Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) NUTARTIS

2016 m. spalio 5 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą — Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis — Pagrįstų abejonių nebuvimas — Oro transportas — Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 — 2 straipsnio l punktas — „Atšaukimo“ sąvoka — Skrydis, per kurį įvyko neplanuotas tarpinis nusileidimas“

Byloje C-32/16

dėl *Amtsgericht Dresden* (Drezdeno apylinkės teismas, Vokietija) 2015 m. gruodžio 10 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2016 m. sausio 19 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Ute Wunderlich

prieš

Bulgarian Air Charter Limited

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas D. Šváby (pranešėjas), teisėjai M. Safjan ir M. Vilaras,

generalinis advokatas M. Bobek,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Bulgarian Air Charter Limited*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* P. Kauffmann,

— Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos D. Colas ir M.–L. Kitamura,

— Europos Komisijos, atstovaujamos W. Mölls ir K. Simonsson,

išklausęs generalinį advokatą ir nusprendęs priimti sprendimą byloje motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

priima šią

* Proceso kalba: vokiečių.

Nutartį

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams 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., 1 t., p. 306), 2 straipsnio l punkto išaiškinimo.

2 Prašymas pateiktas nagrinėjant Ute Wunderlich ir oro vežėjos *Bulgarian Air Charter Limited* ginčą dėl pastarosios atsisakymo išmokėti kompensaciją, nors nepasiekus galutinės paskirties vietos per jos skrydį įvyko neplanuotas tarpinis nusileidimas.

Teisinis pagrindas

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 2 ir 4 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(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.

<...>

(4) Todėl Bendrija turėtų sugriežtinti <...> nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.“

4 Reglamento 2 straipsnio l punkte sąvoka „atšaukimas“ apibrėžiama kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“.

5 Minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Atšaukus skrydį:

<...>

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.“

6 To paties reglamento 7 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad atšaukus skrydį visų 1 500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju keleiviai gauna 250 eurų kompensaciją.

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

7 U. Wunderlich užsirezervavo *Bulgarian Air Charter* skrydį iš Burgaso (Bulgarija) į Drezdeną (Vokietija); orlaivis turėjo pakilti 2014 m. rugsėjo 13 d. 11 val. 40 min., o nusileisti – tą pačią dieną 13 val.

8 Aptariamą skrydį vykdantis orlaivis pakilo numatytą dieną laiku. Tačiau Prahoje (Čekijos Respublika) jis neplanuotai atliko tarpinį nusileidimą ir galiausiai nusileido Drezdene 15 val. 20 min., t. y. pavėlavęs 2 val. ir 20 min.

9 U. Wunderlich kreipėsi į *Amtsgericht Dresden* (Drezdeno apylinkės teismas, Vokietija) siekdama, kad jai būtų išmokėta 250 eurų kompensacija, numatyta Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsniuose skrydžio atšaukimo atveju.

10 Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad aiškinant Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkte pateiktą sąvoką „atšaukimas“ reikia, kaip numatyta 2011 m. spalio 13 d. Sprendime *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652), remtis sąvoka „maršrutas“, kurį Teisingumo Teismas apibrėžia kaip kelią, kuriuo orlaivis, laikydamasis nustatyto tvarkaraščio, turi skristi iš išvykimo oro uosto į paskirties oro uostą, t. y. orlaivis turi išvykti numatytu maršrutu ir privalo taip pat pasiekti pagal minėtą maršrutą numatytą paskirties vietą. Šiuo klausimu jis mano, kad iš 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716) matyti, jog maršrutas yra esminis skrydžio, vykdomo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą tvarkaraštį, elementas. Taip pat jis pažymi, jog atsižvelgiant į tai, kad turi būti daromas skirtumas tarp atidėjimo ir atšaukimo, skrydis gali būti laikomas atšauktu tik jei oro vežėjas užtikrino keleivių pervežimą kitu skrydžiu, kurio pradinis planas skiriasi nuo iš pradžių numatyto skrydžio plano. Remdamasis tuo jis daro išvadą, kad maršrutas yra esminis skrydžio elementas.

11 Be to, remdamasis 2011 m. spalio 13 d. Sprendimu *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652) jis konstatuoja, kad, kelių Vokietijos teismų nuomone, orlaivio nukrypimas nuo numatyto maršruto ir nenumatytas tarpinis nusileidimas yra toks reikšmingas numatyto maršruto pakeitimas, kad suplanuotas skrydis turi būti laikomas neįvykdytu.

12 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Dresden* (Drezdeno apylinkės teismas, Vokietija) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar skrydis yra atšauktas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, jei suplanuotas skrydis pradėtas tvarkaraštyje numatytu laiku ir orlaivis, pavėlavęs ne daugiau kaip tris valandas, atvyko į paskirties vietą, tačiau įvyko neplanuotas tarpinis nusileidimas?“

Dėl prejudicinio klausimo

13 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį, jeigu klausimas, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, yra tapatus klausimui, dėl kurio Teisingumo Teismas jau yra priėmęs sprendimą, jeigu atsakymą į tokį klausimą galima aiškiai nustatyti iš šio teismo praktikos arba jeigu atsakymas į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, nekelia jokių pagrįstų abejonių, Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi.

14 Šioje byloje reikia taikyti šią nuostatą.

15 Pateikdamas klausimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės teiraujasi, ar Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktas turi būti aiškinamas taip, kad toks skrydis, kai išvykimo ir atvykimo vietos atitiko numatytąsias tvarkaraštyje, bet jį vykdant įvyko nesuplanuotas tarpinis nusileidimas, laikytinas atšauktu.

16 Pirmiausia reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkte „atšaukimas“ apibrėžtas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“.

17 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas paaiškino, kad iš principo galima laikyti, jog skrydis yra atšauktas, jei ankstesnio skrydžio plano atsisakoma, o šio skrydžio keleiviai prisijungia prie kito skrydžio, kuris taip pat yra suplanuotas, tačiau nepriklausomai nuo į jį perkeltųjų keleivių rezervuotojo skrydžio (žr. 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 30 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

18 Vis dėlto skrydis, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kai išvykimo ir atvykimo vietos atitiko numatytąsias tvarkaraštyje, o keleiviai dėl pasikeitusio jų rezervuoto skrydžio tvarkaraščio nebuvo nukreipti į kitą skrydį, negali būti laikomas neįvykusiu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą (šiuo klausimu žr. 2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 28 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

19 Aplinkybė, kad per šį skrydį įvyko neplanuotas tarpinis nusileidimas, negali paneigti šios išvados ir leisti laikyti šį skrydį atšauktu.

20 Tiesa, šiuo klausimu iš Teisingumo Teismo praktikos matyti, kad maršrutas yra esminis skrydžio, vykdomo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą tvarkaraštį, elementas (2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 27 punktas).

21 Vis dėlto, jei numatytą galutinę paskirties vietą po neplanuoto tarpinio nusileidimo pasiekęs skrydis būtų prilygintas atšauktam skrydžiui ir dėl to oro vežėjas privalėtų išmokėti šio skrydžio keleiviams Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnyje numatytą kompensaciją, tai neatitiktų nei šio reglamento tikslo, nei vienodo požiūrio principo.

22 Viena vertus, neginčijama, kad 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 (2016 m. birželio 22 d. Sprendimo *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, 26 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

23 Vis dėlto tai, kad per skrydį įvyko neplanuotas nusileidimas, jokiu būdu nėra situacija, vien dėl kurios keleiviai patiria rimtų nemalonumų ir nepatogumų, kokių, pavyzdžiui, kiltų atsisakius įlaipinti juos į orlaivį, atšaukus skrydį ar jam gerokai pavėlavus, dėl kurių Reglamente Nr. 261/2004, kaip jį aiškina Teisingumo Teismas, numatyta kompensacija.

24 Tokių rimtų nemalonumų ir nepatogumų gali kilti tik tuomet, kai dėl šio tarpinio nusileidimo aptariamą skrydį vykdantis orlaivis yra priverstas atvykti į galutinę paskirties vietą vėluodamas, palyginti su suplanuotu atvykimo laiku, tris ar daugiau valandų; esant tokiai situacijai, keleivis iš principo įgyja teisę į kompensaciją, numatytą Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnyje, kaip juos aiškina Teisingumo Teismas (šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 26 d. Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, 32 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

25 Kita vertus, jei skrydis, kuris po neplanuoto tarpinio nusileidimo pasiekia numatytą galutinę paskirties vietą, būtų prilygintas atšauktam skrydžiui, keleiviui, kuris dėl šio neplanuoto tarpinio nusileidimo pavėlavo atvykti mažiau kaip tris valandas, būtų pripažinta teisė į kompensaciją, o keleivis, kuris tiek

pat pavėlavo dėl kitos priežasties, neturėtų teisės gauti Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte ir 7 straipsnyje, kaip juos aiškina Teisingumo Teismas, numatytos kompensacijos; taip būtų pažeistas vienodo požiūrio principas.

26 Vis dėlto iš nusistovėjusios teismo praktikos matyti, kad bet kuris Sąjungos teisės 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 (žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 48 punktą ir jame nurodytą teismo praktiką).

27 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pateiktą klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktas turi būti aiškinamas taip, kad toks skrydis, kai išvykimo ir atvykimo vietos atitiko numatytąsias tvarkaraštyje, bet jį vykdant įvyko neplanuotas tarpinis nusileidimas, negali būti laikomas atšauktu.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

28 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 (aštuntoji 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, 2 straipsnio l punktas aiškintinas taip, kad toks skrydis, kai išvykimo ir atvykimo vietos atitiko numatytąsias tvarkaraštyje, bet jį vykdant įvyko neplanuotas tarpinis nusileidimas, negali būti laikomas atšauktu.

Parašai.