



Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2013 m. vasario 26 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Oro transportas — Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 — 6 ir 7 straipsniai — Nuoseklusis skrydis — Vėlavimo atvykti į galutinę paskirties vietą nustatymas — Atidėjimas trims ar daugiau valandų — Keleivių teisė į kompensaciją“

Byloje C-11/11

dėl *Bundesgerichtshof* (Vokietija) 2010 m. gruodžio 9 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2011 m. sausio 11 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Air France SA

prieš

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, vicepirmininkas K. Lenaerts, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (pranešėjas), M. Berger, E. Jarašiūnas, teisėjai E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Löhmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça ir C. Vajda,

generalinis advokatas Y. Bot,

kancleris M. Aleksejev, administratorius,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. lapkričio 27 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Air France SA*, atstovaujamos advokato G. Toussaint,
- Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Kemper,
- Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,
- Italijos vyriausybės, atstovaujamos G. Palmieri, padedamos *avvocato dello Stato* C. Colelli,
- Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Szpunar,

* Proceso kalba: vokiečių.

- Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos S. Ossowski, padedamo baristerio D. Beard,
- Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson ir K.-P. Wojcik,

atsižvelgęs į sprendimą, priimtą susipažinus su generalinio advokato nuomone, nagrinėti bylą be išvados,

priima šį

Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą susijęs su 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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 6 ir 7 straipsnių išaiškinimu.
- 2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant ginčą tarp kompanijos *Air France SA* (toliau – *Air France*), vienos šalies, ir H.-G. Folkerts bei L.T. Folkerts, rezervavusios kelionę iš Brėmeno (Vokietija) į Asunsjoną (Paragvajus) per Paryžių (Prancūzija) ir San Paulą (Brazilija), kitos šalies, dėl kompensacijos už žalą, kurią pastaroji tvirtina patyrusi dėl vėlavimo atvykti į galutinę paskirties vietą.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

- 3 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtą konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491).
- 4 Monrealio konvencijos III skyrių „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“ sudaro 17–37 straipsniai.
- 5 Šios konvencijos 19 straipsnyje „Vėlavimas“ nustatyta:

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.“
- 6 Šios konvencijos 22 straipsnio 1 dalimi vežėjo atsakomybė už žalą, keleivių patirtą dėl vėlavimo, ribojama 4 150 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui.

Sąjungos teisė

- 7 Reglamento Nr. 261/2004 1–4 ir 15 konstatuojamosiose dalyse skelbiama:

„(1) Bendrijos veiksmais 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 taisyklės [OL L 36, 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.

<...>

- (15) Remiantis reglamento 15 konstatuojamąja dalimi, 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.“

- 8 Reglamento Nr. 261/2004 1 straipsnio „Tikslas“ 1 dalyje nustatyta:

„Šis reglamentas jame nurodytomis sąlygomis nustato minimalias keleivių teises, kai:

- a) juos be jų sutikimo atsisakoma vežti;
- b) jų skrydis atšaukiamas;
- c) jų skrydis atidedamas.“

- 9 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnį „Sąvokų apibrėžimai“:

„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;

<...>“

- 10 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nurodoma:

„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 vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:
- i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;
 - ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;
 - 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.

<...>“

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

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

- a) dviem ar daugiau valandoms – 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba
- b) trimis ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba
- c) keturioms ar daugiau valandoms – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis 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 [b ir] c punktuose 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.“

12 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ numatyta:

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

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

<...>“

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

„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 nebeteko 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.

<...>“

14 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.

2. Be to, keleiviams pasiūloma du kartus nemokamai paskambinti telefonu, išsiųsti telekso ar fakso pranešimus arba elektroninius laiškus.

3. Taikant šį straipsnį, skrydį vykdantis oro vežėjas skiria daug dėmesio riboto judrumo asmenų ir juos lydinių asmenų, taip pat vaikų, kurie vyksta be suaugusiųjų, poreikiams patenkinti.“

15 Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnyje „Teisė į žalos atlyginimą“ nurodyta:

„Tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievoles, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Pirmiausia šis reglamentas jokiu būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su kuriuo skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, grąžintų sumokėtą sumą. Analogiškai, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip ribojanti turizmo kelionių organizatoriaus ar trečiosios šalies, išskyrus keleivį, su kuria skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas pagal atitinkamus taikytinus įstatymus grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją.“

Pagrindinės bylos faktinės aplinkybės ir prejudiciniai klausimai

16 L.-T. Folkerts buvo rezervavusi kelionę iš Brėmeno į Asunsjoną per Paryžių ir San Paulą.

17 Pagal iš pradžių numatytą planą L.-T. Folkerts lėktuvas turėjo išskristi iš Brėmeno 2006 m. gegužės 16 d. 6 val. 30 min. ir atvykti į Asunsjoną, jos galutinę paskirties vietą, tą pačią dieną 23 val. 30 min.

18 Kompanijos *Air France* vykdomą skrydį iš Brėmeno į Paryžių aptarnaujančio lėktuvo išvykimas buvo atidėtas, ir lėktuvas pakilo tik prieš pat devynias, t. y. maždaug dvi su puse valandos vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas išvykimo laikas. L.-T. Folkerts, kuri jau išvykdama iš Brėmeno turėjo visų kelionės skrydžių įlaipinimo talonus, į Paryžių atvyko tik tuomet, kai jungiamajam skrydžiui į San Paulą numatytas *Air France* lėktuvas jau buvo išskridęs. *Air France* perkėlė L.-T. Folkerts rezervaciją ir į San Paulą ją nukreipė vėlesniu skrydžiu. Vėliau atvykusi į San Paulą L.-T. Folkerts nespėjo į iš pradžių numatytą jungiamąjį skrydį į Asunsjoną. Taigi ji atvyko į Asunsjoną tik 2006 m. gegužės 17 d. 10 val. 30 min., t. y. 11 valandų vėliau, nei iš pradžių tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas.

19 Pirmojoje ir vėliau apeliacinėje instancijoje iš kompanijos *Air France* buvo priteista sumokėti L.-T. Folkerts nuostolių atlyginimą įskaitant, be kita ko, 600 eurų sumą pagal Reglamento Nr. 261/2001 7 straipsnio 1 dalies c punktą.

- 20 *Air France* pateikė kasacinį skundą *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis federalinis teismas).
- 21 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad sprendimas dėl šio kasacinio skundo priklauso nuo to, ar L.-T. Folkerts turi teisę iš *Air France* reikalauti kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį.
- 22 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo nuomone, L.-T. Folkerts turi teisę į 600 eurų dydžio kompensaciją, tik jeigu Teisingumo Teismo praktika (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, Rink. p. I-10923) – kurioje keleiviui pripažįstama teisė į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį ir atidėjimo ilgam laikui atveju – taikoma ir tuomet, kai lėktuvas išvyko tvarkaraštyje numatytu laiku, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 6 straipsnio 1 dalį, tačiau galutinė paskirties vieta vis dėlto pasiekta praėjus trimis ar daugiau valandų po iš pradžių numatyto atvykimo laiko.
- 23 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo manymu, tai, ar reikalavimas kompensuoti, kuriuo remiasi atsakovė, yra pagrįstas, priklauso nuo to, ar Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį galima taikyti net tuomet, kai nebuvo tokio skrydžio atidėjimo, kaip nurodytasis šio reglamento 6 straipsnio 1 dalyje. *Bundesgerichtshof* nuomone, remiantis minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* motyvais neįmanoma nustatyti, ar tai, kiek pavėluota atvykti į galutinę paskirties vietą, yra vienintelis veiksnys, lemiantis teisės į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį atsiradimą, ar tokia teisei dėl tokio vėlavimo atsirasti dar būtina, kad būtų tenkinamos šio reglamento 6 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygos, t. y. kad atitinkamą skrydį aptarnaujantis lėktuvas būtų išvykęs vėliau, nei leidžia šioje nuostatoje nustatytos ribos.
- 24 Šiomis aplinkybėmis *Bundesgerichtshof* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:
- „1. Ar keleivis turi teisę į kompensaciją pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 7 straipsnį, jeigu išvykimas atidėtas laikui, neviršijančiam reglamento 6 straipsnio 1 dalyje nustatytų ribų, bet į paskutinę paskirties vietą atvykstama mažiausiai trimis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką?
2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:
- Ar atsakant į klausimą, ar tai yra skrydžio atidėjimas pagal reglamento [Nr. 261/2004] 6 straipsnio 1 dalį, tais atvejais, kai skrydį sudaro keli etapai, reikia atsižvelgti į atskirus etapus ar į atstumą iki paskutinės paskirties vietos?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

- 25 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pateikdamas pirmąjį klausimą iš esmės siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį reikia aiškinti taip, kad šiame straipsnyje numatyta kompensacija turi būti sumokėta nuosekliojo skrydžio, kai vėluojama išvykti mažiau, nei šio reglamento 6 straipsnyje nustatytos ribos, bet galutinė paskirties vieta pasiekama trimis arba daugiau valandų vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas, keleiviui.
- 26 Pirmiausia reikia priminti, kad Reglamento Nr. 261/2004 tikslas, kaip matyti iš jo 1 straipsnio 1 dalies, yra suteikti minimalias teises oro transporto keleiviams, kai jie atsiduria trijose skirtingose situacijose, t. y. kai juos atsisakoma vežti be jų sutikimo, kai atšaukiamas jų skrydis ir kai galiausiai skrydis atidedamas.

- 27 Iš Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio, skirto svarbiausioms sąvokoms, matyti, kad, priešingai atsisakymui vežti ir skrydžio atšaukimui, šiame straipsnyje skrydžio atidėjimas neapibrėžtas.
- 28 Be to, reikia konstatuoti, kad Reglamente Nr. 261/2004 numatytos dvi skirtingos skrydžio atidėjimo situacijos.
- 29 Pirma, tam tikromis aplinkybėmis, kaip antai Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje numatyto skrydžio atidėjimo atveju, šiame reglamente minimas tik skrydžio atidėjimas numatyto išvykimo laiko atžvilgiu.
- 30 Antra, kitomis aplinkybėmis Reglamente Nr. 261/2004 minima tokia skrydžio atidėjimo situacija, kuri konstatuojama atvykimo į galutinę paskirties vietą momentu. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje Sąjungos teisės aktų leidėjas sieja teisinės pasekmės su faktu, kad keleiviai, kurių skrydis atšauktas ir kuriems oro vežėjas siūlo vykti kitu maršrutu, galutinę paskirties vietą pasiekia vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas atšauktojo skrydžio atvykimo laikas.
- 31 Šiuo atžvilgiu reikia nurodyti, kad Reglamente Nr. 261/2004 pateikiama nuoroda į skirtingas skrydžių atidėjimo situacijas atrodo panaši į Monrealio konvencijos, kuri yra Sąjungos teisinės sistemos sudėtinė dalis, 19 straipsnį (žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, Rink. p. I-403, 36 punktą ir 2010 m. gegužės 6 d. Sprendimo *Walz*, C-63/09, Rink. p. I-4239, 19 ir 20 punktus). Šiame straipsnyje pateikiama nuoroda į sąvoką „vėlavimas vežant oru keleivius“, bet nepatikslinama, kuriame tokio vežimo etape turi būti konstatuotas aptariamas vėlavimas.
- 32 Antra, reikia priminti, kad Teisingumo Teismas jau nusprendė, jog kai skrydis atidedamas ilgam, t. y. trims arba daugiau valandų, dėl to vėluojantys keleiviai, kaip antai tie, kurių pradinis skrydis atšauktas ir kuriems oro vežėjas negali pasiūlyti vykti kitu maršrutu Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nustatytomis sąlygomis, turi teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004, nes jie negrižtamai prarado laiko, todėl patyrė analogiškų nepatogumų (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 60 ir 61 punktus bei 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, 34 ir 40 punktus).
- 33 Kadangi nepatogumas, susijęs su atšauktais skrydžiais, patiriamas atvykus į galutinę paskirties vietą, Teisingumo Teismas konstatavo, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos tikslais atidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į šią paskirties vietą laiką (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 61 punktą ir minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 40 punktą).
- 34 Sąvoka „galutinė paskirties vieta“ apibrėžta Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punkte kaip paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame registravimo vietoje, o jungiant skrydžius – paskutinio skrydžio paskirties vieta.
- 35 Iš to matyti, kad nuosekliojo skrydžio atveju siekiant Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos fiksuoto dydžio kompensacijos svarbus tik nustatytas vėlavimas numatyto atvykimo į galutinę paskirties vietą, suprantamą kaip atitinkamo keleivio paskutinio skrydžio paskirties vieta, laiko atžvilgiu.
- 36 Trečia, Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsniu, kuriame nurodytas skrydžio atidėjimas numatyto išvykimo laiko atžvilgiu, vadovaujantis šio straipsnio tekstu, siekiama tik nustatyti sąlygas, kuriomis suteikiama teisė į pagalbos ir rūpinimosi priemones, atitinkamai numatytas šio reglamento 8 ir 9 straipsniuose.
- 37 Iš to matyti, kad fiksuoto dydžio kompensacija, į kurią keleivis turi teisę pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį, kai į galutinę paskirties vietą atvyksta trimis arba daugiau valandų vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką, nesiejama su šio reglamento 6 straipsnyje nustatytų sąlygų laikymusi.

- 38 Be to, aplinkybė, kad toks skrydis, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, numatyto išvykimo laiko atžvilgiu nebuvo atidėtas ilgiau už Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje nustatytas ribas, neturi įtakos oro transporto bendrovių pareigai išmokėti tokio skrydžio keleiviams kompensaciją, kai jie į galutinę paskirties vietą atvyksta trimis ar daugiau valandų vėliau.
- 39 Priešingas sprendimas sukeltų nepagrįstą vertinimo skirtumą, nes juo skirtingai būtų vertinami skrydžio, kai į galutinę paskirties vietą atvykstama trimis ar daugiau valandų vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas, keleiviai pagal tai, ar skrydžio atidėjimas numatyto išvykimo laiko atžvilgiu viršijo Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje nustatytas ribas, nors abiejų keleivių grupių patiriami nepatogumai, susiję su negrįžtamu laiko praradimu, yra tapatūs.
- 40 Ketvirta, per posėdį, be kita ko, Europos Komisija, priminė tam tikrus statistikos duomenis, susijusius su, pirma, tuo, kad nuoseklieji skrydžiai sudaro didelę Europos oro erdvėje vykdomų skrydžių dalį ir, antra, tuo, kad dažnai dėl tokių skrydžių atidėjimų trims ar daugiau valandų, nustatytų atvykus į galutinę paskirties vietą, atitinkami keleiviai nespėja į kitus jungiamuosius skrydžius.
- 41 Šiuo aspektu iš tiesų nagrinėjama pareiga išmokėti kompensaciją keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta tvarka oro transporto vežėjams lemia realius finansinius padarinius (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 76 punktą).
- 42 Tačiau reikia pabrėžti, kad, pirma, šios finansinės pasekmės negali būti laikomos neproporcingomis siekiant aukšto oro keleivių apsaugos tikslo (minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 76 punktas) ir, antra, kad realų šių galimų finansinių pasekmių apimtį galima sušvelninti remiantis trimis toliau išdėstytais elementais.
- 43 Visų pirma, reikia priminti, kad oro transporto vežėjai neprivalo mokėti tokios kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atidėtas ilgam laikui dėl priežasčių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti (2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, Rink. p. I-11061, 34 punktas ir minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 79 punktas).
- 44 Taip pat reikia pažymėti, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 įvykdyti įpareigojimai neapriboja šių oro transporto vežėjų galimybių reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio atidėjimą (vėlavimą) sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, kaip numatyta šio reglamento 13 straipsnyje (minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 80 punktas).
- 45 Be to, kompensacijos dydis, nustatytas kaip 250, 400 ir 600 eurų pagal atitinkamų skrydžių atstumą, gali būti sumažintas 50 % pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalies c punktą, kai skrydis, kuriam netaikomi šio reglamento 7 straipsnio 2 dalių a ir b punktai, atidėtas trumpiau nei keturioms valandoms (minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 63 punktas ir minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 78 punktas).
- 46 Galiausiai bet kuriuo atveju iš teismų praktikos matyti, kad vartotojų, įskaitant oro transporto keleivių, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamas ir net ypač neigiamas ekonomines pasekmes tam tikriems operatoriams (minėto Sprendimo *Nelson ir kt.* 81 punktas ir nurodyta teismų praktika).
- 47 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį prejudicinį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnis aiškintinas taip, kad kompensacija pagal šį straipsnį turi būti mokama atidėto nuosekliojo skrydžio, kai vėluojama išvykti mažiau nei šio reglamento 6 straipsnyje nustatytos ribos, bet galutinė paskirties vieta pasiekama trimis ar daugiau valandų vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas, keleiviui, nes ši kompensacija nesiejama su vėlavimu išvykti, taigi ir su 6 straipsnyje nustatytą sąlygų laikymusi.

Dėl antrojo klausimo

- 48 Atsižvelgiant į teigiamą atsakymą į pirmąjį klausimą, nėra reikalo atsakyti į antrąjį klausimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 49 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio 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 (didžioji kolegija) nusprendžia:

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, 7 straipsnį reikia aiškinti taip, kad kompensacija pagal šį straipsnį turi būti mokama atidėto nuosekliojo skrydžio, kai vėluojama išvykti mažiau nei šio reglamento 6 straipsnyje nustatytos ribos, bet galutinė paskirties vieta pasiekama trimis ar daugiau valandų vėliau, nei tvarkaraštyje numatytas atvykimo laikas, keleiviui, nes ši kompensacija nesiejama su vėlavimu išvykti, taigi ir su 6 straipsnyje nustatytų sąlygų laikymusi.

Parašai.