GENERALINĖS ADVOKATĖS ELEANOR SHARPSTON IŠVADA,

pateikta 2009 m. liepos 2 d.[1]

1. Šiose sujungtose bylose *Bundesgerichtshof* (Vokietija) ir *Handelsgericht Wien* (Austrija) prašo Teisingumo Teismo išaiškinti, kaip atskirti Reglamente (EB) Nr. 261/2004[2] (toliau – reglamentas) vartojamas skrydžio „atidėjimo“ ir „atšaukimo“ sąvokas. *Handelsgericht Wien* taip pat prašo paaiškinti šio reglamento 5 straipsnio 3 dalyje vartojamą „ypatingų aplinkybių“ sąvoką.

Bylai svarbios teisės nuostatos

Monrealio konvencija[3]

2. Monrealio konvencija, kurią pasirašė Bendrija, modernizuoja ir konsoliduoja Varšuvos konvenciją[4]. Šia konvencija, be kita ko, siekiama užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingą kompensaciją, paremtą žalos atlyginimo principu[5].

1 — Originalo kalba: anglų.

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

3 — 1999 m. gegužės 28 d. Monrealio konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo, Bendrijos vardu patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB dėl Europos bendrijos priimamos Konvencijos dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo (Monrealio konvencija) (OL L 194, 2001, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491). Konvencija Bendrijoje įsigaliojo 2004 m. birželio 28 dieną.

4 — Konvencija dėl tam tikrų taisyklių, susijusių su tarptautiniais vežimais oru, unifikavimo, pasirašyta Varšuvoje 1929 m. spalio 12 d., 137 tautų lygos sutarčių 11 serija.

5 — Žr. antrą ir trečią konstatuojamąsias dalis.

3. Šios konvencijos 19 straipsnyje „Vėlavimas“ (*vert. pastaba:* versijose kitomis oficialiomis kalbomis ši sąvoka atitinka reglamente vartojamąją sąvoką „atidėjimas“) nurodoma:

<…>

t) įnašas stiprinant vartotojų apsaugą;

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu 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.“

<…>“

Reglamentas Nr. 261/2004

EB sutartis

5. Šiai bylai svarbios šios reglamento konstatuojamosios dalys:

4. EB 3 straipsnyje nustatyta:

„<…>

„1. Siekiant 2 straipsnyje[6] iškeltų tikslų, kaip numatyta šioje Sutartyje ir laikantis joje nustatytų terminų, Bendrijos veiklos sritys yra šios:

(2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

6 — „Bendrija, įkurdama bendrąją rinką bei Ekonominę ir pinigų sąjungą ir įgyvendindama 3 bei 4 straipsniuose nurodytas bendros politikos kryptis arba veiklą, kelia sau uždavinį visoje Bendrijoje skatinti [šiame straipsnyje nurodytus tikslus, pavyzdžiui, darnią, subalansuotą ir tolygią ekonominės veiklos plėtrą].“

<…>

6. 2 straipsnio 1 dalyje „atšaukimas“ apibrėžtas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“. Reglamente nepateikiama „atidėjimo“ apibrėžtis.

(12) Nemalonumai ir nepatogumai, kuriuos sukelia keleiviams skrydžių atšaukimas, taip pat turėtų būti sumažinti. Tai turėtų būti pasiekiama skatinant vežėjus pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, be to, pasisiūlyti tinkamai nukreipti juos kitu maršrutu, kad keleiviai galėtų kitaip suplanuoti kelionę. Oro vežėjai, kurie to nepadaro, turėtų išmokėti keleiviams kompensacijas, išskyrus atvejus, kai skrydžiai atšaukiami dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

7. 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

<…>

a) skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 8 straipsnį[7];

(17) Keleiviais, kurių skrydžiai atidedami nurodytam laikui, turėtų būti tinkamai pasirūpinta, ir jie turėtų turėti galimybę atsisakyti skrydžio bei atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba tęsti kelionę patenkinamomis sąlygomis.

b) oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį[8], taip pat

<…>“

7 — Žr. šios išvados 10 punktą.
8 — Žr. šios išvados 11 punktą.

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.

2. Kai keleiviams pranešama apie skrydžio atšaukimą, jiems paaiškinama, kokiu kitu transportu jie galėtų keliauti.

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.

4. Dėl klausimų, susijusių su tuo, ar keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo padaryta, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“

8. 6 straipsnyje „Atidėjimas“ nurodyta:

„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 vykdantis oro vežėjas teikia keleiviams:

i) 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą[9];

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[10].

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

9. 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ nustatyta:

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

a) 250 eurų visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

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

9 — Žr. šios išvados 11 punktą.

10 — Žr. šios išvados 10 punktą.

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 vykdantis oro vežėjas gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.

<…>“

10. 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 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.

<…>“

11. 9 straipsnyje „Teisė į rūpinimąsi“ išvardyta, ką keleiviai turi teisę gauti:

„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. <…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

Byla C-402/07 Sturgeon

12. Christopher Sturgeon su žmona ir dviem vaikais per *Condor Flugdienst GmbH* (toliau – *Condor*) rezervavo vietas skrydžiui pirmyn iš Frankfurto prie Maino (Vokietija) į Torontą (Kanada) ir atgal. Toliau šiuos asmenis vadinsiu Sturgeon šeimos nariais.

13. Sturgeon šeimos narių atgalinis skrydis iš Toronto buvo numatytas 2005 m. liepos 9 d. 16 val. 20 minučių. Iš tikrųjų jie išvyko tik kitą dieną. Todėl į Frankfurtą atvyko ne 2005 m. liepos 11 d. 7 val.–7 val. 15 min., bet 25 valandomis vėliau.

14. Sturgeon šeimos nariai teigia, kad 2005 m. liepos 9 d. maždaug 23 val. 30 min. skrydžio vadovas paskelbė, jog skrydis atšauktas, ir kad ši informacija buvo parodyta išvykimų švieslentėje. Bagažas, kuris jau buvo atiduotas pakrauti, grąžintas keleiviams ir šie nuvežti nakvoti į viešbutį, į kurį atvyko 2 val. 30 minučių. Kitą dieną keleiviai turėjo iš naujo prisiregistruoti per kitą oro vežėjo langelį. Jiems suteiktos kitos vietos ir jie turėjo dar kartą pereiti saugumo patikrinimą. Tačiau atgalinio skrydžio numeris tuo metu, t. y. viena diena vėliau, atitiko jų rezervacijoje nurodytąjį skrydžio numerį.

15. Sturgeon šeimos nariai teigia, kad, atsižvelgiant į aplinkybes ir ypač į 25 valandų vėlavimą, jų skrydis iš tikrųjų buvo ne atidėtas, bet atšauktas, todėl jie turi teisę gauti 600 EUR asmeniui skrydžio atšaukimo kompensaciją[11].

16. *Condor* tvirtina, kad skrydis buvo tik atidėtas.

17. *Amtsgericht Rüsselsheim* nusprendė, kad skrydis buvo atidėtas, o ne atšauktas. Todėl jis atmetė Sturgeon šeimos narių reikalavimus išmokėti kompensaciją.

18. Šios šeimos narių apeliacinį skundą *Landgericht Darmstadt* atmetė, tačiau tuo pagrindu, kad kyla neaiškumų šiai bylai

11 — Be to, jie prašo priteisti negautas pajamas, prarastų traukinio vietų rezervacijų ir bilietų kainą. Subsidiariai jie prašo grąžinti 30 % už bilietus sumokėtos kainos. Šie reikalavimai nėra svarbūs pateiktiems prejudiciniams klausimams.

svarbiu teisės klausimu, t. y. dėl „atšaukimo“ ir „atidėjimo“ atskyrimo, jis leido pateikti kasacinį skundą *Bundesgerichtshof*.

19. *Bundesgerichtshof* pripažino, kad Sturgeon šeimos narių kasacinio skundo išsprendimas susijęs su reglamento 2 straipsnio 1 dalies ir galbūt 5 straipsnio 1 dalies c punkto išaiškinimu. Todėl jis sustabdė bylos nagrinėjimą ir pateikė Teisingumo Teismui tokius prejudicinius klausimus:

„1. Ar aiškinant sąvoką „atšaukimas“ lemiamą reikšmę turi tai, ar atsisakyta iš pradžių numatyto skrydžio plano, ir todėl atidėjimas, neatsižvelgiant į jo trukmę, nėra atšaukimas, jeigu oro bendrovė neatsisako iš pradžių numatyto skrydžio plano?

2. Jeigu į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, kokiomis aplinkybėmis suplanuoto skrydžio atidėjimas traktuotinas nebe kaip atidėjimas, o kaip atšaukimas? Ar atsakymas į šį klausimą priklauso nuo atidėjimo trukmės?“

Byla C-432/07 Böck ir Lepuschitz

20. Stefan Böck ir Cornelia Lepuschitz per *Air France SA* (toliau – *Air France*) rezervavo skrydžių vietas vykti iš Vienos (Austrija) į Meksiką (Meksika). Jų kelionę sudarė šios atkarpos: 2005 m. vasario 18 d. skrydis iš Vienos į Paryžių ir iš Paryžiaus į Meksiko miestą, 2005 m. kovo 7 d. – iš Kankuno į Meksiko miestą ir iš Meksiko miesto į Paryžių, 2005 m. kovo 8 d. – iš Paryžiaus į Vieną.

21. 2005 m. kovo 7 d. S. Böck ir C. Lepuschitz, registruojantis skrydžiui Nr. AF439 iš Meksiko miesto (faktiškai iki jų įregistravimo), buvo informuoti, kad jų skrydis atšauktas dėl techninės problemos. Atsiliepiant į jų prašymą, jiems buvo pasiūlyta vykti *Continental Airlines* (toliau – *Continental*) vykdomu skrydžiu Nr. CO1725Y, kurį aptarnaujantis lėktuvas iš Meksiko miesto išvyko 2005 m. kovo 8 d. 12 val. 20 minučių.

22. S. Böck ir C. Lepuschitz priėmė šį pasiūlymą. Kad gautų bilietus iš *Continental* bilietų langelio, jie turėjo prieš tai iš *Air France* agentūros Meksiko mieste gauti atitinkamą patvirtinimą. *Air France* užtikrino jiems viešbutį, maistą ir transportą į viešbutį ir atgal. Galiausiai S. Böck ir C. Lepuschitz į Vieną atvyko 21 valanda vėliau nei numatyta.

23. Likę 2005 m. kovo 7 d. skrydžiu Nr. AF439 turėję vykti keleiviai, kurių rezervuotos vietos nebuvo pakeistos į *Continental* vykdomo skrydžio vietas, išskrido iš Meksiko miesto į Paryžių 2005 m. kovo 8 d. lėktuvu, kurio registracijos numeris FGSP. Šis lėktuvas, šiek tiek pakeitus skrydžio numerį (AF439A), išskrido 19 val. 35 min. ir į Paryžių atskrido 2005 m. kovo 9 d. 13 val. 9 minutės. Šis skrydis buvo papildomas prie kovo 8 d. *Air France* vykdyto reguliariojo skrydžio.

24. S. Böck ir C. Lepuschitz teigia, kad pagal reglamento 5 straipsnį kartu su 7 straipsnio 1 dalies c punktu *Air France* turėtų kiekvienam jų sumokėti 600 EUR kompensaciją už atšauktą skrydį.

25. Pirmojoje instancijoje *Bezirksgericht für Handelssachen Wien* atmetė ieškinį nusprendęs, kad 2005 m. kovo 7 d. numatytas skrydis buvo atidėtas, o ne atšauktas reglamento prasme, o vien dėl skrydžio atidėjimo teisė į kompensaciją neatsiranda.

26. S. Böck ir C. Lepuschitz pateikė apeliacinį skundą *Handelsgericht Wien*, kuris nusprendė pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnį kartu su 2 straipsnio l punktu ir 6 straipsnį reikia aiškinti taip, kad išskridimo uždelsimas 22 valandoms yra „skrydžio atidėjimas“ 6 straipsnio prasme?

2. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 2 straipsnio l punktą reikia aiškinti taip, kad atvejai, kai praėjus ilgam laiko tarpui (22 valandos) keleiviai pervežami skrydžiu kitu numeriu (prie pradinio numerio pridėta raidė A), jei taip pervežama tik dalis (nors ir didesnė) pradiniam skrydžiui įregistruotų keleivių bei kiti pradiniam skrydžiui neįregistruoti keleiviai, laikytini ne „skrydžio atidėjimu“, o skrydžio atšaukimu?

Teigiamai atsakius į antrąjį klausimą:

3. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad lėktuvo techninis gedimas ir jo sukeltas skrydžių tvarkaraščio pakeitimas yra ypatingos

aplinkybės (kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir ėmusis visų tinkamų priemonių)?“

27. Pastabas raštu pateikė Sturgeon šeimos nariai, S. Böck bei C. Lepuschitz, *Condor*, *Air France*, Austrijos, Graikijos, Italijos, Jungtinės Karalystės, Lenkijos, Prancūzijos, Švedijos vyriausybės ir Komisija.

28. Sturgeon šeimos narių, S. Böck bei C. Lepuschitz, *Condor*, Graikijos bei Jungtinės Karalystės vyriausybių ir Komisijos vardu teismo posėdyje buvo pateiktos žodinės pastabos.

Dėl „atidėjimo“ ir „atšaukimo“ atskyrimo

29. Savo dviem klausimais *Sturgeon* byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas prašo paaiškinti, ar „atšaukimui“ būtina, kad būtų atsisakyta iš anksto numatyto skrydžio plano ir, jei atsakymas į šį klausimą būtų neigiamas, ar atidėjimas praėjus tam tikram laikotarpiui gali tapti atšaukimu. *Böck ir Lepuschitz* byloje pirmuoju ir antruoju klausimais Teisingumo Teismo klausiama, ar 22 valandų atidėjimas vis dar yra „atidėjimas“ reglamento 6 straipsnio prasme ir ar toks atidėjimas, dėl kurio keleiviai pervežami kitu numeriu pažymėtu skrydžiu, nevežant visų ankstesniame skrydyje vietas rezervavusių keleivių, veikiau nėra atšaukimas.

30. Abu prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai iš esmės klausia, kaip atskirti „atidėjimą“ nuo „atšaukimo“ reglamento 2 straipsnio 1 dalies prasme ir ar „atidėjimas“ praėjus tam tikram laikotarpiui gali būti laikomas „atšaukimu“ reglamento prasme.

Išankstinė pastaba – reglamento priėmimo aplinkybės

31. Pradinio pasiūlymo priimti reglamentą aiškinamojo memorandumo[12] 20 punkte Komisija nurodė, kad „atšaukimas operatoriaus iniciatyva <…> yra atsisakymas suteikti sutartimi įsipareigotą paslaugą, išskyrus išimtines, nuo jo nepriklausančias aplinkybes, kaip

12 — Pasiūlymas priimti Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą, nustatantį bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, COM(2001) 784 galutinis (toliau – pradinio Komisijos pasiūlymo paaiškinamasis memorandumas).

antai politinė suirutė, itin blogos meteorologinės sąlygos, neadekvatus saugumas ir netikėtos techninės saugumo problemos. Komerciniais sumetimais atšauktas skrydis keleiviui paprastai sukelia neleistinai daug nemalonumų ir jis dėl to praranda neleistinai daug laiko, ypač jei apie tai neinformuojamas iš anksto“. 23 punkte teigiama: „Nors keleiviai dėl skrydžio atidėjimo patiria tokių pat nepatogumų ir sunkumų kaip ir atsisakymo vežti ar skrydžio atšaukimo atvejais, šios situacijos skiriasi tuo, kad operatorius visuomet yra atsakingas už atsisakymą vežti ir skrydžio atšaukimą (išskyrus įvykusius dėl ne nuo jo priklausančių priežasčių), tačiau ne visuomet – už skrydžio atidėjimą. Kitos dažniausiai pasitaikančios priežastys yra oro eismo valdymo sistemos ir oro uostų riboti pajėgumai. Kaip nurodyta Komisijos komunikate dėl oro keleivių apsaugos, šios institucijos nuomone, pastaraisiais atvejais operatoriai neturėtų būti įpareigoti mokėti keleiviams atidėto skrydžio kompensacijas“.

32. Ne taip paprasta suprasti, pagal ką Komisija atskiria minėtas situacijas. Aiškinamajame memorandume pirmiausia teigiama, kad aviakompanijos visuomet atsakingos už skrydžių atšaukimus, išskyrus kai šią atsakomybę pašalina išimtinės aplinkybės (šis principas vėliau įtvirtintas reglamento 5 straipsnyje, kuriame Komisijos nurodytos „išimtinės aplinkybės“ perkrikštytos į „ypatingas aplinkybes“)[13]. Toliau paaiškinamajame memorandume nurodytos aplinkybės, kai aviakompanijos (objektyviai) nėra atsakingos už atidėjimus. Už šias aplinkybes, kaip ir už prie skrydžių atšaukimų minėtas „išimtines aplinkybes“, aviakompanija (objektyviai) nėra atsakinga. Logiška būtų tikėtis, kad paaiškinamajame memorandume bus pasiūlyta (tiek atšauktų, tiek atidėtų skrydžių atžvilgiu), kad aviakompanija neprivalo mokėti kompensacijos tais atvejais, kai atidėjimas ar atšaukimas, objektyviai vertinant, kilo ne dėl jų kaltės. Vietoj to paaiškinamajame memorandume tepateikiamas plikas teiginys, jog „Komisija mano, kad šiomis aplinkybėmis operatoriai neturėtų būti įpareigoti mokėti keleiviams atidėto skrydžio kompensacijų“.

33. Atšaukimo atveju Komisija pasiūlė tokią pačią kompensaciją kaip ir atsisakymo vežti atveju, o paaiškinamojo memorandumo 11 punkte nurodė, kad jos dydis turėtų būti „atgrasomojo pobūdžio“. 14 punkte šio dydžio apskaičiavimas išsamiau paaiškinamas taip: „Siekiant atgrasyti operatorius nuo atsisakymo vežti visus keleivius, nesvarbu, kokia klase jie keliauja, Komisija siūlo nustatyti tokią fiksuoto dydžio kompensaciją, kurią sudarytų dviguba daugumos verslo klasės kelionių kaina“.

13 — Žr. šios išvados 98–101 punktus.

34. Gali būti, kad Komisijos omeny turėtas „atšaukimo“ ir „atidėjimo“ atskyrimo pagrindas buvo ne poveikis keleiviams, bet operatoriaus atsakomybės lygis, t. y. skirtumas tarp sąmoningo sprendimo atšaukti skrydį komerciniais sumetimais („atšaukimas“), o to nedaryti turėtų būti skatinama reikalaujant mokėti atgrasančio dydžio kompensacijas, ir tikrų pastangų, kilus išorės sunkumų, nuvežti, nors ir pavėluotai, keleivius į paskirties vietą („atidėjimas“), pastaruoju atveju operatorius įpareigojant suteikti tik tam tikrą pagalbą. Jeigu tai buvo tikrasis sumanymas, tuomet yra tam tikros painiavos tarp „priežasties“ ir „kaltės“ sąvokų. Nesunku įsivaizduoti situacijas, kai tikrosios pastangos kuo greičiau nuvežti keleivius į paskirties vietą neatsiejamos nuo numatyto skrydžio atšaukimo (kai, pvz., akivaizdu, kad skrydis negali būti vykdomas numatytu laiku) ir pasirūpinimo, kad keleiviai išvyktų kitu skrydžiu[14]. Kita vertus, skrydžio, kuriame vietas rezervavosi tik keli keleiviai, atidėjimas gali būti pratęstas iš esmės komerciniais sumetimais, kai su kitu skrydžiu, kuriame vietas užsirezervavo daugiau keleivių, susijusiems sunkumams išspręsti aviakompanijos kaip pakaitiniu pasinaudoja pirmu joms prieinamu lėktuvu[15]. Jei teikdama pasiūlymą Komisija vadovavosi principu, kad „aviakompanijos privalo mokėti kompensaciją tik jei yra jų kaltės, bet ne kitais atvejais“, tikėtina, kad ji būtų pasiūliusi nuostatą komerciniais sumetimais atidėtiems skrydžiams nustatyti (ir sankcijoms už tai skirti).

35. Tačiau iš teisėkūros proceso nematyti, kad šiam atskyrimui būtų teikta daugiau dėmesio, ypač po to, kai nuspręsta sumažinti kompensacijų dydį. Galiausiai priimtame tekste sudėtinga atsekti kriterijus, kuriais vadovaujantis „atšaukimas“ atskirtas nuo „atidėjimo“.

Kodėl svarbus „atidėjimo“ ir „atšaukimo“ atskyrimas?

36. Reglamento 2 straipsnio 1 dalyje „atšaukimas“ apibrėžiamas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“. Reglamente nėra panašios „atidėjimo“ sąvokos apibrėžimo. „Atidėjimas“ neapibrėžtas ir Varšuvos bei Monrealio konvencijose. Monrealio konvencijos 19 straipsnyje tik apibendrintai nurodoma, kad oro vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl „vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius“. Šis sakinys apima daugelį arba net visus atvejus, reglamente apibrėžtus kaip „skrydžio atšaukimas“, todėl yra daug platesnis nei šiame reglamente pavartota „skrydžio atidėjimo“ sąvoka.

37. Tačiau reglamento sistemoje svarbu atskirti „atidėjimą“ ir „atšaukimą“. Reglamento 5 straipsniu atšaukto skrydžio keleiviams suteikiama teisė gauti nustatyto dydžio kompensaciją. Reglamento 6 straipsnyje

14 — Kadangi atšaukus skrydį keleiviams reikia išmokėti kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnį, nurodytoje situacijoje gaunamas ydingas rezultatas, nes aviakompanijai (bet ne keleiviams) naudingiau „tik“ atidėti skrydį.

15 — Žr. faktines prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Kramme,* C-396/06, aplinkybes, apibūdintas šioje byloje pateiktoje mano išvadoje (su kuria galima susipažinti Teisingumo Teismo svetainėje). Prašymas priimti prejudicinį sprendimą šioje byloje atsiimtas prieš priimant sprendimą.

panašios nuostatos, kurioje būtų numatyta skrydžio atidėjimo kompensacija, nėra.

38. Reglamente visiškai pagrįstai įtvirtinta automatiškai atsirandanti atšauktų skrydžių keleivių teisė į kompensaciją. Tačiau, kaip savo rašytinėse pastabose pažymi Lenkijos vyriausybė, reglamente įtvirtintas atšaukimo ir atidėjimo atskyrimas gali lemti skirtingą objektyviai panašiose situacijose atsidūrusių keleivių vertinimą.

39. Tai neišvengiamai kelia (esminį) klausimą, ar reglamentu nepažeidžiamas vienodo vertinimo principas.

Vienodo vertinimo principo poveikis

40. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką vienodo požiūrio arba nediskriminavimo principas reikalauja, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas[16].

41. Reglamento 5, 6 ir 7 straipsnių galiojimas jau buvo ginčytas byloje *IATA ir ELFAA*, tačiau joje galiojimas ginčytas žvelgiant iš oro vežėjų, o ne keleivių perspektyvos.

42. Toje byloje ELFAA teigė, kad jos atstovaujami pigių skrydžių oro vežėjai diskriminuojami tuo pagrindu, kad šiuose straipsniuose numatytomis priemonėmis nustatomi tokie patys įpareigojimai visiems oro vežėjams, neatsižvelgiant į jų kainodaros strategiją ir siūlomas paslaugas. Be to, ELFAA tvirtino, kad Bendrijos teisė nenustato tokių pačių įpareigojimų kitoms transporto rūšims, ir todėl netiesiogiai – kad taip išskirtas vienas transporto sektorius yra diskriminuojamas.

43. Teisingumo Teismas nusprendė, kad kiekviename skirtingų transporto rūšių veiklos sektoriuje veikiančių įmonių situacija

16 — Žr., pavyzdžiui, 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA* (C-344/04, Rink. p. I-403) 95 punktą ir 2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Emirates Airlines* (C-173/07, Rink. p. I-5237) 39 punktą.

nėra panaši ir kad dėl skrydžio atidėjimo ilgam laikui nukentėjusių keleivių situacija objektyviai skiriasi nuo kitų rūšių transporto keleivių situacijos tokiu pačiu atveju. Be to, dėl skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui oro vežėjų keleiviai patiria panašią žalą, nesvarbu, su kuria aviakompanija jie sudarė sutartį, ir tai visiškai nesusiję su jų vykdoma kainodaros strategija[17]. Teisingumo Teismas padarė išvadą, jog „tam, kad nepažeistų lygybės principo atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 tikslą padidinti visų oro vežėjų keleivių apsaugą, Bendrijos teisės aktų leidėjas privalo vienodai traktuoti visas aviakompanijas“[18].

44. *IATA ir ELFAA* byloje Teisingumo Teismas eksplicitiškai patvirtino, kad pagrindinis reglamento tikslas – padidinti visų oro keleivių apsaugą. Remdamasis šia prielaida, Teisingumo Teismas išnagrinėjo ir atmetė ELFAA argumentus. ELFAA teigė, kad oro transportas ir kitos transporto rūšys yra panašios. Teisingumo Teismas atsakė, kad vertinant iš su atšaukimu ar atidėjimu ilgam laikui susidūrusių keleivių perspektyvos taip nėra. ELFAA teigė, kad negalima sulyginti tradicinių aviakompanijų ir pigių skrydžių aviakompanijų. Teisingumo Teismas atsakė, kad vertinant iš su atšaukimu ar atidėjimu ilgam laikui susidūrusių keleivių perspektyvos tą daryti galima. Kitaip tariant, ELFAA siūlė Teisingumo Teismui išnagrinėti reglamentą iš aviakompanijų perspektyvos. Teisingumo Teismas atmetė šį požiūrį ir išnagrinėjo ELFAA argumentus (ir reglamentą) iš *keleivių perspektyvos*.

45. Taip pat svarbu paminėti, kad atšauktų skrydžių keleivius ir ilgam laikui atidėtų skrydžių keleivius savo analizėje Teisingumo Teismas vertino kaip sudarančius *vieną kategoriją*.

46. Kaip Teisingumo Teismas nurodė sprendime *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.*, „skirtingu vertinimu pažeisti vienodo požiūrio principą galima tik tuomet, kai nagrinėjamos situacijos yra panašios visų jas apibūdinančių elementų atžvilgiu“. Šiuos elementus ir jų panašumą „reikia apibrėžti ir įvertinti *atsižvelgiant į Bendrijos akto*, kuriuo remiantis nagrinėjamas skirtumas nustatytas, *paskirtį bei tikslą*. Be to, reikia atsižvelgti į srities, kuriai nagrinėjamas aktas priklauso, principus ir tikslus“[19].

17 — Dėl žalos pobūdžio 43 punkte Teisingumo Teismas konstatavo, kad bet koks atidėjimas ir ypač atidėjimas ilgam laikui vežant keleivius oru, apskritai vertinant, gali padaryti dvejopos žalos. Pirma, atidėjimas pernelyg ilgam laikui visiems keleiviams sukelia beveik tapačią žalą, kurią atlyginti galima iškart suteikiant standartinę pagalbą visiems atitinkamiems asmenims arba jais pasirūpinant, t. y. patiekiant, pavyzdžiui, gaiviųjų gėrimų, maisto, apgyvendinant ir suteikiant galimybę paskambinti telefonu. Antra, keleiviai gali patirti nuo kelionės priežasčių neatsiejamą individualią žalą ir norint ją atlyginti reikia kiekvienu atveju įvertinti padarytos žalos dydį. Todėl pastaroji žala gali būti atlyginta tik *a posteriori* ir individualiai.

18 — Sprendimo *IATA ir ELFAA* 94–98 punktai; taip pat žr. sprendimo *Emirates Airlines* 35 punktą.

19 — 2008 m. gruodžio 16 d. Sprendimo *Arcelor Atlantique ir Lorraine ir kt.* (C-127/07, Rink. p. I-9895) 25 ir 26 punktai (pasviruoju šriftu išskirta mano), kuriuose daroma nuoroda į 1971 m. spalio 27 d. Sprendimo *Rheinmühlen Düsseldorf* (6/71, Rink. p. 823) 14 punktą; 1977 m. spalio 19 d. Sprendimo *Ruckdeschel ir kt.* (117/76 ir 16/77, Rink. p. 1753) 8 punktą; 1994 m. spalio 5 d. Sprendimo *Vokietija prieš Tarybą* (C-280/93, Rink. p. I-4973) 74 punktą ir 1998 m. kovo 10 d. Sprendimo *T. Port* (C-364/95 ir C-365/95, Rink. p. I-1023) 83 punktą.

47. Sprendime *IATA ir ELFAA* Teisingumo Teismas nedviprasmiškai nurodė, kad reglamento 5 straipsnio (atšaukimas) ir 6 straipsnio (atidėjimas) nuostatų tikslas aiškiai matyti iš 1 ir 2 konstatuojamųjų dalių, pagal kurias Bendrijos veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai, nes skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nepatogumų[20].

48. Taigi sprendime *IATA ir ELFAA* Teisingumo Teismas aiškiai identifikavo keleivių apsaugą kaip „tiesioginį tikslą“ arba „Bendrijos teisės aktais eksplicitiškai įtvirtintą tiesioginį tikslą“, nors ir pripažino, kad reglamentu netiesiogiai gali būti siekiama ir kitų – antraeilių – tikslų (kaip antai prevencinėmis priemonėmis sumažinti bendrą atšauktų ir ilgam laikui atidėtų skrydžių skaičių)[21].

49. Šį požiūrį patvirtina tai, kad, kaip yra pažymėjęs Teisingumo Teismas, Bendrijos teisės aktų leidėjo nustatytų skirtingų priemonių apimtis kinta „atsižvelgiant į keleivių patirtos žalos dydį, kuris yra nustatomas arba pagal skrydžio atidėjimo ir kito skrydžio laukimo trukmę, arba pagal pranešimo suinteresuotiesiems asmenims apie skrydžio atšaukimą laiką“[22]. Nors laiko apskaičiavimo atskaitos taškas atšaukimo ir atidėjimo ilgam laikui atvejais skiriasi, žalos dydis abiem atvejais skaičiuojamas atsižvelgiant į trukmę.

50. Be to, vartotojų apsaugos stiprinimas yra viena iš EB 3 straipsnio 1 dalies t punkte paminėtų veiklos sričių, o to Bendrija turi siekti įgyvendindama EB 2 straipsnyje įtvirtintus bendruosius Bendrijos tikslus[23].

51. Tačiau reglamente numatyta, neatsižvelgiant į sukeltų nepatogumų dydį, kad atšaukus skrydį automatiškai atsiranda teisė gauti kompensaciją (pagal 7 straipsnį), o atidėjimo atveju tokia teisė niekada neatsiranda. Todėl, kaip matyti iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą *Sturgeon* byloje ir kaip teismo posėdyje nurodė Komisija, atrodo, kad regla-

20 — 16 išnašoje minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 69 punktas ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Wallentin-Hermann* (C-549/07, Rink. p. I-11061) 18 punktas. Tame pačiame reglamento 2 konstatuojamosios dalies sakinyje kalbama apie „skrydžių atšaukimą arba atidėjimą ilgam laikui“ visiškai jų neišskiriant.

21 — 16 išnašoje minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 82 ir 83 punktai ir šioje byloje pateiktos generalinio advokato L. A. Geelhoed išvados 121 ir 122 punktai.

22 — 16 išnašoje minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 85 punktas.

23 — Taip pat žr. generalinio advokato L. A. Geelhoed išvados byloje *IATA ir ELFAA* 117–119 punktus, kur generalinis advokatas nurodęs EB 153 straipsnio 2 dalį (kuria reikalaujama atsižvelgti į vartotojų apsaugos reikalavimus nustatant bei įgyvendinant kitas Bendrijos politikos ir veiklos kryptis) bei EB 95 straipsnio 3 dalį (kuria reikalaujama aukšto lygio vartotojų apsaugos) daro išvadą, kad vartotojų apsauga neabejotinai yra Sutartyje aiškiai įtvirtintas teisėtas tikslas.

mentas grindžiamas prielaida, jog atšaukimas neišvengiamai sukelia daugiau nepatogumų keleiviams ir todėl reikia didesnės apsaugos nei „paprasčiausio“ atidėjimo atveju[24].

52. Man visiškai neaišku, kodėl taip turėtų būti. Savo rašytinėse pastabose Komisija iš tiesų pripažįsta, kad faktiškai atšaukimas ne visuomet sukelia daugiau nepatogumų nei atidėjimas.

53. Įsivaizduokime, kad keleivis A ir keleivis B per skirtingus oro vežėjus užsirezervavo vietas skrydžiams iš Briuselio į Niujorką, pagal kuriuos išvykimas numatytas 8 val. 30 minučių. Į oro uostą atvykusiam A keleiviui pasakoma, kad jo skrydis atšauktas. Jam pasiūloma vieta kitame skrydyje į Niujorką, pagal kurį išvykimas numatytas kitą dieną 8 val. 30 minučių. Į oro uostą atvykusiam B keleiviui pasakoma, kad jos skrydis atidėtas. Galiausiai jo skrydį aptarnaujantis lėktuvas išvyksta tuo pačiu momentu, kaip ir A keleivio naująjį skrydį aptarnaujantis lėktuvas, t. y. vieną dieną vėliau nei numatytas išvykimas. Abu keleiviai į Niujorką atvyksta tuo pačiu laiku. Šių keleivių situacijos iš esmės identiškos. Tačiau reglamente numatytą teisę gauti kompensaciją turi tik A keleivis.

54. Taigi toks atšaukimo ir atidėjimo atskyrimas, koks šiuo metu įtvirtintas reglamente, neatitinka šio reglamento tikslo.

55. Tai dar akivaizdžiau matyti įvertinus (ydingą) situaciją, kurią reglamentas gali lemti tuo atveju, kai daugiau nepatogumų patyrusiems keleiviams gali būti atsisakyta automatiškai suteikti kompensaciją, o mažiau nepatogumų patyrusiesiems – ji suteikta. Įsivaizduokime tuos pačius keleivius A ir B (akivaizdūs „dažnai skraidantys keleiviai“), per skirtingus oro vežėjus užsisakiusius vietas skrydžiams iš Briuselio į Niujorką, pagal kuriuos išvykimai numatyti 10 val. 30 minučių. Į oro uostą atvykęs A keleivis sužino, kad jo skrydis atšauktas. Tačiau vežėjas nedelsdamas pasiūlo alternatyvų 11 valandos skrydį, kurį vykdo kitas oro vežėjas. Į oro uostą atvykęs B keleivis informuojamas, kad jo skrydis atidėtas. Galiausiai jo skrydį aptarnaujantis lėktuvas išvyksta 22 val. 30 min. arba 12 valandų vėliau nei numatytas išvykimo laikas. Akivaizdu, kad B keleivis patyrė daugiau nepatogumų.

56. A keleivis (kuris beveik nepatyrė nepatogumų) turės teisę reikalauti kompensacijos pagal reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį. B keleivis, slenkant valandoms, turės teisę tik: gauti maisto ir gėrimų[25] bei keletą nemokamų pokalbių tele-

24 — Žr. reglamento 12 konstatuojamąją dalį (skirtą atšaukimui) ir 17 konstatuojamąją dalį (skirtą atidėjimui). Skirtingi šiose konstatuojamosiose dalyse pasiūlyti sprendimo būdai tiesiogiai prieštarauja 2 konstatuojamajai daliai, kurioje pripažįstama, kad „atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų“.

25 — 6 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis, kuriame daroma nuoroda į 9 straipsnio 1 dalies a punktą. Kadangi pavyzdyje nurodytas skrydis yra transatlantinis, B keleivis turės laukti keturias valandas, kol įgis teisę į tai, kad „juo būtų pasirūpinta“ pagal 9 straipsnį.

fonu (arba išsiųsti pranešimus teleksu, faksu ar elektroniniu paštu)[26]; ir tik vėliau (praėjus penkioms valandoms) turės teisę gauti kompensaciją, jei nuspręs ilgiau nebelaukti[27]. Nors teisė į tai, kad keleiviu būtų tinkamai pasirūpinta, neabejotinai yra vertinga, ji sunkiai prilyginama A keleivio gausimai kompensacijai.

57. Prie pasiūlymo dėl reglamento pridėtame aiškinamajame memorandume paaiškindama, kaip atitinkama priemonė sustiprina vartotojų apsaugą, Komisija pateikia tokį atšaukimo ir atidėjimo atskyrimo komentarą: „Nors keleiviai dėl skrydžio atidėjimo patiria tokių pat nepatogumų ir sunkumų kaip ir atsisakymo vežti ar skrydžio atšaukimo atvejais, šios situacijos skiriasi tuo, kad operatorius visuomet yra atsakingas už atsisakymą vežti ir skrydžio atšaukimą (išskyrus įvykusius dėl ne nuo jo priklausančių priežasčių), tačiau ne visuomet – už skrydžio atidėjimą“[28].

58. Šis paaiškinimas negali būti pagrįstas išsamia analize.

59. Komisija eksplicitiškai pripažįsta, kad keleivių patiriami nepatogumai yra vienodi, nesvarbu, ar jų skrydis buvo atidėtas ilgam laikui, ar atšauktas. Jei tai tiesa (o iš tikrųjų taip ir atrodo), šios dvi keleivių kategorijos turėtų būti vertinamos vienodai (nors taip nėra), nes abiem vienodai reikia ir abi vienodai nusipelno apsaugos. Toliau Komisija tvirtina, jog atšaukimas ir atidėjimas skiriasi tuo, kad operatorius visuomet yra atsakingas už atsisakymą vežti ir skrydžio atšaukimą (išskyrus kai jis už tai neatsako), ir kad jis ne visuomet atsako už skrydžio atidėjimus (reikia manyti, išskyrus atvejus, kai jis už juos atsako). Tai atskyrimas nesant skirtumų.

60. Man atrodo, kad šis atskyrimas turėjo būti grindžiamas (vėlgi, atsižvelgiant į sustiprintą vartotojų apsaugą) tuo, kad kai operatorius *nėra atsakingas* už nepatogumus (kurių kilo dėl skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui), jis neprivalo mokėti kompensacijos; ir atvirkščiai, kai jis *yra* atsakingas, jis privalo mokėti. Kitaip tariant, kompensacijos mokėjimo kriterijus turi būti ne priežastis, bet operatoriaus kaltė (plačiąja prasme).

26 — Ten pat, nuoroda į 9 straipsnio 2 dalį.

27 — 6 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis, kuriame daroma nuoroda į 8 straipsnio 1 dalies a punktą.

28 — 12 išnašoje minėto pradinio Komisijos pasiūlymo paaiškinamojo memorandumo 23 punktas.

61. Jeigu taip yra iš tikrųjų, tai vis dėlto nepaaiškina, kodėl nepatogumų dėl ilgam laikui atidėto skrydžio patiriantys keleiviai vertinami kitaip. Operatorius gali būti (arba nebūti) atsakingas tiek už atidėjimą ilgam laikui, tiek už atšaukimą. Tačiau skirtingas vertinimas pagal reglamentą nepriklauso nuo operatoriaus kaltės. Jis priklauso tiesiog nuo to, ar įvykis klasifikuotinas kaip atidėjimas, ar kaip atšaukimas. Parengiamuosiuose darbuose nėra kito objektyvaus skirtingo vertinimo paaiškinimo.

62. Todėl toks skirtingas vertinimas, atrodo, pažeidžia vienodo vertinimo principą.

63. Tą patvirtina aplinkybė, kad sprendime *IATA ir ELFAA* Teisingumo Teismas aiškiai ir nedviprasmiškai nusprendė, jog vartotojų apsauga yra pirminis reglamento tikslas. Žvelgiant iš keleivių perspektyvos, panašiose situacijose atsidūrę asmenys vertinami skirtingai, t. y. vienos grupės (atšauktų skrydžių keleivių) naudai ir kitos grupės (ilgam laikui atidėtų skrydžių keleivių) nenaudai.

64. Taip pat, bent jau iš pirmo žvilgsnio, atrodo, kad pirminis reglamento tikslas, t. y. sustiprinta vartotojų apsauga, galėtų būti pasiektas priemonėmis, kuriomis paisoma vienodo vertinimo principo. Be abejo, sprendimą šiais klausimais turėtų priimti Bendrijos teisės aktų leidėjas[29].

65. Šioje byloje, be trumpos Lenkijos vyriausybės užuominos, Teisingumo Teismui nebuvo pateikta argumentų dėl potencialaus vienodo vertinimo principo poveikio pateiktiems prejudiciniams klausimams. Todėl nebuvo tinkamai aptarta galimybė, kad išnagrinėjus atidėjimo ir atšaukimo atskyrimą gali būti prieita prie išvados, jog reglamente įtvirtintas šių dviejų sąvokų vertinimas pažeidžia pagrindinį EB teisės principą. Suprantu, kad gali būti kontrargumentų, kurių man nepavyko identifikuoti. Tiek institucijoms, tiek valstybėms narėms turėtų būti suteikta galimybė pateikti savo pastabas dėl mano analizės ir argumentus dėl objektyvaus pateisinimo.

29 — Pavyzdžiui, nuostata galėtų būti suformuluota taip, kad automatinė atšaukto skrydžio kompensacija mokama tik per tam tikrą laiką (pavyzdžiui, dvi valandas) nenukreipus kitu maršrutu ir numatant automatinę kompensaciją tais atvejais, kai skrydžio atidėjimas trunka ilgiau nei toks pats laiko tarpas. Atšaukimų atveju oro vežėjas neprivalėtų mokėti kompensacijos, jei (kaip ir šiuo metu) galėtų įrodyti, kad atidėjimą ar atšaukimą sukėlė ypatingos aplinkybės, kurių nebuvo galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Panaši nuostata būtų reikalinga ir tiems atidėjimo atvejams, kai aviakompanija gali įrodyti, kad ji už juos nėra atsakinga. Prireikus atitinkamo laikotarpio trukmė galėtų būti nustatyta atsižvelgiant į skrydžio atstumą (kaip antai reglamento 6 straipsnio 1 dalyje ir 7 straipsnio 2 dalyje). Tokios nuostatos, manau, atitiktų proporcingumo reikalavimus (kuriais tiesiogiai remtasi 16 išnašoje minėto sprendimo *IATA ir ELFAA* 79 punkte).

66. Todėl siūlau Teisingumo Teismui atnaujinti žodinę proceso dalį ir pasiūlyti valstybėms narėms, Komisijai, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti šiuo klausimu savo pastabas.

67. Jeigu Teisingumo Teismas nepritartų mano požiūriui, toliau aptarsiu, ar reglamentą būtų įmanoma aiškinti taip, kad jis atitiktų vienodo vertinimo principą[30].

Skrydžio atšaukimo požymiai

68. Veiksniai, kurie Teisingumo Teisme, nacionaliniuose teismuose ir teisės doktrinoje[31] buvo paminėti kaip galimi skrydžio atšaukimo požymiai, yra tokie: oro vežėjo pasikeitimas, orlaivio pasikeitimas, skrydžio numerio pasikeitimas, išvykimo ar atvykimo oro uosto pasikeitimas, bagažo grąžinimas keleiviams, nauja keleivių registracija, naujų vietų lėktuve suteikimas, keleivių nukreipimas į vieną ar kelis kitus orlaivius, naujų įlaipinimo talonų išdavimas, lakūno (kito vežėjo darbuotojo) arba švieslentėje pateiktas nurodymas, kad skrydis „atšauktas“.

69. Sveika nuojauta sako, kad visi šie veiksniai galėtų būti atšaukto, o ne paprasčiausiai atidėto skrydžio požymiai. Kuo daugiau esama veiksnių, tuo labiau tikėtina, kad skrydis iš tikrųjų buvo atšauktas. Taip pat nemanau, kad kuris nors atskiras veiksnys gali būti lemiamas.

70. Pavyzdžiui, tai, kad orlaivis negali skristi, savaime dar nelemia skrydžio, kuriam vykdyti šis orlaivis buvo skirtas, atšaukimo. Skrydis vis dar gali būti atliekamas pakaitiniu lėktuvu[32]. Man atrodo nesvarbu, ar keleiviai nukreipiami į vieną, ar kelis pakaitinius lėktuvus[33].

71. Panaši analizė gali būti pritaikyta daugumai kitų iš minėtų veiksnių. Jie yra

30 — Bendrijos antrinės teisės aktas turi būti aiškinamas kiek įmanoma laikantis EB sutarties nuostatų ir bendrųjų Bendrijos teisės principų. Žr., pavyzdžiui, 2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Bertelsmann ir Sony Corporation of America prieš Impala* (C-413/06 P, Rink. p. I-4951) 174 punktą ir jame nurodytą teismų praktiką.

31 — Žr., pavyzdžiui, R. Schmid „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004“, *NJW*, 2006, Nr. 26, p. 1843; E. Gaedtke „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004“, *Verbraucher und Recht*, 2007, p. 203 ir 204; B. Wagner „Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004“, *VuR*, 2006, p. 338 bei 339 ir šiuose straipsniuose nurodytą teismų praktiką.

32 — Žr. mano išvados 15 išnašoje minėtoje byloje *Kramme* 39 punktą.

33 — Veiksnys, paminėtas byloje *Böck ir Lepuschitz* pateiktame prašyme priimti prejudicinį sprendimą.

neatskiriama skrydžio dalis. Jie gali atsirasti ir esant įprastam skrydžiui (nebūtinai atidėtam).

72. Savo rašytinėse pastabose Komisija, kuriai teismo posėdyje pritarė ir S. Böck bei C. Lepuschitz, *Condor* ir Graikijos vyriausybės atstovai, mano, kad skrydžio numerio pakeitimas[34] yra svarbus atšaukto skrydžio požymis[35]. Aš tam pritariu.

73. Tačiau naujas skrydžio numeris nėra nenuginčijamas kriterijus atskirti atidėtus skrydžius nuo atšauktųjų. Skrydžio numeris gali būti pakeistas dėl visiškai techninių priežasčių, kurių oro vežėjas nekontroliuoja, nepasikeičiant nė vienam iš skrydžio parametrų[36]. Tokiomis aplinkybėmis skrydžio numerio pasikeitimas negali būti galutinis atšaukimo įrodymas. Kita vertus, originalaus skrydžio numerio išlaikymas nebūtinai reiškia, kad skrydis neatšauktas.

74. Tas pats pasakytina apie oro vežėjo ar kitų oro uosto darbuotojų teiginius apie tai, kad skrydis atšauktas. Nesunku įsivaizduoti nesibaigiančias peštynes nacionaliniame teisme dėl to, ar įbaugintas darbuotojas keleiviui prie dėmesio laukiančios besigrūdančių žmonių minios apgulto langelio pasakęs, jog skrydis atšauktas, turėjo teisę taip teigti (o iš tikrųjų – ar šis darbuotojas ir keleivis pakankamai mokėjo kalbą, kuria bendravo, kad nedviprasmiškai suprastų to, kas buvo pasakyta, prasmę). Piloto pareiškimas ar švieslentėje pateiktas oficialus pranešimas turėtų didesnę įrodomąją vertę, tačiau nebūtinai lemiamą.

75. Kadangi nė vienas iš minėtų veiksnių savaime negali būti lemiamas, nacionaliniai teismai kiekvienu konkrečiu atveju turėtų įvertinti kiekvieno svarbą, jei jų būtų daugiau nei vienas. Tai lemtų dideles teisinio saugumo problemas[37].

76. Taip pat akivaizdu, kad patys oro vežėjai turi didelę įtaką daugeliui veiksnių, kurie gali

34 — Veiksnys, taip pat paminėtas byloje *Böck ir Lepuschitz* pateiktame prašyme priimti prejudicinį sprendimą.

35 — Informaciniame dokumente dėl šio reglamento Komisija taip pat tvirtina mananti, kad skrydis „paprastai gali būti laikomas atšauktu, kai pasikeičia reiso, kuriuo vykti konkrečią dieną ir valandą keleivis sudarė sutartį, skrydžio numeris“ (Energetikos ir transporto generalinio direktorato informacinis dokumentas: Atsakymai į klausimus dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo, p. 3, anglų k. galima rasti http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf)

36 — Pavyzdžiui, labai tikėtina, kad oro vežėjo kasdien tuo pačiu maršrutu vykdomo reguliaraus reiso skrydžio numeris pirmadienį ir antradienį bus toks pats. Tokiu atveju, pirmadienio skrydį atidėjus 24 valandoms, jo numerį būtų privalu pakeisti, kad būtų išvengta potencialaus pavojaus supainioti oro eismo instrukcijas, nes pirmadienio skrydžio pilotas ir antradienio skrydžio pilotas ruošis išvykimui prašydami suteikti pakilimo laiką, prašydami leidimo leisti važiuoti iki pakilimo tako ir kt. beveik tuo pačiu metu.

37 — Žr. šios išvados 89 ir 90 punktus.

būti naudojami atskirti atidėjimą nuo atšaukimo. Šie vežėjai yra ekonomiškai suinteresuoti imtis veiksmų užsitikrinti, kad įvykis būtų klasifikuojamas ne kaip atšaukimas, o kaip atidėjimas, neatsižvelgiant į jo trukmę, ir ginčyti (kai tik įmanoma) keleivių teiginius, kad skrydis iš tiesų buvo atšauktas[38].

Laikas kaip veiksnys atšaukimui identifikuoti

77. Kitaip nei pirmiau minėtais veiksniais, neįmanoma manipuliuoti laiko tėkme[39]. Ar „neįprastai ilgos trukmės“ atidėjimas gali tapti *de facto* atšaukimu, suteikiančiu teisę į kompensaciją pagal reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą?

78. Sturgeon šeimos nariai, S. Böck bei C. Lepuschitz, Austrijos, Graikijos, Italijos, Lenkijos, Prancūzijos ir Švedijos vyriausybės, taip pat Komisija mano, kad, praėjus tam tikram laikotarpiui, atidėjimas gali būti laikomas atšaukimu. Kita vertus, Jungtinės Karalystės vyriausybė mano, kad tik Bendrijos teisės aktų leidėjas galėtų tinkamai įtvirtinti tam tikrą laiko tarpą kaip priemonę šiems dviem įvykiams atskirti. *Condor* tvirtina, kad Monrealio konvencijos 19 straipsniu keleiviams suteikiama teisė reikalauti žalos atlyginimo už atidėtą skrydį. Todėl vadovaujantis su keleivių apsauga susijusiais sumetimais nebūtina atidėjimą ilgam laikui aiškinti kaip atšaukimą reglamento 5 straipsnio prasme.

79. Trumpai aptarsiu paskutinį argumentą. Monrealio konvencija iš tiesų yra taikoma Bendrijoje. Joje numatyta galimybė reikalauti kompensacijos, grindžiamos žalos atlyginimo principu. Tokia kompensacija konkrečiam keleiviui kai kuriais atvejais gali būti palankesnė nei reglamento 7 straipsnio 1 dalyje numatyta automatinė nustatyto dydžio atšaukto skrydžio kompensacija, mokama be jokių realiai patirtos žalos įrodymų. Reglamentu įtvirtinta schema skiriasi nuo Monrealio konvencijos 19 straipsniu numatytos sistemos ir ją papildo[40]. Atšauktų skrydžių keleiviai kompensaciją pagal reglamento

38 — Ataskaitoje dėl reglamento praktinio poveikio Komisija pažymi esanti susirūpinusi, kad aviakompanijos gali perkvalifikuoti atšaukimus į atidėjimus ilgam laikui, kad išvengtų reikalavimų mokėti kompensaciją, tačiau ji negalėjo pateikti tai patvirtinančių statistinių duomenų (sumažėjusio atšaukimų skaičiaus ir juos atitinkančio atidėjimų skaičiaus): žr. Komisijos komunikato Europos Parlamentui ir Tarybai pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, 17 straipsnį, COM(2007) 168 galutinis, 4.1.2 punktą. Ši užuomina patvirtina potencialios problemos egzistavimą.

39 — Žr. tikslią Screwtape (vyresnio amžiaus velnio, mokančio savo sūnėną gundymo meno) pastabą, kad žmonės visuomet mano esantys „savo“ laiko šeimininkai: „Žmonės visuomet bando jį pasisavinti, o tai atrodo lygiai taip pat juokinga tiek rojuje, tiek pragare“ (C. S. Lewis „The Screwtape Letters“, 1942, p. 112 ir 113).

40 — Reglamento 12 straipsnio 1 dalyje aiškiai nurodyta, kad 7 straipsnio 1 dalyje numatyta nustatyto dydžio kompensacija nesiekiama pakeisti kompensacijos pagal Monrealio konvenciją.

7 straipsnio 1 dalį gauna „nesukeliant jiems nepatogumų, susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimu teismuose“[41]. Jeigu skrydžio atidėjimas ilgam laikui ir jo atšaukimas keleiviams sukelia vienodų nepatogumų, keleivių apsauga reikalauja vienodai taikyti automatinę nustatyto dydžio kompensacijos sistemą abiem grupėms. To pakanka *Condor* argumentui atmesti.

80. O kas pasakytina dėl pagrindinio argumento, kad po tam tikro laikotarpio atidėjimas *de facto* tampa atšaukimu?

81. Sveika nuojauta sako, kad laikas yra akivaizdus veiksnys identifikuoti, ar skrydis atšauktas. Esant keletui iš pirmiau išvardytų veiksnių ir (arba) jei skrydis atidėtas pernelyg ilgam laikui, tai yra labai svarbus požymis, kad skrydis *de facto* atšauktas.

82. Be to, kaip per teismo posėdį nurodė Komisija, keleiviui rezervuojantis vietą skrydžiui, su oro vežėju netiesiogiai sudaroma sutartis dėl vežimo tarp dviejų punktų konkrečiu laiku. Jei skrydis atidėtas pernelyg ilgam laikui, sunku tvirtinti, kad skrydis vis dar yra „anksčiau numatytas skrydis“[42]. Todėl, pavyzdžiui, kas dieną tuo pačiu metu vykdomo reguliariojo skrydžio atveju tai, kad įprastomis aplinkybėmis šis skrydis vis dar nevykdomas, nors kitos dienos skrydis jau įvykdytas, yra rimtas požymis, kad pirmasis skrydis atšauktas[43].

83. Reglamente nesant „atidėjimo“ apibrėžimo, šią sąvoką reikia aiškinti atsižvelgiant į visas šio reglamento nuostatas ir juo siekiamą tikslą[44]. Praėjusio laiko, kaip svarbaus veiksnio atšaukimui identifikuoti, vertinimas aiškiai sustiprintų reglamento tikslą padidinti keleivių apsaugą. Tačiau toks požiūris kelia dvi problemas. Pirma, ką reiškia „atidėjimas pernelyg ilgam laikui“? Antra, ar galima reglamentą aiškinti taip, kad atidėjimas pernelyg ilgam laikui yra *de facto* atšaukimas?

41 — Žr. sprendimo *IATA ir ELFAA* 45 punktą, kuriame Teisingumo Teismas paaiškino skirtumą tarp Monrealio sistemos ir pagal Reglamento 6 straipsnį dėl atidėjimo automatiškai atsirandančios teisės į tai, kad būtų pasirūpinta.

42 — Žr. „atšaukimo“ apibrėžtį, pateiktą reglamento 2 straipsnio 1 dalyje.

43 — Neteigiu, kad kas savaitę vykdomo skrydžio atvejais šis kriterijus turėtų reikšti, kad atšaukimo kompensacijos galima reikalauti tik po to, kai išskrido lėktuvas, kuriuo vykdomas kitos savaitės skrydis.

44 — Pagal analogiją žr. sprendimo *Emirates Airlines* 27 ir 28 punktus.

Kada skrydis atidėtas „pernelyg ilgam laikui“?

84. Komisija teisingai pabrėžia, kad reglamente nėra pagrindo, kuriuo remiantis būtų galima identifikuoti konkretų laiko momentą, nuo kurio atidėjimą būtų galima laikyti atšaukimu. Reglamente aiškiai nurodyta, kad atidėjimas gali tęstis ilgiau nei 5 valandas (6 straipsnio 1 dalies iii punktas) ir kad jis gali būti pratęstas bent iki kitos dienos arba net ilgiau (6 straipsnio 1 dalies ii punktas kartu su 9 straipsnio 1 dalies b punkto pirmąja pastraipa).

85. Prancūzijos vyriausybė pažymi, kad reglamente minimi keli elementai, kurie gali būti tam tikros užuominos. Pagal reglamento 6 straipsnio 1 dalį laikotarpis, kuriam praėjus atsiranda pareiga pasiūlyti specifinės formos pagalbą, kinta priklausomai nuo skrydžio atstumo: dvi ar daugiau valandos – 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju[45]; trys ar daugiau valandų – visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju[46]; ir keturios ar daugiau valandų – visų kitų skrydžių atveju[47]. Taigi Bendrijos teisės aktų leidėjas susiejo keleivio teisę į tai, kad juo būtų tinkamai pasirūpinta, su skrydžio atstumu – toliau keliaujantys keleiviai turi laukti ilgiau iki įgis teisę į tai, kad jais būtų tinkamai pasirūpinta[48].

86. Vertinant, kada skrydis tampa atidėtas „pernelyg ilgam laikui“ ir dėl to klasifikuotinas kaip atšaukimas, galėtų būti atsižvelgta į šiose nuostatose nurodytus įvairios trukmės laiko tarpus. Tačiau kad atidėjimas būtų „pernelyg ilgas“, reikia, kad jis būtų gerokai ilgesnis nei kiekvienas šių laiko tarpų, laikomų etalonu. Taigi galima kelti klausimą – kiek ilgesnis?

87. Man atrodo, kad neįmanoma kaip nors tiksliau identifikuoti, kiek konkrečiai laiko turi praeiti, kad skrydis taptų atidėtas „pernelyg ilgam laikui“.

88. Todėl nacionalinis teismas kiekvienu konkrečiu atveju turėtų įvertinti faktines aplinkybes ir nuspręsti, ar nagrinėjamas skrydis atidėtas „pernelyg ilgam laikui“ ir todėl turėtų būti laikomas *de facto* atšaukimu, remdamasis nacionalinės teisinės tradicijos, sveikos nuovokos ir instinktų mišiniu, o ne konkrečia Bendrijos teisės norma. Iš ligšiolinės teismo praktikos matyti reikšmingų nacionalinių teismų požiūrio skirtumų, ar

45 — a punktas.
46 — b punktas.
47 — c punktas.

48 — Taip pat žr. reglamento 7 straipsnio 2 dalį ir pagal analogiją – 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį. Reglamento konstatuojamosiose dalyse nepaaiškinama, kodėl konkrečios teisės į tai, kad būtų pasirūpinta išskirstytos pakopomis. Tai veikiau nulemta pragmatinio požiūrio, o tai galėtų būti vertinama kaip priimtina ekonominė našta oro vežėjams (atsižvelgiant į žinomą trumpų, vidutinių ir ilgų atstumų skrydžių atidėjimo praktiką), o ne to, kad buvo nuodugniau išnagrinėti keleivių poreikiai.

sprendžiant atšaukimo buvimo klausimą reikia atsižvelgti į laiko tarpą ir jei taip – kiek į jį atsižvelgti[49]. Be patvirtinimo, kad laikas gali būti svarbus veiksnys atšaukimui identifikuoti ir kad į numatytą skrydžio atstumą turi būti atsižvelgta vertinant, ar skrydis tapo atidėtas „pernelyg ilgam laikui“, Teisingumo Teismas nacionaliniams teismams negali pateikti daugiau specifinių ir naudingų gairių.

89. Iš tokio išaiškinimo išplaukiantis rezultatų nepastovumas gali prieštarauti teisinio saugumo principui.

90. Pagal nusistovėjusią teismo praktiką teisinio saugumo principu, kuris yra vienas iš bendrųjų Bendrijos teisės principų, reikalaujama, kad teisės normos būtų aiškios, tikslios, o jų poveikį būtų galima numatyti ypač tais atvejais, kai jos gali turėti neigiamų pasekmių privatiems asmenims[50]. Teisėtų lūkesčių apsaugos ir teisinio saugumo principai yra Bendrijos teisės sistemos dalis, todėl jų turi paisyti Bendrijos institucijos[51]. Neabejotinai svarbu, kad tiek keleiviai, tiek oro vežėjai žinotų savo teisių ir pareigų apimtį. Jei spręsti, kada skrydis atidėtas „pernelyg ilgam laikui“, bus palikta valstybių narių nacionaliniams teismams, išvadų rezultatas nė vienai iš šalių nebus pakankamai aiškus, tikslus ar įmanomas numatyti.

Ar atidėjimą galima laikyti „de facto“ atšaukimu?

91. Atsakant į klausimą, ar įmanoma nustatyti arba tikslų laiko momentą, kai skrydis tampa atidėtas pernelyg ilgam laikui, arba nurodyti kriterijus, kurie nacionaliniam teismui galėtų būti veiksmingos gairės, neišvengiamai reikės rinktis iš itin teleologinio požiūrio į vartotojų apsaugą ir visiškai pažodinio reglamento aiškinimo.

92. Manau, kad šiame bylos nagrinėjimo etape pasirinkimas yra daug paprastesnis.

49 — Žr., pavyzdžiui, 31 išnašoje minėtuose darbuose nurodytą teismo praktiką.

50 — Žr. 2008 m. gruodžio 18 d. Sprendimo *Altun* (C-337/07, Rink. p. I-10323) 60 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką. Dėl šio principo ir dėl teisėtų lūkesčių principo apskritai žr., pavyzdžiui, S. Schønberg „Legitimate Expectations in Administrative Law“, 2000.

51 — 2009 m. kovo 19 d. Sprendimo *Mitsui & Co. Deutschland* (C-256/07, Rink. p. I-1951) 31 punktas ir jame nurodyta teismo praktika.

93. Bet kokia skaičiais išreikšta riba tam tikrai teisei įgyti išskirs dvi grupes – laiminguosius ir nelaiminguosius – todėl, nustatydamas šią ribą, teisės aktų leidėjas turėtų būti budrus ir nepažeisti vienodo vertinimo principo. Teisės aktų leidėjas turi teisę pasirinkti skaičių ir po to ginti jį kaip objektyviai pateisinamą, jei jis būtų ginčijamas kaip pažeidžiantis šį principą. Stebuklingojo skaičiaus pasirinkimas yra teisės aktų leidėjo prerogatyva. Nors *bet kuris* skaičius tam tikra prasme yra šališkas, ši prerogatyva apima tokį šališkumą (teisės aktų leidėjo diskreciją).

94. Taigi Bendrijos teisės aktų leidėjas gali pasirinkti konkretų (23 su puse, 24, 25 ar net 48 valandų) laiko tarpą, kuriam praėjus atsirastų teisė gauti kompensaciją. Teisingumo Teismas to padaryti negali. Kad ir koks skaičius būtų pasirinktas, jis reikštų, kad reglamente įžvelgta tai, ko jame visiškai nėra, ir taip teismo praktika uzurpuotų teisėkūros prerogatyvas.

95. Žvelgiant iš esmės, *nesvarbu, kokia riba būtų pasirinkta*, pagal dabartinę reglamento struktūrą visi atšauktų skrydžių keleiviai ir toliau automatiškai įgis teisę į kompensaciją, nors šią teisę turėtų tik tie atidėtų skrydžių keleiviai, kurių skrydžiai buvo atidėti pernelyg ilgam laikui (kad ir kaip Teisingumo Teismas įvardytų šią sampratą). Taigi bus objektyviai panašiose situacijose atsidūrusių ir vis tiek skirtingai vertinamų keleivių. Bus keleivių, kurie patyrę tik nedidelių nepatogumų vis tiek gaus kompensaciją automatiškai, nors kiti, patyrę daug daugiau nepatogumų, liks jos negavę[52].

Išvada dėl su atidėjimu ir atšaukimu susijusių klausimų

96. Man atrodo, kad siekiant išvengti Scilės (akivaizdžios pernelyg ilgam laikui atidėtų skrydžių keleivių diskriminacijos automatiškai kompensacijas gaunančių atšauktų skrydžių keleivių atžvilgiu) patenkama tiesiai pas Charibdę (teisinis nesaugumas). Be to, nelaimei, teleologinis „pernelyg ilgam laikui atidėto skrydžio“ aiškinimas vis dėlto nepadėtų išspręsti pagrindinių pirmiau aprašytų su vienodu vertinimu susijusių sunkumų. Man jie atrodo neatskiriamai susiję su dabartine reglamento struktūra.

52 — Žr. šios išvados 53, 55 ir 56 punktuose nurodytus pavyzdžius.

97. Kadangi nemanau, jog pagrindinė problema gali būti „sutvarkyta“ kad ir labai konstruktyvaus aiškinimo keliu, siūlau Teisingumo Teismui atnaujinti žodinę proceso dalį pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 61 straipsnį ir pasiūlyti valstybėms narėms, Komisijai, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti pastabas dėl to, ar reglamento 5 ir 7 straipsniai bei 6 straipsnis, o ypač juose įtvirtintas skrydžio atšaukimo ir atidėjimo atskyrimas, nėra negaliojantys atsižvelgiant į vienodo vertinimo principą.

Dėl „ypatingų aplinkybių“ sąvokos

98. Byloje *Böck ir Lepuschitz* pateiktu trečiuoju klausimu prašoma paaiškinti, ar orlaivio techninės problemos ir dėl jų padaryti skrydžio tvarkaraščio pakeitimai patenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką.

99. Ši klausimą išsamiai išnagrinėjau savo išvadoje, pateiktoje byloje *Kramme*[53], tačiau prašymas priimti prejudicinį sprendimą šioje byloje atsiimtas dar iki Teisingumo Teismui priimant sprendimą. Vėliau toks pats klausimas buvo pateiktas *Wallentin-Hermann* byloje[54].

100. Pastarojoje byloje Teisingumo Teismas nusprendė, kad reglamento 5 straipsnio 3 dalį „reikia aiškinti taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis negali realiai valdyti“[55].

101. Taip reikėtų atsakyti ir į trečiąjį prejudicinį klausimą byloje *Böck ir Lepuschitz*.

53 — Minėta 15 išnašoje.

54 — Minėta 20 išnašoje.

55 — 20 išnašoje minėto sprendimo *Wallentin-Hermann* 34 punktas.

Išvada

102. Taigi siūlau Teisingumo Teismui:

1. Prieš priimant sprendimą *Bundesgerichtshof* pateiktais klausimais ir *Handelsgericht Wien* pirmuoju bei antruoju klausimais atnaujinti žodinę proceso dalį pagal Procedūros reglamento 61 straipsnį ir pasiūlyti valstybėms narėms, Komisijai, Europos Parlamentui ir Tarybai pateikti pastabas, ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 5 ir 7 straipsniai bei 6 straipsnis tiek, kiek juose įtvirtintas skrydžio atšaukimo ir atidėjimo (nepaisant jo trukmės) atskyrimas, nėra negaliojantys atsižvelgiant į vienodo vertinimo principą.

2. Priimant sprendimą, į *Handelsgericht Wien* pateiktą trečiąjį klausimą atsakyti taip:

   Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad orlaivio techninė problema, dėl kurios atšaukiamas skrydis, nepatenka į „ypatingų aplinkybių“ sąvoką šios nuostatos prasme, nebent ši problema atsirado dėl įvykių, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi normaliai oro vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti.