numatyto plano atsisakymą, todėl toks pakeistas skrydis gali būti laikomas „atšauktu skrydžiu“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

32. Atrodo, šį aiškinimą pagrindžia Teisingumo Teismo nutartis byloje *Wunderlich*<sup>10</sup>. Toje byloje į Teisingumo Teismą buvo kreiptasi dėl klausimo, ar skrydis, kai išvykimo ir atvykimo vietos atitiko numatytąsias tvarkaraštyje, bet jį vykdant įvyko nesuplanuotas tarpinis nusileidimas, laikytinas atšauktu. Manydamas, kad aiškus atsakymas pateiktas Sprendime *Sousa Rodríguez ir kt.*<sup>11</sup>, Teisingumo Teismas toje nutartyje nusprendė, kad ši aplinkybė neleido pripažinti nagrinėjamo skrydžio atšauktu, nes išvykimo ir atvykimo vietos atitiko numatytąsias tvarkaraštyje<sup>12</sup>. Kitaip tariant, priešastis, dėl kurios nebuvo galima nuspręsti, kad skrydis buvo atšauktas, Teisingumo Teismo nuomone, buvo aplinkybė, kad to skrydžio maršruto pakeitimas nebuvo susijęs *nei su išvykimo, nei su paskirties oro uostu*. Darytina *a contrario* išvada, jog bet koks vieno iš šių dviejų elementų pakeitimas iš esmės reiškia, kad nagrinėjamas skrydis yra atšauktas skrydis, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

#### b) Taikymas šioje byloje

33. Negalima paneigti, jog atsižvelgiant į faktines šios bylos aplinkybes šios Teisingumo Teismo jurisprudencijos nepakanka. Nors ieškovas pagrindinėje byloje nenusileido skrydžio plane nurodytame galutinės paskirties oro uoste, jis nusileido netoli nuo to oro uosto esančiame oro uoste, o tai galbūt leistų lanksčiau aiškinti reikalavimą laikytis tikslaus plane nurodyto maršruto, kuris, atrodo, buvo nustatytas pirma nagrinėtoje Teisingumo Teismo jurisprudencijoje.

34. Galima būtų iš tiesų teigti, jog, atsižvelgiant į tai, kad dėl oro transporto paslaugų pobūdžio jų teikėjams gali kilti sunkumų, galinčių lemti skrydžio maršruto pakeitimus, dėl tokio *nedidelio* šio maršruto pakeitimo, koks buvo nusileidimas netoli galutinės paskirties oro uosto esančiame oro uoste, atitinkamas skrydis neturėtų būti laikomas atšauktu. Atrodo, būtent tokį argumentą pateikia Komisija

5 Žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas).

6 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 30 punktas).

7 2011 m. spalio 13 d. sprendimas (C-83/10, EU:C:2011:652).

8 2011 m. spalio 13 d. Sprendimas *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652, 28 punktas).

9 Pasviruoju šriftu išskirta mano.

10 2016 m. spalio 5 d. nutartis (C-32/16, EU:C:2016:753).

11 2011 m. spalio 13 d. sprendimas (C-83/10, EU:C:2011:652).

12 2016 m. spalio 5 d. Nutartis *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, 18 punktas).

rašytinėse pastabose, tvirtindama, jog atsižvelgiant į tai, kad ieškovo pagrindinėje byloje pasirinktas skrydis buvo tik nukreiptas iš Berlyno Tėgelio oro uosto į Berlyno Šenefeldo oro uostą, todėl pakaitinis oro uostas atitiko tą pačią kelionės kryptį, skrydžio plano nebuvo atsisakyta, paprasčiausiai jis buvo pritaikytas atsižvelgiant į išorės aplinkybes.

35. Manau, jog Teisingumo Teismo jurisprudencija negali būti suprantama taip, kaip siūlė Komisija, dėl dviejų priežasčių.

36. Pirma, reikia patikslinti, kad Nutarties *Wunderlich*<sup>13</sup> 18 punkte Teisingumo Teismo vartojama formuluotė „išvykimo ir atvykimo vietos“, o ne „išvykimo ir paskirties oro uostai“, nepatvirtina Komisijos argumento, nes tame punkte siekiama perfrazuoti 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652) 28 punktą, į kurį daroma nuoroda, o tame 28 punkte nurodyti „išvykimo ir paskirties oro uostai“.

37. Antra, primintina, jog iš pradžių Sprendime *Sturgeon ir kt.* Teisingumo Teismas maršrutą įvardijo kaip lemiamą elementą, siekiant atskirti sąvokas skrydžio „atšaukimas“ ir „atidėjimas“, o Reglamente Nr. 261/2004 su šiomis sąvokomis siejamos labai skirtingos teisinės pasekmės<sup>14</sup>. Todėl lankstus pirmiau nagrinėtos Teisingumo Teismo jurisprudencijos aiškinimas, pagal kurį nedideli pakeitimai, susiję su išvykimo ar paskirties oro uostais, nelemia skrydžio atšaukimo, reikštų tai, kad būtų painiojamas tas atskyrimas ir būtų pažeisti teisinio saugumo reikalavimai, keliami Reglamento Nr. 261/2004 taikymui.

38. Taigi manau, jog skrydis, nukreiptas nusileidžiant į oro uostą, aptarnaujantį tuos pačius kaip iš pradžių nurodyti miestą, vietovę ar regioną, iš pirmo žvilgsnio galėtų būti laikomas atšauktu skrydžiu, remiantis Teisingumo Teismo jurisprudencija, kurioje išaiškinta Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punkte nurodyta sąvoka „atšaukimas“. Taigi skrydžio nukreipimas lemtų tai, kad atsirastų teisė į kompensaciją, remiantis kartu taikomais Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktu ir 7 straipsnio 1 dalimi.

39. Vis dėlto, siekiant patikrinti šio pasiūlymo teisingumą, jį būtina išnagrinėti atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies turinį, nes šiuo atveju ši nuostata taikoma tiek, kiek joje konkrečiai reglamentuojamas atvejis, kai skrydis nukreipiamas į oro uostą, aptarnaujantį tuos pačius kaip iš pradžių nurodyti miestą, vietovę ar regioną.

2. Dėl šiuo atveju nagrinėjamo nukreipimo kvalifikavimo kaip „atšaukimo“ suderinamumo su Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalimi

#### a) Pirminės pastabos

40. Primintina, jog siekiant užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį Reglamente Nr. 261/2004 nustatyta tvarka, pagal kurią jame nurodytos teisės, t. y. teisė į kompensaciją, pagalbą ir rūpinimąsi (7, 8 ir 9 straipsniai), siejamos su tam tikrais įvykiais, t. y. atsisakymu vežti, skrydžių atšaukimu ar atidėjimu ilgam laikui (4, 5 ir 6 straipsniai), prie kurių Teisingumo Teismas jurisprudencijoje dar nurodė didelį vėlavimą atvykti (Sprendimas *Sturgeon ir kt.*)<sup>15</sup>. Dėl skrydžių atšaukimo keleivis įgyja teisę į kompensaciją (250 EUR, 400 EUR ar 600 EUR, atsižvelgiant į šio skrydžio, jeigu šis būtų įvykęs,

13 2016 m. spalio 5 d. nutartis (C-32/16, EU:C:2016:753).

14 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 29–36 punktai).

15 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716).



atstumą), teisę į pagalbą, kuri apima už bilietą sumokėtos sumos grąžinimą arba nukreipimą kitu maršrutu į paskirties vietą, taip pat teisę į rūpinimąsi, kuri apima nemokamą maistą ir gaivinamuosius gėrimus, pranešimus (telefono skambučius, fakso pranešimus arba elektroninius laiškus) ir prireikus apgyvendinimą.

41. Šiomis aplinkybėmis remiantis tuo, kas išdėstyta šios išvados 38 punkte, būtų galima nuspręsti, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatytas nukreipimo kitu maršrutu atvejis atitinka atšaukimą, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, todėl keleiviai įgyja visas atitinkamai suteiktas teises, o, kiek tai susiję su pagalba, oro vežėjas neišvengiamai turi padengti kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas. Jeigu taip būtų, būtų akivaizdu, jog pirmesnio skirsnio pabaigoje pateiktas pasiūlymas yra teisingas.

42. Vis dėlto galima manyti ir taip, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje nustatytas nukreipimas kitu maršrutu yra ne atšaukimas, o *atskiras nesuteiktos paslaugos atvejis*, palyginti su atsisakymu vežti, skrydžių atšaukimu ar atidėjimu, todėl keleiviai įgyja vienintelę joje numatytą teisę tokiu nesuteiktos paslaugos atveju. Jei taip būtų, būtų akivaizdu, jog pirmesnio skirsnio pabaigoje pateiktą pasiūlymą reikia pakeisti.

43. Siekiant nustatyti, kuris iš dviejų Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies aiškinimų yra teisingas, reikia taikyti įprastus Teisingumo Teismo aiškinimo metodus.

#### *b) Pažodinis, sisteminis, istorinis ir teleologinis aiškinimai*

44. Kiek tai susiję su pažodiniu aiškinimu, manau, kad juo gali būti grindžiama *ties* pirma, *ties* antra šios išvados 41 ir 42 punktuose nurodytos galimybės. Šioje nuostatoje tik įtvirtinta keleivio teisė į kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą išlaidų padengimą, jeigu skrydis nukreipiamas į tuose pačiuose mieste, vietovėje ar regione esantį oro uostą, ir joje nenurodyta jokių aplinkybių, leidžiančių patvirtinti ar atmesti tokio nukreipimo kvalifikavimą kaip „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą.

45. Laimei, Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies sisteminis ir istorinis aiškinimas leidžia pateikti aiškesnį išaiškinimą.

46. Taikant sisteminį aiškinimą pirmiausia reikia atsižvelgti į visą Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnį. Primintina, kad šio straipsnio 1 dalyje pateiktas teisės į pagalbą turinys, joje nustatyta, kad, kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams turi būti leidžiama rinktis – ar atgauti už bilietą sumokėtą sumą (ir gauti skrydį į pirmąją išvykimo vietą) (a punktas), ar būti nukreiptiems kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis arba kaip galima greičiau (b punktas), arba kitu laiku (c punktas). Kadangi Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ padaryta nuoroda į minėtą straipsnį, atšaukus skrydį atitinkami keleiviai įgyja teisę į vieną iš šių dviejų pagalbos alternatyvų. Todėl, mano nuomone, galima pagrįstai manyti, kad jeigu Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje nurodyta teisė, kaip teisė susigrąžinti už bilietą sumokėtą sumą ar nukreipimas kitu maršrutu, būtų buvusi nustatyta kaip tokia, kuri priklauso nuo skrydžio atšaukimo, tikėtina, kad ji būtų įrašyta į 1 dalį, galbūt į tą dalį įtraukiant d punktą.

47. Nusprendus, kad teisė į kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą, aptarnaujantį tuos pačius miestą, vietovę ar regioną, išlaidų padengimą įtvirtinta *savarankiškoje* dalyje, kitoje nei ta, kurioje apibrėžta keleiviams suteikiama teisė į pagalbą atšaukus skrydį, neišvengiamai darytina išvada, kad sąlygos, lemiančios pastarosios teisės įgyjimą, netaikomos pirmajai teisei.

48. Visų pirma primintina, kad 8 straipsnio 1 dalies pirmas sakiny („Kai daroma nuoroda į šį straipsnį <...>“) suponuoja tai, kad jame nustatyta teisė į pagalbą iš esmės siejama su įvykiais, išsamiai išvardytais Reglamente Nr. 261/2004 ir jurisprudencijoje, kur jis buvo išaiškintas, t. y. atsisakymu vežti (4 straipsnis), skrydžio atšaukimu (5 straipsnis), išvykimo atidėjimu (6 straipsnis) ir tris ar daugiau valandų trukusiu vėlavimu atvykti (Sprendimas *Sturgeon ir kt.*)<sup>16</sup>. Jeigu Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti *savarankiškai*, neatsižvelgiant į tą 1 dalį, kaip siūlyta pirmesniame punkte, 3 dalyje nustatyta teisė negali priklausyti nuo vieno iš tų įvykių. Taigi reikėtų nuspręsti, kad Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje keleiviams suteikiama teisė į kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą išlaidų padengimą, jeigu šie du oro uostai yra tuose pačiuose mieste, vietovėje ar regione, *neatsižvelgiant į tai, ar vienas iš tų įvykių faktiškai įvyko*.

49. Manau, jog Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies savarankiškas aiškinimas juo labiau pateisinamas, nes nagrinėjama teisė *materialiai skiriasi* nuo to paties straipsnio 1 dalyje įtvirtintos teisės į pagalbą, nes pirmoji teisė susijusi ne su oro transporto keleivio „nukreipimu kitu maršrutu“ į galutinę paskirties vietą, o su „nuvykimu“ iš vieno oro uosto į kitą netoli esantį oro uostą. Nors pirmoji teisė yra oro transporto paslauga, paprastai teikiama atitinkamo vežėjo<sup>17</sup>, antroji yra kitokio pobūdžio transporto paslauga, kurią užtikrina nepriklausomas nuo oro vežėjo ūkio subjektas, o oro vežėjas tik atsako už keleivio patirtų išlaidų tokiai paslaugai gauti padengimą. Trumpai tariant, manau, jog Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje įtvirtintos teisės *kitoki* nei teisės į pagalbą pobūdį galima paaiškinti tuo, kad ją keleiviai įgyja dėl oro vežėjo nesuteiktos paslaugos, kuri yra *kitokia* nei teisė į pagalbą suteikiančios paslaugos remiantis Reglamentu Nr. 261/2004 ir Teisingumo Teismo jurisprudencija, kurioje ji išaiškinta.

50. Atidus atitinkamo reglamento parengiamųjų darbų, taip pat anksčiau galiojusio reglamento, t. y. Reglamente (EEB) Nr. 295/91<sup>18</sup>, nagrinėjimas, manau, patvirtina, kad Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje įtvirtintą teisę reikia aiškinti savarankiškai, t. y. neatsižvelgiant į kitas 8 straipsnyje nustatytas teisės į pagalbą suteikiamas teises.

51. Kiek tai susiję su Reglamentu Nr. 295/91, pažymėtina, jog šio reglamento 6 straipsnio 2 dalies turinys beveik tapatus Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies turiniui<sup>19</sup>, ir ši norma įtraukta į nuostatą, reglamentuojančią vien keleivių teisę į rūpinimąsi<sup>20</sup>, o ne į nuostatą, reglamentuojančią keleivių teisę į pagalbą, t. y. Reglamente Nr. 295/91 4 straipsnio 1 dalį<sup>21</sup>. Dėl Reglamente Nr. 261/2004 parengiamųjų darbų pažymėtina, jog nors dėl šio reglamento pateiktas Komisijos pasiūlymas<sup>22</sup> lėmė tai, kad nagrinėjama norma buvo perkelta į straipsnį, kurio pavadinimas „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“, buvo pasiekta ne to, kad nagrinėjama norma būtų perkelta į šio reglamento 8 straipsnio 1 dalį, o to, kad ji būtų atskirai įtvirtinta šio 8 straipsnio 3 dalyje, kurioje ji dabar ir yra.

16 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716).

17 Tai ypač aiškiai matyti iš Reglamente Nr. 261/2004 8 straipsnio versijos italų kalba, kur sąvoka „nukreipimas kitu maršrutu“ išversta kaip „imbarco su un volo alternativo“ (kursyvu paryškinta mano), o tai reiškia „įlaipinimas į lėktuvą alternatyviam skrydžiui“.

18 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentas, nustatantis bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles (OL L 36, 1991, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306).

19 Reglamente Nr. 295/91 6 straipsnio 2 dalis buvo suformuluota taip: „Kai miestelį, miestą ar regioną aptarnauja keli oro uostai ir oro vežėjas pasiūlo keleiviui, kurį atsisakė vežti, skristi [i] kitą paskirties oro uostą nei [i] tą, į kurį keleivis išgijo bilietą, oro vežėjas turi padengti keleiviui kelionės tarp nurodytųjų oro uostų ar į gretimą paskirties vietą, dėl kurio su keleiviui susitarta, išlaidas“.

20 Žr. Reglamente Nr. 295/91 6 straipsnio 1 dalį, kurioje nustatyta: „Be 4 straipsnyje nurodytų minimalių kompensacijų, oro vežėjas, neimdamas už tai mokesčio, turi pasiūlyti keleiviui, kurį atsisakė vežti: a) perduoti žinią telefonu ir (arba) teleksu (faksu) į galutinę paskirties vietą; b) visą laukimo laiką – atitinkamą maitinimą ir gaiviųjų gėrimų; c) apgyvendinimą viešbutyje, jeigu būtina papildomai nakvoti vieną ar kelias naktis“.

21 Šioje dalyje nustatyta: „Keleivis, kurį atsisakoma vežti, gali rinktis vieną iš šių galimybių: – atgauti bilietą nurodytą sumą arba jos dalį, kuri atitinka neįvykusią kelionę, arba – esant galimybei kuo anksčiau skristi iki galutinės paskirties vietos tuo pačiu arba kitu maršrutu; arba – skristi tuo pačiu arba kitu maršrutu jam patogią dieną“.

22 Pasiūlymas. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju (COM/2001/0784 final – COD 2001/0305 (OL C 103 E/17, 2002, p. 225).

52. Iš sisteminio ir istorinio aiškinimo išplaukia tai, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis įtvirtinta kaip savarankiška nuostata ir joje nustatytos jos taikymo sąlygos (oro vežėjo pasiūlymas keleiviui vykti skrydžiu, nukreiptu į oro uostą, esantį tuose pačiuose mieste, vietovėje ar regione kaip iš pradžių nurodytas oro uostas) ir šių sąlygų įvykdymo sukeltos teisinės pasekmės (keleivio teisė į tai, kad būtų padengtos jo išlaidos, patirtos dėl kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą arba kitą netolimą su oro vežėju sutartą paskirties vietą); šioms sąlygoms ar pasekmėms nustatyti šios nuostatos nereikia sieti su kitomis Reglamento Nr. 261/2004 nuostatomis, išaiškintomis Teisingumo Teismo jurisprudencijoje.

53. Galiausiai nagrinėjamą nuostatą reikia įvertinti remiantis teleologiniu aiškinimu, primenant, kad tai neabejotinai yra metodas, kuriam, aiškindamas Reglamentą Nr. 261/2004, Teisingumo Teismas teikia pirmumą<sup>23</sup>. Manau, jog šis metodas gali išsklaidyti visas galimas likusias abejones dėl to, ar šio reglamento 8 straipsnio 3 dalyje nurodytas nukreipimo atvejis turi būti prilyginamas skrydžio atšaukimui, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio 1 punktą.

54. Atsižvelgiant į pagrindinį Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamą tikslą pirmiausia reikia priminti, kad, kaip matyti iš šio reglamento 1, 2 ir 4 konstatuojamųjų dalių, juo siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, sustiprinant jų teises tam tikrose situacijose, keliančiose rimtų nemalonumų ir nepatogumų, kaip antai atsisakymas vežti, skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui, ir standartizuotai ir nedelsiant atlyginti sukeltą žalą<sup>24</sup>.

55. Kvalifikavimas kaip „atšaukimas“ reiškia, kad dėl vežimo pareigos neįvykdymo keleiviams kilę nepatogumai yra *rimti*. Tačiau orlaivio nusileidimas kitame nei iš pradžių nurodytas oro uoste, bet aptarnaujančiame tuos pačius miestą, vietovę ar regioną, manau, nėra situacija, kurioje keleiviai savaime patiria tokių rimtų nepatogumų, kokių patirtų atšaukus skrydį (ar atsisakius vežti arba atidėjus trims ar daugiau valandoms).

56. Be to, neatrodo, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies aiškinimu, pagal kurį skrydžio nukreipimas į oro uostą, aptarnaujančią tuos pačius kaip iš pradžių nurodyti miestą, vietovę ar regioną, prilyginamas atšaukimui, turėtų būti užtikrinamas aukštesnis keleivių apsaugos lygis nei aiškinimu, pagal kurį toks nukreipimas laikomas nesuteikta paslauga, kuri skiriasi nuo atšaukimo, atsisakymo vežti ir atidėjimo ilgam laikui. Primintina, jog viena iš to reglamento pirminiam tikslui, t. y. užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, pasiekti naudojamų priemonių yra oro transporto vežėjų atgrasymas nuo skrydžių atšaukimo<sup>25</sup>. Šiomis aplinkybėmis nesunku numatyti, kad jeigu Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje nustatytas skrydžio nukreipimas nebūtų aiškinamas kaip toks, kurio neapima sąvoka „atšaukimas“, keleiviai įgytų tokias pačias teises kaip atšaukimo atveju, o oro vežėjai dauguma atvejų reaguotų kaip patyrę ūkio subjektai ir nuspręstų atšaukti skrydžius, kuriuos galėjo paprasčiausiai nukreipti į netoli nuo iš pradžių nurodyto oro uosto esantį oro uostą, paskui šių skrydžių keleiviams pasiūlyti juos nukreipti į iš pradžių nurodytą oro uostą, veikiausiai vėlesne data. Galiausiai, argi būtų ekonomiškai racionalu dėti (dažniausiai nemenkas) organizacines pastangas tam, kad keleiviai galėtų pasiekti galutinę paskirties vietą kaip galima greičiau, nors dėl šio nukreipimo oro vežėjų pareigos būtų tokios pačios kaip atšaukimo atveju (kompensacija, pagalba, rūpinimasis)?

23 Žr., kaip vieną iš daugybės galimų pavyzdžių, Teisingumo Teismo nuorodą į Reglamento Nr. 261/2004 tikslus, kai jo buvo prašoma išaiškinti sąvoką „skrydis“ 2008 m. liepos 10 d. Sprendime *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 35 punktas): „jeigu „skrydis“ <...> būtų suprantamas kaip kelionė pirmyn ir atgal, iš esmės būtų sumažinta keleiviams pagal šį reglamentą teiktina apsauga, o tai prieštarautų jo tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį“.

24 Žr. 2016 m. birželio 22 d. Sprendimą *Mennens* (C-255/15, EU:C:2016:472, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

25 Šiuo klausimu žr. Pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju (COM/2001/0784 *final* – COD 2001/0305, 5 punktas). Taip pat žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *ATA ir ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 83 punktas).

### 3. Išvada

57. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, jog šios išvados 41 punkte siūlomam aiškinimui, pagal kurį nukreiptas skrydis, kai orlaivis nusileidžia oro uoste, aptarnaujančiame tuos pačius kaip iš pradžių nurodyti miestą, vietovę ar regioną, gali būti laikomas atšauktu skrydžiu, negalima pritarti, nes Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje toks nukreipimas nustatytas kaip nesuteiktos paslaugos atvejis, kuris skiriasi nuo skrydžio atšaukimo. Vadinas, toks nukreipimas iš esmės lemia tik keleivio teisę į jo kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą (ar kitą netolimą oro vežėjo ir keleivio susitartą vietą) išlaidų padengimą, bet ne teisę į kompensaciją, kurią keleivis turėtų skrydžio atšaukimo atveju.

58. Išsamumo sumetimais, net ir žinodamas, kad taip nėra pagrindinėje byloje, pažymiu, jog tikrai negalima atmesti galimybės, kad dėl aptariamo nukreipimo keleivis iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą su oro vežėju sutartą netolimą paskirties vietą gali pasiekti vėluodamas tris ar daugiau valandų. Savaiame suprantama, kad dėl tokio didelio vėlavimo atvykti šis keleivis įgytų teisę į kompensaciją remiantis kartu taikomais Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniais, kaip matyti iš pirmiau nurodyto Sprendimo *Sturgeon ir kt.*<sup>26</sup>.

59. Prieš darydamas išvadą pažymiu, jog aiškinimas, pagal kurį Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje reglamentuojamas nukreipimas prilyginamas skrydžio atšaukimui, mano nuomone, lemtų ir prieštaravimą vienodo požiūrio principui, kuriuo Teisingumo Teismas daugybę kartų rėmėsi, aiškindamas kitas šio reglamento nuostatas<sup>27</sup>.

60. Kaip žinoma, pagal šį principą reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks požiūris objektyviai pateisinamas. Dėl Reglamento Nr. 261/2004 Teisingumo Teismas jau nusprendė, kad klausimas, ar jame reglamentuojamos situacijos panašios, turi būti sprendžiamas „pagal į jas patekusių keleivių patiriamų įvairių nemalonumų ir nepatogumų tipą ir apimtį“<sup>28 29</sup>. Atsižvelgdamas į šiuos kriterijus, manau, nebelieka jokių abejonių, kad keleivis, kurio skrydis vykdytas pagal pirminį tvarkaraštį ir kuris pasiekė iš pradžių nurodytą oro uostą vėluodamas mažiau nei tris valandas, patyrė tokio paties tipo ir tokios pat apimties nepatogumų kaip toks keleivis, kaip ieškovas pagrindinėje byloje, kurio skrydis buvo nukreiptas į pakaitinį oro uostą, aptarnaujantį tuos pačius kaip iš pradžių nurodyti miestą, vietovę ar regioną, ir iš pradžių nurodytą oro uostą pasiekė vėluodamas mažiau nei tris valandas. Vis dėlto, jeigu būtų nuspręsta, kad šis nukreipimas turi būti prilyginamas atšaukimui, tik antrasis keleivis turėtų teisę gauti kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį.

61. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į antrąjį ir trečiąjį klausimus atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 6 straipsnis, 7 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad dėl orlaivio nusileidimo kitame nei iš pradžių nurodytas oro uoste, esančiame tame pačiame mieste, toje pačioje vietovėje ar tame pačiame regione, keleivis neįgyja teisės į kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo. Teisė į kompensaciją įgyjama tik jeigu dėl šio nukreipimo keleivis pasiekia iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su oro vežėju sutartą paskirties vietą vėluodamas tris ar daugiau valandų.

26 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716).

27 2006 m. sausio 10 d. Sprendimas *IATA ir ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 93–100 punktai), 2008 m. liepos 10 d. Sprendimas *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 38 ir 39 punktai), 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 48 ir paskesni punktai), 2012 m. spalio 23 d. Sprendimas *Nelson ir kt.* (C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 33–40 punktai) ir 2017 m. rugsėjo 7 d. Sprendimas *Bossen ir kt.* (C-559/16, EU:C:2017:644, 19 ir paskesni punktai), taip pat 2016 m. spalio 5 d. Nutartį *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, 21 ir paskesni punktai).

28 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 49 punktas).

29 Pasviruoju šriftu išskirta mano.

## B. Dėl šeštojo klausimo

62. Šeštuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad, jeigu orlaivis nusileidžia kitame nei iš pradžių nurodytas oro uoste, oro vežėjas savo iniciatyva turi pasiūlyti keleiviui padengti jo nuvykimo į iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.

63. Pirmiausia pažymiu, jog nepritariu Komisijos rašytinėse pastabose pateiktai pozicijai, pagal kurią dėl to, kad šiame straipsnyje nustatyta, jog oro vežėjas „padengia“ keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytąjį oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą<sup>30</sup>, neišvengiamai darytina išvada, kad šis vežėjas neprivalo imtis iniciatyvos, kad įvykdytų šią pareigą. Nors veiksmožodis „padengia“ iš tiesų leidžia manyti, kad ta pareiga reiškia tik nuvykimo išlaidų kompensavimą, *jeigu keleivis prašo*, vis dėlto šiuo aiškinimu nebūtų atsižvelgta į tai, kad nagrinėjamos nuostatos pirmoji sakinio dalis („[j]ei <...> skrydį vykdantis oro vežėjas *siūlo* keleiviui skrydį į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete“)<sup>31</sup> susijusi su vežėjo pasiūlymu, kartu su kuriuo galėtų būti teikiamas ir vežėjo pasiūlymas padengti dėl nagrinėjamo nuvykimo keleivio patirtas išlaidas. Todėl manau, jog Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies turinys neleidžia pateikti vienareikšmio atsakymo į šį klausimą.

64. Šiomis aplinkybėmis Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies aiškinimą vėl lems teleologinis metodas. Primintina, jog nors pagrindinis šio reglamento tikslas yra „užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį“, kaip nurodyta jo 1 konstatuojamojoje dalyje, šioje konstatuojamojoje dalyje taip pat nustatyta, kad „[b]e to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į *virtotojų* apsaugos reikalavimus apskritai“<sup>32</sup>.

65. Kitaip tariant, Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų sistemos filosofija grindžiama ir tuo, kad keleivio, t. y. vartotojo, padėtis yra nepalankesnė, palyginti su vežėjo, t. y. paslaugos teikėjo, padėtimi. Siekiant tai kompensuoti ir keleiviui, t. y. vartotojui, suteikti galimybę veiksmingai pasinaudoti jam suteiktomis teisėmis, atrodo, šiame reglamente reikalaujama, kad jis gautų oro vežėjo, t. y. paslaugos teikėjo, *aktyviai* teikiamą pagalbą.

66. Tai matyti, be kita ko, iš Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų, kuriose įtvirtinta keleivių teisė į pagalbą. Šiuo klausimu galima konstatuoti, kad net jei minėto reglamento 8 straipsnio 1 dalies versijose įvairiomis kalbomis nėra vienodos nuomonės dėl to, ar iniciatyva tenka oro vežėjui, ar keleiviui<sup>33</sup>, šio reglamento 4 straipsnio 3 dalyje (atsisakymas vežti), 5 straipsnio 1 dalies a punkte (skrydžių atšaukimas) ir 6 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje (atidėjimas ne mažiau kaip penkioms valandoms) atitinkamai nustatyta, kad oro vežėjas „teikia [atitinkamiems keleiviams] pagalbą“; kad „oro vežėjas teikia keleiviams <...> 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą“.

67. Tai, kad oro vežėjas turi pasiūlyti pagalbą, iš tikrųjų reiškia keleivio, kuris yra vartotojas, apsaugos reikalavimą, nes dėl to, kad jam „teko atsidurti“ kitame nei jo galutinės paskirties vietos oro uoste dėl nurodytų įvykių, jo padėtis pažeidžiama, palyginti su šiame oro uoste įsisteigusio oro vežėjo padėtimi. Būtent dėl šios priežasties tas vežėjas turi pareigą suteikti pagalbą, kurią turi vykdyti, nepaisydamas to, ar keleivis iš anksto paprašė.

30 Pasviruoju šriftu išskirta mano.

31 Pasviruoju šriftu išskirta mano.

32 Pasviruoju šriftu išskirta mano.

33 Versijose vokiečių („so können Fluggäste wählen zwischen <...>“), suomių („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista <...>“), lietuvių („keleiviams leidžiama rinktis <...>“) ir lenkų („pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy <...>“) kalbomis tik nurodoma, kad keleiviai gali arba turi teisę pasirinkti tarp skirtingų galimų pagalbos formų, nepatikslinant, ar oro vežėjas privalo keleiviams pasiūlyti šioje nuostatoje numatytą pagalbą, ar keleiviai turi prašyti šios pagalbos; kitose kalbinėse versijose patvirtinama pirmoji iš šių dviejų hipotezių.

68. Kaip Austrijos vyriausybė pažymėjo rašytinėse pastabose, šis aiškinimas, atrodo, visiškai atitinka Teisingumo Teismo priimtą Sprendimą *Rusu*, kuriame nuspręsta, kad keleivius atsisakęs vežti oro vežėjas jiems turi pasiūlyti Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalyje numatytą pagalbą. Konkrečiau kalbant, tame sprendime Teisingumo Teismas nusprendė, jog pateikdamas pasiūlymą oro vežėjas keleiviui turi pateikti reikiamą informaciją, kad keleivis galėtų veiksmingai pasirinkti, ar susigrąžinti už bilietus sumokėtą sumą, ar vykti kitu maršrutu; šis keleivis neprivalo aktyviai prisidėti prie informacijos paieškos<sup>34</sup>. Manau, galima apibendrinti, kad iš to sprendimo matyti, jog veiksmingas keleivio naudojimasis teise į pagalbą negalimas be išankstinio oro vežėjo įsikišimo.

69. Nors teisė į kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą (ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą) išlaidų padengimą, kaip nurodyta šioje išvadoje, turi būti aiškinama savarankiškai, t. y. neatsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalyje teisės į pagalbą suteikiamas teises, manau, jog vykdant iš pirmosios teisės kylančią oro vežėjo pareigą taip pat turi būti atsižvelgiama į keleivio, t. y. vartotojo, apsaugos reikalavimą, nurodytą šio reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje.

70. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į šeštąjį klausimą atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad jeigu orlaivis nusileidžia kitame nei iš pradžių nurodytas oro uoste, oro vežėjas keleiviui savo iniciatyva turi pasiūlyti padengti nuvykimo į iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.

### **C. Dėl septintojo klausimo**

71. Septintuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte oro vežėjui nustatytos pareigos padengti keleivių nuvykimo iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą (ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą) ir nuvykimo iš oro uosto į gyvenamąją vietą išlaidas nevykdymas keleiviui suteikia teisę gauti fiksuoto dydžio kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį.

72. Pirmiausia siūlau Teisingumo Teismui šį klausimą performuluoti atsižvelgiant vien į Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalį. Kiek tai susiję su šio reglamento 9 straipsnio 1 dalies c punktu, manau, kad iš šios bylos faktinių aplinkybių aiškiai nematyti, kad to punkto išaiškinimas reikšmingas siekiant išspręsti ginčą pagrindinėje byloje, ir kad bet kuriuo atveju šioje išvadoje siūlomas šio reglamento 8 straipsnio 3 dalies, kaip savarankiškos nuostatos, išaiškinimas paneigia tą reikšmingumą, nes tokiu skrydžio nukreipimo atveju, kaip nagrinėjamas šioje byloje, taikytina tik Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis.

73. Neatrodo, kad toks klausimas kelia ypatingų sunkumų, nes Teisingumo Teismo jurisprudencijoje jau nurodyti visi atsakymui pateikti reikalingi aspektai.

74. Visų pirma primintina, jog Sprendime *Sousa Rodríguez ir kt.*<sup>35</sup> Teisingumo Teismas jau aiškiai teigiamai, nors *obiter dictum*, atsakė į klausimą dėl keleivio teisės į kompensaciją *egzistavimo*, kai oro vežėjas neįvykdo Reglamento Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniuose įtvirtintų pareigų suteikti pagalbą ir pasirūpinti.

75. Galbūt galima kelti klausimą, ar keleivis turi šią teisę ir tada, kai oro vežėjas neįvykdo Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje nustatytos pareigos padengti keleivio nuvykimo iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą (ar netolimą sutartą paskirties vietą) išlaidas. Dar kartą primintina, jog šioje išvadoje palaikomas aiškinimas, pagal kurį būtent pareiga suteikti pagalbą, kurios

<sup>34</sup> 2019 m. liepos 29 d. sprendimas (C-354/18, EU:C:2019:637, 53–55 punktai).

<sup>35</sup> 2011 m. spalio 13 d. sprendimas (C-83/10, EU:C:2011:652, 44 punktas).

nevykdymas suteikia teisę į kompensaciją remiantis Sprendimu *Sousa Rodríguez ir kt.*<sup>36</sup>, nustatyta tik Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalyje, o šio reglamento 8 straipsnio 3 dalis turi būti laikoma savarankiška nuostata. Taigi manau, jog atsakymas į šį klausimą neišvengiamai turi būti teigiamas, nes nagrinėjama pareiga, kaip pareiga suteikti pagalbą (ir pareiga pasirūpinti), „neturėtų prasmės, jeigu j[ų] nebūtų galima įvykdyti priverstinai“, kaip teigė generalinė advokatė E. Sharpston išvadoje, pateiktoje byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Sousa Rodríguez ir kt.*<sup>37</sup>.

76. Dėl klausimo, ar nagrinėjama kompensacija gali būti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje nustatyto *fiksuoto dydžio*, kaip teigia ieškovas pagrindinėje byloje, pakanka išsamiau išnagrinėti Teisingumo Teismo argumentus Sprendime *McDonagh*<sup>38</sup>, kuriuos jis, atsižvelgdamas į proporcingumo principą, pateikė vertindamas Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnio galiojimą, tam, kad būtų galima atmesti tokį variantą.

77. Teisingumo Teismas nusprendė, kad laiko ar finansų atžvilgiu nustatyto šio reglamento 9 straipsnyje įtvirtintos pareigos pasirūpinti ribojimo nebuvimas nepažeidžia proporcingumo principo, nes oro vežėjams dėl šios pareigos kylančių neigiamų ir net ypač sunkių ekonominių padarinių negalima laikyti neproporcingais atsižvelgiant į aukšto lygio keleivių apsaugos tikslą, ir kad bet kuriuo atveju oro vežėjai, kaip patyrę ūkio subjektai, šios pareigos vykdymo išlaidas gali įtraukti į bilietų kainą. Paskui, kitame punkte, Teisingumo Teismas nurodė, kad vis dėlto oro transporto keleiviui kaip kompensacija dėl oro vežėjo pareigos pasirūpinti nevykdymo gali būti atlygintos tik tos sumos, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti oro transporto vežėjo neįvykdytą pareigą pasirūpinti atitinkamu keleiviu, o tokį įvertinimą priskyre atlikti nacionaliniam teismui<sup>39</sup>. Galima suprasti, jog Teisingumo Teismas nusprendė, kad proporcingumo principą atitinkantis aiškinimas reiškia, kad turi būti *sąsaja* tarp oro vežėjo mokėtinos kompensacijos dydžio ir atitinkamo keleivio patirtų išlaidų dydžio, o toks reikalavimas savaime reiškia, kad negali būti nustatyta tokia fiksuoto dydžio kompensacija, kokia nustatyta Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje.

78. Reikia pripažinti, kad tokio punkto įtraukimą į tą sprendimą lėmė ne būtent siekis atmesti galimybę taikyti fiksuoto dydžio kompensaciją, o vien būtinybė nustatyti sumų, kurių keleiviai gali reikalauti dėl oro vežėjo neįvykdytos pareigos pasirūpinti, kai skrydis atšaukiamas dėl susiklosčiusių tam tikrą laiką trunkančių ypatingų aplinkybių, ribas. Vis dėlto bendras Teisingumo Teismo vartojamos formuluotės pobūdis ir tai, kad aptariamas punktas pakartotas ir sprendimo rezoliucinėje dalyje, manau, reiškia, kad jeigu už bet kurios šio reglamento 9 straipsnyje nustatytos pareigos pasirūpinti nevykdymą keleiviui priklausytų tokia fiksuoto dydžio kompensacija, kaip nustatyta Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje, Teisingumo Teismo nuomone, tai lemtų oro vežėjui tokias dideles neigiamas finansines pasekmes, kad šis straipsnis negalėtų būti taip aiškinamas nepažeidžiant proporcingumo principo.

79. Taigi galima daryti išvadą, kad dėl oro vežėjo neįvykdytos Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnio 1 dalies b punkte nustatytos pareigos pasirūpinti keleivis įgyja teisę į sumų, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti šią oro vežėjo neįvykdytą pareigą, atlyginimą.

80. Kadangi reikia pateikti išaiškinimą, pagal kurį visos Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos atitiktų proporcingumo principą, manau, akivaizdu, kad ši išvada turi būti taikoma ir tuo atveju, jeigu oro vežėjas pažeidžia šio reglamento 8 straipsnio 3 dalyje nustatytą pareigą.

36 2011 m. spalio 13 d. sprendimas (C-83/10, EU:C:2011:652).

37 Generalinės advokatės E. Sharpston išvada byloje *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:427, 60 punktas).

38 2013 m. sausio 31 d. sprendimas (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 Žr. 2013 m. sausio 31 d. Sprendimą *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, 45–51 punktai).

81. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui atsakyti į septintąjį prejudicinį klausimą taip, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje oro vežėjui nustatytos pareigos padengti keleivio nuvykimo iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą (ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą) išlaidas nevykdymas negali suteikti keleiviui teisės į fiksuoto dydžio kompensaciją, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Tačiau šios pareigos nevykdymas keleiviui suteikia teisę į sumų, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti šią oro vežėjo neįvykdytą pareigą, atlyginimą.

#### IV. Išvada

82. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) pateiktus antrąjį, trečiąjį, šeštąjį ir septintąjį prejudicinius klausimus:

1. 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 straipsnio 1 dalies c punktą, 6 straipsnis, 7 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad dėl orlaivio nusileidimo kitame nei iš pradžių nurodytas oro uoste, esančiame tame pačiame mieste, toje pačioje vietovėje ar tame pačiame regione, keleivis neįgyja teisės į kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo. Teisė į kompensaciją įgyjama, tik jeigu dėl šio nukreipimo keleivis pasiekia iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su oro vežėju sutartą paskirties vietą, vėluodamas tris ar daugiau valandų.
2. Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad jeigu orlaivis nusileidžia kitame nei iš pradžių nurodytas oro uoste, oro vežėjas keleiviui savo iniciatyva turi pasiūlyti padengti kelionės į iš pradžių nurodytą oro uostą ar kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.
3. Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje oro vežėjui nustatytos pareigos padengti keleivio nuvykimo iš atvykimo oro uosto į iš pradžių nurodytą oro uostą (ar kitą netolimą sutartą paskirties vietą) išlaidas nevykdymas negali suteikti keleiviui teisės į fiksuoto dydžio kompensaciją, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Tačiau šios pareigos nevykdymas keleiviui suteikia teisę į sumų, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti šią oro vežėjo neįvykdytą pareigą, atlyginimą.