

4. Ar prie kvapiųjų medžiagų, kaip jos suprantamos pagal Direktyvos 92/83 <sup>(2)</sup> 27 straipsnio 1 dalies e punktą, priklauso ir Kombinuotosios nomenklatūros 1302 19 05 subpozicijoje nurodytos prekės arba Kombinuotosios nomenklatūros 3301 90 30 subpozicijoje nurodyta ekstrahuota aliejingoji derva?

- (<sup>1</sup>) 1987 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2658/87 dėl tarifų ir statistinės nomenklatūros bei dėl Bendrojo muitų tarifo (OL L 256, 1987, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 2 sk., 2 t., p. 382) I priedas su pakeitimais, padarytais 2015 m. spalio 6 d. Komisijos įgyvendinimo reglamentu (ES) 2015/1754 (OL L 285, 2015, p. 1).
- (<sup>2</sup>) 1992 m. spalio 19 d. Tarybos direktyva 92/83/EEB dėl akcizų už alkoholį ir alkoholinius gėrimus, struktūrų suderinimo (OL L 316, 1992, p. 21; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 9 sk., 1 t., p. 206).

**2020 m. gruodžio 10 d. Landesgericht Korneuburg (Austrija) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje L GmbH / FK**

(Byla C-672/20)

(2021/C 72/23)

Proceso kalba: vokiečių

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas**

Landesgericht Korneuburg

**Šalys pagrindinėje byloje**

Apeliantė: L GmbH

Kita apeliacinio proceso šalis: FK

**Prejudiciniai klausimai**

1. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 <sup>(1)</sup> 3 straipsnio 2 dalies a punktą reikia aiškinti taip, kad reglamentas taikomas keleiviams, kurie registravosi į skrydį internetu dar prieš atvykdamas į oro uostą, neturėjo registruojamo bagažo, oro uosto švieslentėje pamatęs, kad skrydis atidėtas, laukė papildomos informacijos apie vartų, oro vežėjo registracijos punkte pasiteiravo apie užsakymo skrydžio orlaivio išvykimą, o atsakovės darbuotojams nepaaiškinus, ar ir kada bus vykdomas skrydis, ir nepateikus pasiūlymo vykti pakaitiniu skrydžiu, pats užsisakė kitą skrydį į savo galutinę paskirties vietą ir nevyko iš pradžių užsakytu skrydžiu?
2. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas neprivalo mokėti kompensaciją pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnį, jei oro vežėjo orlaivis atvyko į keleivio galutinę paskirties vietą 8 valandomis 19 minučių vėliau, nei planuota, dėl to, kad orlaivį, kuriuo buvo vykdomi dar keli skrydžiai prieš numatytą skrydį, apgadino žaibo smūgis, orlaiviui nutūpus oro vežėjo pasamdytos techninės priežiūros bendrovės techninis darbuotojas nustatė tik nedidelius, orlaivio veikimui poveikio neturinčius sugadinimus („some minor findings“), priešpaskutinis skrydis prieš numatytąjį buvo įvykdytas, bet atliekant patikrinimą prieš pakilimą paskutiniam skrydžiui prieš numatytąjį paaiškėjo, kad orlaivis kol kas negali būti naudojamas, ir dėl šios priežasties oro vežėjas pirmiau numatytą apgadintą orlaivį pakeitė kitu orlaiviu ir juo paskutinis skrydis prieš numatytąjį buvo įvykdytas vėluojant išvykti 7 valandas 40 minučių?
3. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas privalėjo pasiūlyti keleiviams perregistravimą į kitą skrydį, kuriuo jis savo galutinę paskirties vietą būtų pasiekęs 5 valandomis vėliau (ir iš tikrųjų pasiekė, nes pats savo iniciatyva registravosi į šį skrydį), ir tai yra pagrįsta priemonė, net jei oro vežėjas skrydį įvykdė pakaitiniu orlaiviu, kuriuo pakeitė nebenaudojamą orlaivį ir kuriuo keleivis būtų atvykęs į savo galutinę paskirties vietą 8 valandomis 19 minučių vėliau?

(<sup>1</sup>) 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, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).