



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) NUTARTIS

2020 m. spalio 1 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Kompensacija oro transporto keleiviams skrydžio didelio vėlavimo atveju – Teisė į kompensaciją vėlavimo atveju – Vėlavimo trukmė – Orlaivio durų atidarymo paskirties vietoje laikas – Faktinis atvykimo laikas – Tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas – Klausimas, dėl kurio Teisingumo Teismas jau yra priėmęs sprendimą, arba atsakymas į klausimą, kuris gali būti aiškiai nustatytas iš jurisprudencijos“

Byloje C-654/19

dėl *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) 2019 m. liepos 2 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2019 m. rugsėjo 3 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

FP Passenger Service GmbH

prieš

Austrian Airlines AG

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkė L. S. Rossi, teisėjai J. Malenovský (pranešėjas) ir F. Biltgen,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *FP Passenger Service GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwältin* F. Puschkarski ir *Rechtsanwalt* B. Passin,
- *Austrian Airlines AG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* G. Gries,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos J. Schmoll ir G. Kunnert,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller ir M. Hellmann,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos B. Majczyna,

* Proceso kalba: vokiečių.

– Europos Komisijos, atstovaujamos W. Mölls ir N. Yerrell,

atsižvelgęs į išklausius generalinį advokatą priimtą sprendimą išspręsti bylą motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

priima šią

Nutartį

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5–7 straipsnių išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *FP Passenger Service GmbH* ir *Austrian Airlines AG* ginčą dėl kompensacijos pastarosios keleiviui už tai, kad orlaivis, kuriuo jis skrido, pavėlavo atvykti į Vienos Švechato (Austrija) oro uostą.

Teisinis pagrindas

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Bendrijos veiksmams 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.“

- 4 Šio reglamento 2 straipsnis „Sąvokų apibrėžimai“ suformuluotas taip:

„Šiame reglamente:

<...>

- f) „bilietas“ – tai galiojantis dokumentas, suteikiantis teisę į transportą, arba kitas lygiavertis nematerialus dalykas, įskaitant elektroninį, kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas;

<...>

- h) „galutinė paskirties vieta“ – paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta; į kitus galimus jungiamuosius skrydžius neatsižvelgiama, jei atvykimo laikas nesiskiria nuo pradinio numatyto atvykimo laiko“.

- 5 Minėto reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ numatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<...>

- 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.

<...>

3. Skrydį vykdančio oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<...>“

- 6 To paties reglamento 6 straipsnyje „Atidėjimas“ nurodyta:

„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 valand[ų] – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdančio 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.“

- 7 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ nustatyta:

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

<...>

- b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

<...>

2. Kai keleiviams pagal 8 straipsnį siūloma vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir kito skrydžio atvykimo laikas yra vėlesnis už keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką mažiau kaip[:]

a) dviem valandomis – 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; <...>

<...>

skrydį vykdančio oro vežėjo gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.

<...>

4. 1 ir 2 dalyje nurodyti atstumai matuojami pagal ortodrominio maršruto metodą.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

- 8 Ieškovė pagrindinėje byloje *FP Passenger Service* perėmė keleivio, kuris buvo rezervavęs vietą skristi *Austrian Airlines* skrydžiu Nr. OS 2344 iš Hurgados (Egiptas) į Vieną (Austrija), teises; išskristi buvo numatyta 2017 m. rugpjūčio 20 d. 10 val. 50 min., atskristi – tos pačios dienos 15 val. 20 min.
- 9 Kadangi orlaivis iš Hurgados išskrido tik 14 val. 22 min., jis į Vienos Švechato oro uostą 2017 m. rugpjūčio 20 d. atskrido vėluodamas; vėlavimo laikas gali varijuoti atsižvelgiant į tai, kuris momentas laikytinas atvykimo laiku. Šiuo klausimu nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą paminėti keli skirtingi laikai:
 - 18 val. 14 min.: „touch down“ (nusileidimas). Apie šį momentą praneša oro uosto darbuotojas;
 - 18 val. 17 min.: „Actual Time of Arrival“ (ATA) („faktinis atvykimo laikas“). Tai momentas, kai orlaivis pasiekė savo galutinę poziciją. Apie tai taip pat praneša oro uosto darbuotojas;
 - 18 val. 18 min.: įjungti orlaivio stovėjimo stabdžiai, tuomet orlaivis automatiškai duoda signalą;
 - 18 val. 22 min.: įgula pranešė, kad orlaivis pasiekė savo stovėjimo vietą.
- 10 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, nenustatyta, kad iki orlaivio durų atidarymo būtų praėję neįprastai daug laiko. Tačiau orlaivis buvo pastatytas atokiau, iš ten iki oro uosto terminalo keleiviai buvo atvežti autobusu. Neįmanoma nustatyti, ar tuo atveju, jeigu orlaivis būtų nusileidęs numatytu laiku, jis būtų buvęs nukreiptas į šią stovėjimo vietą, ar kitur. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šiuo klausimu nurodo, kad orlaiviai, kurie leidžiasi Vienos Švechato oro uoste, sustoja arba ant tako, tuomet keleiviai iš orlaivio išlipa trapu ir autobusu nuvežami į terminalą, arba prie „rankovės“, kuria oro uosto pastatai pasiekiami tiesiogiai.
- 11 *FP Passenger Service* kreipėsi į *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) su ieškiniu dėl žalos atlyginimo, prašydama priteisti 400 EUR dydžio kompensaciją už vėlavimą ir palūkanas. Grįsdama savo reikalavimą ji teigė: kadangi atitinkamas skrydis buvo atidėtas, į galutinę paskirties vietą faktiškai buvo atvykta tik 18 val. 22 min. (laikas, kai vėluojantis orlaivis atvyko į stovėjimo vietą).
- 12 Tačiau *FP Passenger Service* nurodė, kad nustatant vėlavimą reikia atsižvelgti į durų atidarymo momentą, t. y. momentą, kai keleiviai galėjo palikti orlaivį. Nagrinėjamu atveju durys buvo atidarytos praėjus daugiau nei trimis valandoms po tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko.

- 13 *Austrian Airlines* teigė, kad aptariamas skrydis vėlavo trumpiau nei tris valandas. Iš tiesų orlaivis į galutinę paskirties vietą atvyko ne 18 val. 22 min., o 18 val. 17 min. Siekiant taikyti teisę į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, tiek dėl tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, tiek dėl faktinio atvykimo laiko reikia remtis laiku, kada orlaivis nusileido paskirties oro uoste. Šis laikas neapima laiko, reikalingo durims atidaryti.
- 14 Pritardamas *Austrian Airlines* pozicijai, pirmosios instancijos teismas atmetė *FP Passenger Service* ieškinį, motyvuodamas tuo, kad siekiant nustatyti faktinį skrydžio vėlavimą reikia palyginti tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką su faktiniu atvykimo laiku. Kadangi nagrinėjamu atveju šio palyginimo rezultatas buvo vėlavimas tik 2 valandomis ir 57 minutėmis, pirmosios instancijos teismas nusprendė, kad *FP Passenger Service* neturi pagrindo įgyti teisės į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004.
- 15 Ieškovė pagrindinėje byloje apskundė tą sprendimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Tas teismas mano, kad reikia taikyti 2014 m. rugsėjo 4 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141). Todėl, norint apskaičiuoti, kiek buvo pavėluota, reikia nustatyti, kada orlaivio durys būtų buvusios atidarytos, jeigu skrydis būtų buvęs įvykdytas laiku, ir tuomet šis momentas galėtų būti palygintas su faktiniu durų atidarymo momentu. Nors numatomas durų atidarymo laikas skrydžių tvarkaraščiuose neminimas, patirtis rodo, kad laiko tarpas nuo orlaivio atvykimo į stovėjimo vietą iki durų atidarymo visų skrydžių atveju paprastai yra identiškas. Iš to matyti, kad, viena vertus, laiko tarpas nuo faktinio atvykimo laiko iki faktinio durų atidarymo ir, kita vertus, laiko tarpas nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko iki numatyto durų atidarymo yra identiški, todėl apskaičiuojant vėlavimą į šį laiko tarpą neturi būti atsižvelgiama.
- 16 Tačiau jeigu konkrečiu atveju laiko tarpas tarp faktinio atvykimo laiko ir faktinio durų atidarymo yra neįprastai ilgas ir keleivis pateikia to įrodymų, reikia atsižvelgti į skirtumą tarp faktinio laiko ir durims atidaryti paprastai reikalingo laiko, siekiant jį pridėti prie vėlavimo, apskaičiuoto remiantis prieš tai išdėstytais argumentais. Nagrinėjamu atveju vis dėlto reikia remtis principu, kad laiko tarpas tarp faktinio atvykimo laiko ir faktinio durų atidarymo nevirsijo įprasto laiko tarpo, todėl į šį laiko tarpą neturi būti atsižvelgiama.
- 17 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad nacionalinių teismų praktika šiuo klausimu nėra suformuota.
- 18 Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5[–]7 straipsnius reikia aiškinti taip, kad apskaičiuojant vėlavimą (atsižvelgiant į 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimą *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), kuriame buvo pripažinta, kad reikia remtis durų atidarymo momentu) reikia nustatyti skirtumą tarp faktinio durų atidarymo laiko ir tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, ar skirtumą tarp faktinio durų atidarymo laiko ir planuoto durų atidarymo laiko atvykus tvarkaraštyje numatytu laiku?“

Dėl prejudicinio klausimo

- 19 Savo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamentas Nr. 261/2004, atsižvelgiant į 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimą *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), turi būti aiškinamas taip, kad, siekiant nustatyti, kiek skrydžio keleiviai pavėlavo atvykti, reikia apskaičiuoti laiką, praėjusį nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko iki orlaivio durų atidarymo.

- 20 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi, jeigu klausimas, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, yra tapatus klausimui, dėl kurio Teisingumo Teismas jau yra priėmęs sprendimą, jeigu atsakymą į tokį klausimą galima aiškiai nustatyti iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos arba jeigu atsakymas į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, nekelia jokių pagrįstų abejonų.
- 21 Kadangi būtent taip yra nagrinėjamoje byloje, reikia taikyti šią nuostatą.
- 22 Visų pirma reikia priminti, jog iš Reglamento Nr. 261/2004 teksto aiškiai nematyti, kad į atvykimo vietą pavėlavusių skrydžių keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas moka pagal šio reglamento 7 straipsnį, nes sąvoka „skrydžio atidėjimas“ minėtame reglamente, aiškinant pažodžiui, vartojama tik atsižvelgiant į numatytą išvykimo laiką (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 31, 40 ir 41 punktus).
- 23 Vis dėlto, vadovaudamasis vienodo požiūrio principu, pagal kurį reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas, Teisingumo Teismas yra nusprendęs, jog tais atvejais, kai labai pavėluota atskristi į atvykimo vietą, t. y. trimis arba daugiau valandų, tokių pavėlavusių skrydžių keleiviai, kaip ir tie, kurių pradinis skrydis buvo atšauktas ir kuriems oro vežėjas negali pasiūlyti vykti kitu maršrutu Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nustatytais sąlygomis, turi teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį, nes negrįžtamai prarado laiko ir todėl patyrė analogiškų nepatogumų (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 48, 60 ir 61 punktus, taip pat 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 33, 34 ir 40 punktus).
- 24 Taip Teisingumo Teismas nustatė laiko ribą, nuo kurios pagal Reglamentą Nr. 261/2004 už šį laiko praradimą gali būti mokama nustatyto dydžio kompensacija.
- 25 Be to, Teisingumo Teismas paaiškino: kadangi minėti nepatogumai, pasireiškiantys laiko praradimu, paaiškėja užbaigus skrydį, vėlavimo mastas, nustatant Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, turi būti vertinamas atsižvelgiant į „tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką“ (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 61 punktą; 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 40 punktą ir 2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 33 punktą); pažymėtina, kad tai yra laikas, nustatytas tvarkaraštyje ir nurodytas atitinkamo keleivio turimame biliete.
- 26 Taigi ankstesniame punkte nurodytas tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas rodo momentą, kada skrydis paprastai bus baigtas. Vis dėlto gali būti, kad praėjus šiam laikui keleiviai vis dar bus lėktuve dėl įvairių incidentų, galinčių pavėlinti orlaivio atvykimą, nesvarbu, ar tai būtų prieš pakilimą, ar skrydžio metu įvykusios komplikacijos, ar komplikacijos nusileidus paskirties vietoje.
- 27 Kaip matyti iš šios nutarties 23 ir 24 punktų, pavėlavusio skrydžio keleivių prarastas laikas, palyginti su tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiku, dėl Reglamento Nr. 261/2004 numatytos teisės į kompensaciją yra reikšmingas, tik jeigu tai yra mažiausiai trys valandos.
- 28 Patikrinimas, ar ši laiko riba buvo pasiekta konkrečiu atveju, turi būti atliekamas atsižvelgiant į laiką, kada orlaivis faktiškai atvyko į paskirties vietą. Kadangi Reglamente Nr. 261/2004 šis faktinis atvykimo laikas neapibrėžtas, Teisingumo Teismas 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) 17 punkte nusprendė, jog sąvoka „faktinis atvykimo laikas“ turi būti aiškinama taip, kad ji vienodai būtų taikoma Sąjungoje.

- 29 To sprendimo 25 punkte Teisingumo Teismas iš esmės nusprendė, jog sąvoka „faktinis atvykimo laikas“ turi būti aiškinama taip, kad ji reiškia bent vienų orlaivio durų atidarymo momentą, nes tuo momentu keleiviams leidžiama palikti orlaivį.
- 30 Būtent šiuo momentu pasibaigia situacija, kai keleiviai yra apriboti uždaros erdvės, kurioje galioja oro transporto vežėjo instrukcijos ir kurią šis kontroliuoja, o joje dėl techninių ir saugumo priežasčių keleiviai turi tik labai ribotas bendravimo su išoriniu pasauliu galimybes ir negali tvarkyti asmeninių, šeimos, socialinio gyvenimo ir darbinių reikalų (šiuo klausimu žr. 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, 20, 24, 22 ir 25 punktus).
- 31 Galiausiai reikia pažymėti, kad 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendime *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) Teisingumo Teismas tik apibrėžė sąvokos „faktinis atvykimo laikas“ apimtį, tačiau nekvestionavo sąvokos „tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas“, kaip ji suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, visų pirma jo 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį, į kurį daroma nuoroda šios nutarties 23 punkte nurodytoje jurisprudencijoje. Atvirkščiai, sąvoka „tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas“, kaip ji apibrėžta šios nutarties 25 punkte, atrodo būtina siekiant nustatyti bet kokio skrydžio vėlavimo atvykti mastą.
- 32 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti: Reglamentas Nr. 261/2004, atsižvelgiant į 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimą *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), turi būti aiškinamas taip, kad, siekiant nustatyti, kiek skrydžio keleiviai pavėlavo atvykti, reikia apskaičiuoti laiką, praėjusį nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko iki faktinio atvykimo laiko, t. y. momento, kai atidaromos bent vienos orlaivio durys, nes tuo momentu keleiviams leidžiama palikti orlaivį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 33 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą patekusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nusprendžia:

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, panaikinantį Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, atsižvelgiant į 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimą *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), turi būti aiškinamas taip, kad, siekiant nustatyti, kiek skrydžio keleiviai pavėlavo atvykti, reikia apskaičiuoti laiką, praėjusį nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko iki faktinio atvykimo laiko, t. y. momento, kai atidaromos bent vienos orlaivio durys, nes tuo momentu keleiviams leidžiama palikti orlaivį.

Parašai.