



## Teismo praktikos rinkinys

### TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. balandžio 22 d.\*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Kompensavimas ir pagalba keleiviams atsisakymo vežti ir skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 6 straipsnis – Atidėtas skrydis – 8 straipsnio 3 dalis – Skrydžio nukreipimas į kitą oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą, vietovę ar regioną – Sąvoka „atšaukimas“ – Ypatingos aplinkybės – Kompensacija oro transporto keleiviams skrydžio atšaukimo arba atvykimo atidėjimo ilgam laikui atveju – Pareiga padengti kelionės iš faktinio atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą paskirties oro uostą išlaidas“

Byloje C-826/19

dėl *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) 2019 m. spalio 29 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2019 m. lapkričio 13 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**WZ**

prieš

**Austrian Airlines AG**

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kuriį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai N. Piçarra, D. Šváby (pranešėjas), S. Rodin ir K. Jürimäe,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- WZ, atstovaujamo *Rechtsanwältin* F. Puschkarski,
- Austrijos vyriausybės, atstovaujamos A. Posch, G. Kunnert ir J. Schmoll,
- Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun, R. Pethke ir N. Yerrell,

susipažinęs su 2020 m. gruodžio 3 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

\* Proceso kalba: vokiečių.

priima šį

### Sprendimą

- 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 taisykles 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), 5–9 straipsnių išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant WZ ir *Austrian Airlines AG* ginčą dėl prašymo skirti kompensaciją už nepatogumus, patirtus dėl skrydžio nukreipimo į kitą nei iš pradžių numatytas paskirties oro uostą, tačiau esantį toje pačioje geografinėje teritorijoje.

### Teisinis pagrindas

- 3 Reglamento Nr. 261/2004 1–4, 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:
    - „(1) Bendrijos veiksmis 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.
    - (3) Nors 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 295/91, nustatančiu bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliarium oro transportu taisykles [(OL L 36, 1991., p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306)], buvo nustatyta pagrindinė keleivių apsauga, keleivių, kuriuos be jų sutikimo atsisakoma vežti, kurių skrydžiai atšaukiami iš anksto nepranešus ir kurių skrydžiai atidedami ilgam laikui, skaičius tebėra per didelis.
    - (4) Todėl Bendrija turėtų sugriežtinti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.
- <...>
- (14) Kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimties taisyklės atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui.
  - (15) Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

4 Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nurodyta:

„Šiame reglamente:

<...>

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;

<...>

l) „atšaukimas“ – tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.“

5 Minėto reglamento 4 straipsnio „Atsisakymas vežti“ 3 dalyje numatyta:

„Jei atsisakoma vežti keleivius be jų sutikimo, skrydį vykdantis oro vežėjas nedelsdamas išmoka jiems kompensaciją pagal 7 straipsnį ir teikia jiems pagalbą pagal 8 ir 9 straipsnius.“

6 To paties reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 3 dalyje nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

a) skrydį vykdantis oro vežėjas 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 vykdantis 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 vykdantis 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.“

7 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje „Atidėjimas“ numatyta:

„1. Kai skrydį vykdantis 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) trims 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 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.“

8 Šio reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 ir 2 dalyse nurodyta:

„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.

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; arba

b) trimis valandomis – visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturiomis valandomis – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

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

9 Minėto reglamento 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 vykdomas oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio išsitytame biliete, skrydį vykdomas oro vežėjas padengia keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio išsitytame biliete nurodytąjį oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą.“

- 10 Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnio „Teisė į rūpinimąsi“ 1 dalyje nustatyta:

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

<...>

- c) transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą (viešbutį ar kitą) ir atgal.“

### **Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai**

- 11 WZ užsisakė vieną *Austrian Airlines* rezervaciją kelionei, sudarytai iš dviejų skrydžių, kurie turėjo būti vykdomi 2018 m. gegužės 21 d.: pirmasis iš Klagenfurto (Austrija) į Vieną (Austrija), numatytas išvykimo laikas – 18 val. 35 min., o atvykimo laikas – 19 val. 20 min., ir antrasis iš Vienos į Berlyną (Vokietija), numatytas išvykimo laikas – 21 val., o atvykimo į Berlyno Tėgelio oro uostą laikas – 22 val. 20 min.
- 12 Kadangi oro sąlygos vykdant trečią prieš aptariamą skrydį orlaivio, turėjusio vykdyti skrydį iš Vienos į Berlyną, rotaciją lėmė atidėjimą, kuris paveikė paskesnius šio orlaivio skrydžius, orlaivis, kuriuo vykdytas WZ rezervuotas skrydis, iš Vienos oro uosto pakilo 22 val. 07 min. ir, kadangi dėl galiojančio naktinių skrydžių draudimo negalėjo nusileisti Berlyno Tėgelio oro uoste, buvo nukreiptas į Berlyno Šėnefeldo oro uostą, esantį Brandenburgo federalinėje žemėje (Vokietija), netoli Berlyno federalinės žemės (Vokietija), ir jame nusileido 23 val. 18 min.
- 13 WZ pareiškė ieškinį *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) ieškinį ir juo prašė priteisti iš *Austrian Airlines* 250 EUR kaip kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, siejamą su šio reglamento 7 straipsnio 1 dalimi. Šis reikalavimas buvo grindžiamas, pirma, skrydžio vėlavimu atvykti (23 val. 18 min., o ne 22 val. 20 min.) ir, antra, tuo, kad *Austrian Airlines* neįvykdė pareigos jam pasiūlyti papildomą transportą iš Berlyno Šėnefeldo oro uosto į Berlyno Tėgelio oro uostą. WZ teigimu, minėto reglamento 8 straipsnio 3 dalis netaikytina jo situacijai, nes Berlyno Šėnefeldo oro uostas nėra Berlyno federalinėje žemėje.
- 14 Atsikirsdamą *Austrian Airlines* paprašė atmesti ieškinį ir nurodė, kad, pirma, WZ pasiekė galutinę paskirties vėluodamas tik 58 min.; antra, WZ galėjo nesunkiai nuvykti į gyvenamąją vietą, nutolusią nuo Berlyno Šėnefeldo oro uosto tik 24 km, pasinaudodamas papildoma transporto priemone; trečia, skrydis buvo atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, t. y. dėl oro sąlygų sukeltų didelių trukdžių vykdant trečią prieš aptariamą skrydį rotaciją.

- 15 2019 m. birželio 24 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) atmetė ieškinį ir konstatavo, kad, viena vertus, pagrindinėje byloje aptariamas skrydžio nukreipimas nebuvo didelis skrydžio maršruto pakeitimas, todėl jis turi būti laikomas atidėtu, o ne atšauktu, ir, kita vertus, atidėjimo trukmė nesiekė trijų ar daugiau valandų.
- 16 WZ dėl to sprendimo pateikė apeliacinį skundą *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija).
- 17 Tam teismui kilo abejonių šiais klausimais: pirma, ar pagrindinėje byloje nagrinėjamos faktinės aplinkybės turi būti vertinamos kaip skrydžio atšaukimas ar atidėjimas arba kaip atskiras atvejis; antra, ar *Austrian Airlines* gali remtis susiklosčiusiomis ypatingomis aplinkybėmis, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, ir, trečia, ar ši vežėja turi mokėti kompensaciją už galimą jai tenkančių pareigų teikti pagalbą ir pasirūpinti nevykdymą.
- 18 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 įsigytame biliete nurodytą oro uostą ar kitą netoli esančią, su keleivių 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 vykdamas ankstesnę, trečią prieš aptariamą skrydį rotaciją?
  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?“



## Dėl prejudicinių klausimų

### *Dėl pirmojo klausimo*

- 19 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad tuo atveju, jei skrydis nukreipiamas į oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą kaip iš pradžių numatytas oro uostas, šioje nuostatoje numatytas keleivių kelionės iš vieno oro uostą į kitą išlaidų padengimas siejamas su sąlyga, kad pirmasis oro uostas būtų to paties miesto, vietovės ar regiono kaip antrasis oro uostas teritorijoje.
- 20 Šiuo aspektu pažymėtina, jog nors Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad keleivių kelionės iš faktinio atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą atvykimo oro uostą arba į kitą netolimą skrydį vykdančio oro vežėjo ir keleivio sutartą vietą išlaidos padengiamos, „[j]ei miestą ar regioną aptarnauja keli oro uostai“, nei šioje nuostatoje, nei šio reglamento 2 straipsnyje, kuriame apibrėžtos tam tikros tame reglamente vartojamos sąvokos, ar kokioje nors kitoje jo nuostatoje nepaaiškinta, ką reiškia „miest[as] ar region[as, kurį] aptarnauja keli oro uostai“.
- 21 Be to, kadangi, kiek tai susiję su šiomis sąvokomis, Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje nėra jokios nuorodos į nacionalinę teisę, jos turi būti savarankiškai aiškinamos taip, kad būtų vienodai taikomos Europos Sąjungoje (pagal analogiją žr. 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimo *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, 16 ir 17 punktus).
- 22 Šiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad terminų, kurių apibrėžtis nepateikiama Sąjungos teisėje, reikšmė ir apimtis turi būti nustatoma pagal jų įprastą reikšmę bendrinėje kalboje, atsižvelgiant į jų vartojimo kontekstą ir teisės aktų, kuriuose jie vartojami, tikslus (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, 17 punktą).
- 23 Kalbant apie žodžių „miestas ar regionas“ įprastą reikšmę bendrinėje kalboje, pažymėtina, kad nors, vertinami atskirai, šie žodžiai reiškia teritorijas, kurių plotas nustatomas atsižvelgiant į ribas, apibrėžtas valstybės, kurios teritorijoje jos yra, konstitucinėse, įstatymų ar kitų teisės aktų normose, tie patys žodžiai, vertinami kartu, kaip jie išvardyti ir patikslinti žodžių junginiu „aptarnauja[mi] keli[ų] oro uost[ų]“, vartojamu Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje, turi būti suprantami kaip reiškiantys ne tiek valstybės vidaus teritorinį vienetą, nustatytą administraciniu ar net politiniu būdu, kiek teritoriją, apibrėžiamą atsižvelgiant į labai arti nuo jos esančius oro uostus, skirtus jai aptarnauti.
- 24 Iš to matyti, jog aplinkybė, kad faktinio atvykimo oro uostas ir iš pradžių numatytas atvykimo oro uostas yra skirtinguose valstybės vidaus teritoriniuose vienetuose, neturi reikšmės taikant Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalį.
- 25 Tokį aiškinimą patvirtina Reglamentu Nr. 261/2004 siekiami tikslai.
- 26 Iš tiesų, viena vertus, Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama, kaip matyti iš jo 1, 2 ir 4 konstatuojamųjų dalių, užtikrinti aukštą keleivių ir vartotojų apsaugos lygį stiprinant jų teises tam tikrose situacijose, keliančiose rimtų nemalonumų ir nepatogumų, ir standartizuotai bei nedelsiant atlyginti jiems padarytą žalą (šiuo klausimu žr. 2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, 26 punktą).
- 27 Pritarus žodžių „miestas ar regionas“ siauram aiškinimui, kaip siūlo ieškovas pagrindinėje byloje, pagal kurį faktinio atvykimo oro uostas ir iš pradžių numatytas atvykimo oro uostas turi būti to paties miesto, vietovės ar regiono, kiekvieną iš šių žodžių suprantant pagal nacionalinę teisę, teritorijoje, keleivis, kurio skrydis nukreipiamas į pakaitinį oro uostą, kuris, nors yra netoli iš pradžių numatyto oro

uosto, patenka į kito miesto, vietovės ar regiono teritoriją, netektų Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatytos teisės į kelionės išlaidų atlyginimą, todėl būtų pažeistas šiuo reglamentu siekiamas tikslas užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį.

- 28 Kita vertus, remiantis Reglamento Nr. 261/2004 4 konstatuojamąja dalimi, juo taip pat siekiama užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje. Pirmenybę teikiant siauram žodžių „miestas ar regionas“ aiškinimui, kaip nurodyta pirmesniame punkte, skrydį vykdančio oro vežėjo atliekamas kelionės išlaidų padengimas pagal šio reglamento 8 straipsnio 3 dalį būtų susietas su kiekvienos valstybės konstitucinėmis, įstatymų ar kitų teisės aktų normomis.
- 29 Galiausiai dėl šio siauro žodžių „miest[as] ar region[as,] aptarnauja[mas] keli[ų] oro uost[ų]“ aiškinimo Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis taptų neveiksminga. Iš tiesų skrydį vykdančiam oro vežėjui būtų itin sudėtinga ar net neįmanoma pasiūlyti keleiviui skrydžio nukreipimo į pakaitinį oro uostą, esantį ne miesto, vietovės ar regiono, kuriame yra iš pradžių numatytas atvykimo oro uostas, teritorijoje, net jei šis pakaitinis oro uostas būtų labai netoli miesto, vietovės ar regiono, kuriame yra iš pradžių numatytas oro uostas, teritorijos.
- 30 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad tuo atveju, jei skrydis nukreipiamas į oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą kaip iš pradžių numatytas oro uostas, šioje nuostatoje numatytas keleivių kelionės iš vieno oro uostą į kitą išlaidų padengimas nėra siejamas su sąlyga, kad pirmasis oro uostas būtų to paties miesto, vietovės ar regiono kaip antrasis oro uostas teritorijoje.

#### ***Dėl antrojo ir trečiojo klausimų***

- 31 Antruoju ir trečiuoju klausimais, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 7 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad nukreipus skrydį, kurį vykdančias orlaivis nusileidžia kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleiviui suteikiama teisė į kompensaciją už šio skrydžio atšaukimą arba atidėjimą ilgam laikui.
- 32 Pirmiausia reikia pažymėti, kad nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą šį prašymą pateikęs teismas taip pat remiasi Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio 1 dalimi, susijusia su atveju, kai skrydis ilgam laikui atidedamas išvykstant. Tačiau iš tos nutarties matyti, kad tas teismas iš tikrųjų siekia išsiaiškinti, ar nukreipus skrydį, kurį vykdančias orlaivis nusileidžia pakaitiniame oro uoste, esantį labai arti teritorijos, kurioje yra iš pradžių numatytas atvykimo oro uostas, atitinkamam keleiviui suteikiama teisė į kompensaciją, grindžiama skrydžio atšaukimu, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą, ar atvykimo atidėjimu ilgam laikui, t. y. trims ar daugiau valandų, kaip tai suprantama pagal 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716). Todėl Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio 1 dalis nėra svarbi siekiant prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui pateikti naudingą atsakymą ginčui pagrindinėje byloje išspręsti.
- 33 Tai pažymėjus, pirma, reikia priminti, kad šio reglamento 2 straipsnio 1 punkte „atšaukimas“ apibrėžtas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“.
- 34 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau nusprendė, kad skrydį iš esmės sudaro vežimo oro transportu operacija, taigi tai tam tikras šio vežimo „vienetas“, vykdomas oro transporto vežėjo, kuris nustato jo maršrutą (2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas). Be to, jis paaiškino, kad maršrutas yra esminis skrydžio, atliekamo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą planą, elementas (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 30 punktas).



- 35 Kadangi sąvoka „maršrutas“ reiškia kelią, kuriuo orlaivis turi skristi nustatyta tvarka iš išvykimo oro uosto į paskirties oro uostą, tam, kad skrydį galima būtų laikyti įvykdytu, nepakanka, kad orlaivis išvyktų numatytu maršrutu, ir būtina, kad jis dar pasiektų pagal minėtą maršrutą numatytą paskirties vietą (2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 28 punktą).
- 36 Taigi skrydis negali būti laikomas įvykdytu, jeigu jis buvo nukreiptas į kitą nei iš pradžių numatytas oro uostą, todėl iš principo šis skrydis turi būti laikomas atšauktu skrydžiu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio 1 punktą, dėl kurio gali atsirasti teisė į kompensaciją pagal siejamas šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio nuostatas.
- 37 Tačiau konkrečiu atveju, kai oro uostas, į kurį buvo nukreiptas skrydis, aptarnauja tą patį miestą, vietovę ar regioną kaip ir iš pradžių numatytas paskirties oro uostas, skrydžio nukreipimo prilyginimas skrydžio atšaukimui neatitiktų nei šio reglamento tikslo, nei vienodo požiūrio principo.
- 38 Iš tiesų, viena vertus, reikia pažymėti, kad, be pagrindinio Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamo tikslo, kaip nurodyta šio sprendimo 26 punkte, – užtikrinti aukštą keleivių ir vartotojų apsaugos lygį, juo taip pat siekiama netiesioginių antrinių tikslų, vienas iš kurių – sumažinti atšaukiamų skrydžių skaičių (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 83 punktą).
- 39 Be to, reikia pridurti, kad priimdamas minėtą reglamentą Sąjungos teisės aktų leidėjas taip pat siekė palyginti oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesus (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 67 punktą ir 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 39 punktą).
- 40 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalimi, siejama su jo 1–4 konstatuojamosiomis dalimis, siekiama specifinio tikslo, nes ji skirta užkirsti kelią dideliems sunkumams ir nepatogumams, kurių gali kilti keleiviui atšaukus skrydį, o ne suteikti kompensaciją už šių nepatogumų pasekmes, atgrasant skrydį vykdantį oro vežėją nuo skrydžio atšaukimo ir jam suteikiant tam tikrą veiksmų laisvę siūlant keleiviui nuvykti į galutinę paskirties vietą nukreiptu skrydžiu į pakaitinį oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą, vietovę ar regioną, ir padengiant kelionės iš šio oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą ar į bet kurią kitą su keleiviu sutartą netolimą paskirties vietą išlaidas.
- 41 Kita vertus, pagal suformuotą jurisprudenciją bet kuris Sąjungos aktas turi būti aiškinamas laikantis visos pirminės teisės, įskaitant vienodo požiūrio principą, pagal kurį reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 48 punktą).
- 42 Vienodo požiūrio principui prieštarautų tai, jei į kitą nei iš pradžių numatytas oro uostą, tačiau aptarnaujantį tą patį miestą, regioną ar vietovę, nukreiptas skrydis būtų prilygintas atšauktam skrydžiui. Iš tiesų, kaip savo išvados 59 ir 60 punktuose pažymėjo generalinis advokatas, atlikus tokį prilyginimą šio skrydžio keleiviui būtų pripažinta teisė į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį, įskaitant atvejus, kai po pervežimo keleivis į iš pradžių numatytą oro uostą ar į kitą sutartą paskirties vietą atvyktų pavėlavęs mažiau nei tris valandas, tačiau ši teisė į kompensaciją nebūtų suteikta skrydžio, kurį vykdantis lėktuvas nusileidžia iš pradžių numatytame oro uoste vėluodamas mažiau nei tris valandas, keleiviui, nors jis būtų patyręs panašių nepatogumų kaip ir pirmasis keleivis.
- 43 Tačiau, antra, didelių sunkumų ir nepatogumų kyla, kai į tą patį miestą, vietovę ar regioną aptarnaujantį pakaitinį oro uostą nukreipto skrydžio keleivis atvyksta daug vėliau ir savo galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas. Susiklosčius tokiai situacijai keleivis iš principo turi teisę į kompensaciją pagal Reglamentą

Nr. 261/2004, jei jo skrydis atidedamas ilgam laikui, t. y. trims ar daugiau valandų, kaip tai suprantama pagal 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 et C-432/07, EU:C:2009:716).

- 44 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį ir trečiąjį klausimus reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 7 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad nukreipus skrydį, kurį vykdomas orlaivis nusileidžia kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleiviui nesuteikiama teisė į kompensaciją už skrydžio atšaukimą. Tačiau skrydžio, nukreipto į pakaitinį oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą, vietovę ar regioną kaip iš pradžių numatytas oro uostas, keleivis iš principo turi teisę į kompensaciją pagal šį reglamentą, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių buvo numatęs skrydį vykdomas oro vežėjas.

### ***Dėl ketvirtąjo klausimo***

- 45 Ketvirtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 bei 7 straipsniai ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad, siekiant nustatyti nukreipto skrydžio, kai buvo nusileista kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleivio atvykimo vėlavimo trukmę, reikia remtis atvykimo į pakaitinį oro uostą laiku arba atvykimo į iš pradžių numatytą oro uostą po pervežimo ar, kai taikytina, į kitą netolimą su skrydį vykdančiu oro vežėju sutartą paskirties vietą laiku.
- 46 Pirma, iš Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto bei 7 ir 8 straipsnių formuluotės matyti, kad šiose nuostatose vartojama sąvoka „galutinė paskirties vieta“, kuri šio reglamento 2 straipsnio h punkte apibrėžta kaip paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame registravimo vietoje, o jungiant skrydžius – paskutinio skrydžio paskirties vieta.
- 47 Antra, Teisingumo Teismas pažymėjo, jog kadangi nepatogumai, pasireiškę laiko praradimu, paaiškėja atvykus į galutinę paskirties vietą, atidėjimo trukmė, nustatant Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, turi būti vertinama atsižvelgiant į numatytą atvykimo į šią paskirties vietą laiką (2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 33 punktas ir nurodyta jurisprudencija); pažymėtina, kad šis laikas atitinka laiką, nustatytą skrydžio tvarkaraštyje ir nurodytą atitinkamo keleivio turimame biliete (2020 m. spalio 1 d. Nutarties *FP Passenger Service*, C-654/19, EU:C:2020:770, 25 punktas).
- 48 Todėl, siekiant nustatyti nukreipto skrydžio, kuris nusileido kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleivio atvykimo vėlavimo trukmę, reikia remtis laiku, kada keleivis po pervežimo atvyksta į iš pradžių numatytą oro uostą arba, kai taikytina, į kitą netolimą su skrydį vykdančiu oro vežėju sutartą paskirties vietą.
- 49 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Reglamento Nr. 261/2004 5 bei 7 straipsniai ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad, siekiant nustatyti nukreipto skrydžio, kai nusileidžiama kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleivio atvykimo vėlavimo trukmę, reikia remtis laiku, kada keleivis po pervežimo faktiškai atvyksta į iš pradžių numatytą oro uostą arba, kai taikytina, į kitą netolimą su skrydį vykdančiu oro vežėju sutartą paskirties vietą.

### ***Dėl penktojo klausimo***

- 50 Penktuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atvykimo atidėjimo ilgam laikui atveju,

oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis ypatinga aplinkybe, turėjusia įtakos ne minėtam atidėtam skrydžiui, bet jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui atliekant trečią prieš aptariamą skrydį šio orlaivio rotaciją.

- 51 Pirmiausia reikia pažymėti, kad iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos nėra visiškai aišku, kokia yra pagrindinėje byloje nagrinėjamo atvykimo atidėjimo trukmė. Šiomis aplinkybėmis, nedarant poveikio šios trukmės nustatymui, kurį atliks prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atsižvelgdamas į atsakymą į ketvirtąjį klausimą, į penktąjį klausimą reikia atsakyti remiantis prielaida, kad skrydis buvo atidėtas ilgam laikui.
- 52 Reikia priminti, kad, remiantis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalimi, skrydį vykdančias oro vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalį ir 7 straipsnį, jeigu gali įrodyti, be kita ko, kad atitinkamas skrydis atšauktas arba atidėtas ilgam laikui dėl „ypatingų aplinkybių“.
- 53 Šiuo klausimu reikia pažymėti, viena vertus, kad nei Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse, nei jo 5 straipsnio 3 dalyje skrydžius vykdančioms oro vežėjams pripažinta galimybė remtis „ypatinga aplinkybe“ neribojama vieninteliu atveju, kai ši aplinkybė turėjo įtakos atidėtam arba atšauktam skrydžiui, išskyrus atvejį, kai minėta aplinkybė turėjo įtakos tuo pačiu orlaiviu vykdytam pirmesniam skrydžiui (2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 51 punktą).
- 54 Kita vertus, oro transporto keleivių ir oro vežėjų interesų palyginimas, kuriuo, kaip priminta šio sprendimo 39 punkte, vadovautasi priimant Reglamentą Nr. 261/2004, reiškia, jog reikia atsižvelgti į tai, kaip oro vežėjai naudoja orlaivius, ypač į aplinkybę, kad tuo pačiu orlaiviu tą pačią dieną gali būti atliekami keli vienas po kito vykdomi skrydžiai, todėl visos ypatingos aplinkybės, turinčios įtakos šiam orlaiviui vykdančiam ankstesniam skrydžiui, daro poveikį šiuo orlaiviu vykdomam vėlesniam skrydžiui ar skrydžiams (2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 52 punktą).
- 55 Taigi norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo ilgam laikui ar atšaukimo atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, turi galėti remtis „ypatinga aplinkybe“, turėjusia įtakos jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui trečią prieš aptariamą skrydį šio orlaivio rotaciją (pagal analogiją žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 53 punktą).
- 56 Vis dėlto, atsižvelgiant ne tik į Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytą tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, bet ir į šio reglamento 5 straipsnio 3 dalies formuluotę, rėmimasis tokia ypatinga aplinkybe reiškia, kad tarp šios aplinkybės, turėjusios įtakos ankstesniam skrydžiui, atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atidėjimo ar atšaukimo yra tiesioginis priežastinis ryšys, o tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas atsižvelgdamas į turimus faktinius duomenis ir, be kita ko, į tai, kaip naudojamas atitinkamas orlaivis (šiuo klausimu žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimo *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, 54 punktą).
- 57 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į penktąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atvykimo atidėjimo ilgam laikui atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis ypatinga aplinkybe, turėjusia įtakos ne minėtam atidėtam skrydžiui, bet jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui atliekant trečią prieš aptariamą skrydį šio orlaivio rotaciją, jeigu tarp šios aplinkybės atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atvykimo atidėjimo yra tiesioginis priežastinis ryšys; tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, atsižvelgdamas į tai, kaip atitinkamas oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, naudoja aptariamą orlaivį.

### *Dėl šeštojo klausimo*

- 58 Šeštuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad, jeigu orlaivis, kuriuo vykdomas nukreiptas skrydis, nusileidžia kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, savo iniciatyva turi pasiūlyti keleiviui padengti jo kelionės į iš pradžių numatytą paskirties oro uostą arba, kai taikytina, į kitą netolimą su šiuo keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.
- 59 Reikia priminti, kad, kaip matyti iš pačios Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies formuluotės, jei skrydį vykdomas oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą nei iš pradžių numatytas oro uostą, tačiau aptarnaujančią tą patį miestą, vietovę ar regioną, šis vežėjas „padengia keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytą oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą“.
- 60 Nors iš šios nuostatos formuluotės aiškiai matyti, kad pagal ją keleiviams suteikiama teisė į tai, kad skrydį vykdomas oro vežėjas padengs kelionės išlaidas, joje, kaip savo išvados 63 punkte pažymėjo generalinis advokatas, nenurodyta nieko dėl to, ar tas vežėjas savo iniciatyva turi siūlyti keleiviams padengti minėtas kelionės išlaidas.
- 61 Tačiau iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad oro transporto keleiviams teises suteikiančios nuostatos turi būti aiškinamos plačiai (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt., C-402/07 ir C-432/07*, EU:C:2009:716, 45 punktas).
- 62 Be to, atliekant tokį išaiškinimą reikia atsižvelgti į šio sprendimo 26 punkte nurodytą Reglamento Nr. 261/2004 tikslą – užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.
- 63 Taigi Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis, siejama su jo 1 ir 2 konstatuojamosiomis dalimis, turi būti aiškinama taip, kad oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas ir kuris pasiūlė keleiviui skrydį į kitą nei iš pradžių numatytas oro uostą, tačiau aptarnaujančią tą patį miestą, vietovę ar regioną, savo iniciatyva turi padengti šio keleivio kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą arba į kitą netolimą su tuo keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.
- 64 Iš tiesų dėl skrydžio nukreipimo į kitą nei iš pradžių numatytas oro uostą, tačiau aptarnaujančią tą patį miestą, vietovę ar regioną, atitinkamiems keleiviams gali kilti nepatogumų, jei, be kita ko, suorganizuoti kelionę į iš pradžių numatytą oro uostą gali būti brangu ir sudėtinga, nes pakaitinis oro uostas mažiau pasiekiamas nei iš pradžių numatytas oro uostas arba dėl nukreipto skrydžio vėlyvo nusileidimo laiko apribojama transporto, kuriuo gali būti užtikrintas nuvykimas, pasiūla.
- 65 Be to, šiuo išaiškinimu paisoma oro transporto keleivių ir skrydžius vykdančių oro vežėjų interesų palyginimo, kuriuo, kaip nurodyta šio sprendimo 39 punkte, vadovautasi priimant Reglamentą Nr. 261/2004. Iš tiesų vadovaujantis šiuo išaiškinimu keleiviams garantuojama, kad nusileidus pakaitiniame oro uoste jie bus nuvežti į iš pradžių numatytą oro uostą ar į kitą netolimą su skrydį vykdančiu oro vežėju sutartą paskirties vietą, o oro vežėjams sudaromos sąlygos išvengti pareigos mokėti šio reglamento 7 straipsnyje nurodytą kompensaciją, užtikrinant, kad keleiviai į iš pradžių numatytą oro uostą ar į kitą netolimą su skrydį vykdančiu oro vežėju sutartą paskirties vietą atvyktų nepavėlavę tris ar daugiau valandų, palyginti su iš pradžių numatytą atvykimo laiku.
- 66 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į šeštąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad, jeigu orlaivis, kuriuo vykdomas nukreiptas skrydis, nusileidžia kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujančiame tą patį miestą, vietovę ar regioną, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, savo iniciatyva turi pasiūlyti keleiviui padengti jo kelionės į iš pradžių numatytą paskirties oro uostą arba, kai taikytina, į kitą netolimą su tuo keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.



### *Dėl septintojo klausimo*

- 67 Septintuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydį vykdančiam oro vežėjui nevykdant jam tenkančių pareigų teikti pagalbą ir pasirūpinti, numatytą šioje nuostatoje, suteikiama teisė į fiksuoto dydžio kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį.
- 68 Pirmiausia reikia pažymėti, kad nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą šį prašymą pateikęs teismas taip pat remiasi Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnio 1 dalies c punktu, kuriame numatyta, kad, kai daroma nuoroda į šią nuostatą, keleiviams nemokamai pasiūlomas transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą, t. y. kai tenkinamos to reglamento 4 straipsnio 3 dalyje, 5 straipsnio 1 dalies b punkte ar 6 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktyje nustatytos sąlygos. Tačiau iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad iš tiesų Teisingumo Teismas siekia išsiaiškinti, ar skrydį vykdančiam oro vežėjui nevykdant Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatytos pareigos padengti keleivio kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą ar į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas suteikiama teisė į fiksuoto dydžio kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį.
- 69 Pirma, reikia priminti, kad jei vežėjas nevykdo pareigų pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnį, oro transporto keleiviai turi teisę į kompensaciją (šiuo klausimu žr. 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 44 punktą).
- 70 Antra, oro transporto keleiviui kaip kompensacija dėl Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnyje numatytos oro transporto vežėjo pareigos pasirūpinti keleiviais neįvykdymo gali būti atlygintos tik tos sumos, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti neįvykdytą oro transporto vežėjo pareigą pasirūpinti šiuo keleiviu (2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 51 punktą).
- 71 Taigi, kaip savo išvados 77 punkte pažymėjo generalinis advokatas, turi būti sąsaja tarp oro vežėjo, kuris yra skrydžio vykdytojas, mokėtinos kompensacijos dydžio ir atitinkamo keleivio patirtų išlaidų dydžio, o tai neišvengiamai reiškia, kad negali būti taikoma fiksuoto dydžio kompensacija, numatyta Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje.
- 72 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, neįvykdžius Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatytos pareigos padengti kelionės iš faktinio atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą ar į bet kurią kitą su keleiviu sutartą netolimą paskirties vietą išlaidas, keleiviui suteikiama teisė į sumų, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti oro transporto vežėjo, kuris yra skrydžio vykdytojas, neįvykdytą pareigą pasirūpinti minėtu keleiviu, atlyginimą.
- 73 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į septintąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydį vykdančiam oro vežėjui nevykdant pareigos padengti keleivio kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą ar į kitą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas keleiviui nesuteikiama teisė į fiksuoto dydžio kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Tačiau šios pareigos nevykdymas tam keleiviui suteikia teisę į jo išleistų sumų, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti šią vežėjo neįvykdytą pareigą, atlyginimą.



## Dėl bylinėjimosi išlaidų

<sup>74</sup> Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiai teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

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

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, 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad tuo atveju, jei skrydis nukreipiamas į oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą kaip iš pradžių numatytas oro uostas, šioje nuostatoje numatytas keleivių kelionės iš vieno oro uostą į kitą išlaidų padengimas nėra siejamas su sąlyga, kad pirmasis oro uostas būtų to paties miesto, vietovės ar regiono kaip antrasis oro uostas teritorijoje.
2. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 7 straipsnio 1 dalis ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad nukreipus skrydį, kurį vykdomas orlaivis nusileidžia kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleiviui nesuteikiama teisė į kompensaciją už skrydžio atšaukimą. Tačiau skrydžio, nukreipto į pakaitinį oro uostą, aptarnaujantį tą patį miestą, vietovę ar regioną kaip iš pradžių numatytas oro uostas, keleivis iš principo turi teisę į kompensaciją pagal šį reglamentą, jei į galutinę paskirties vietą atvyksta trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių buvo numatęs skrydį vykdomas oro vežėjas.
3. Reglamento Nr. 261/2004 5 bei 7 straipsniai ir 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinami taip, kad, siekiant nustatyti nukreipto skrydžio, kai nusileista kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujame tą patį miestą, vietovę ar regioną, keleivio atvykimo vėlavimo trukmę, reikia remtis laiku, kada keleivis po pervežimo faktiškai atvyksta į iš pradžių numatytą oro uostą arba, kai taikytina, į kitą netolimą su skrydį vykdančiu oro vežėju sutartą paskirties vietą.
4. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, jog norėdamas, kad būtų atleistas nuo pareigos mokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atvykimo atidėjimo ilgam laikui atveju, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, gali remtis ypatinga aplinkybe, turėjusia įtakos ne minėtam atidėtam skrydžiui, bet jo paties tuo pačiu orlaiviu vykdytam ankstesniam skrydžiui atliekant trečią prieš aptariamą skrydį šio orlaivio rotaciją, jeigu tarp šios aplinkybės atsiradimo ir vėlesnio skrydžio atvykimo atidėjimo yra tiesioginis priežastinis ryšys; tai turi įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, atsižvelgdamas į tai, kaip atitinkamas oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, naudoja aptariamą orlaivį.
5. Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad, jeigu orlaivis, kuriuo vykdomas nukreiptas skrydis, nusileidžia kitame nei iš pradžių numatytas oro uoste, tačiau aptarnaujame tą patį miestą, vietovę ar regioną, oro vežėjas, kuris yra skrydžio vykdytojas, savo iniciatyva turi pasiūlyti keleiviui padengti jo kelionės į iš pradžių numatytą paskirties oro uostą arba, kai taikytina, į kitą netolimą su tuo keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas.
6. Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis turi būti aiškinama taip, kad skrydį vykdančiam oro vežėjui nevykdomas pareigos padengti keleivio kelionės iš atvykimo oro uosto į iš pradžių numatytą oro uostą ar į kitą su keleiviu sutartą paskirties vietą išlaidas keleiviui

**nesuteikiama teisė į fiksuoto dydžio kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį. Tačiau šios pareigos neįvykdymas tam keleiviui suteikia teisę į jo išleistų sumų, kurios, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtinos, tinkamos ir protingos siekiant ištaisyti šią vežėjo neįvykdytą pareigą, atlyginimą.**

Parašai.