TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2006 m. sausio 10 d. *

Byloje C-344/04,

dėl *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Jungtinė Karalystė) 2004 m. liepos 14 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2004 m. rugpjūčio 12 d., pagal EB 234 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje tarp

**The Queen,** prašomos

**International Air Transport Association,**

**European Low Fares Airline Association,**

ir

**Department for Transport,**

* Proceso kalba: anglų.

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, kolegijų pirmininkai P. Jann, C. W. A. Timmermans, A. Rosas, K. Schiemann ir J. Malenovský (pranešėjas), teisėjai C. Gulmann, R. Silva de Lapuerta, K. Lenaerts, P. Kūris, E. Juhász, G. Arestis ir A. Borg Barthet,

generalinis advokatas L. A. Geelhoed,
posėdžio sekretorė L. Hewlett, vyriausioji administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso ir dalį ir įvykus 2005 m. birželio 7 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *International Air Transport Association*, atstovaujamos *QC* M. Brealey, *barrister* M. Demetriou, įgaliotų *solicitor* J. Balfour,

— *European Low Fares Airline Association*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* G. Berrisch ir advokato C. Garcia Molyneux,

— Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos M. Bethell, padedamo *barrister* C. Lewis,

— Europos Parlamento, atstovaujamo K. Bradley ir M. Gómez Leal,

— Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos E. Karlsson, K. Michoel ir R. Szostak,

— Europos Bendrijų Komisijos, atstovaujamos F. Benyon ir M. Huttunen,

susipažinęs su 2005 m. rugsėjo 8 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

## Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra susijęs, pirma, 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), 5, 6 ir 7 straipsnių galiojimu ir, antra, su EB 234 straipsnio antrosios pastraipos išaiškinimu.

2 Šis prašymas buvo pateiktas nagrinėjant bylą Tarptautinė oro transporto asociacija (*International Air Transport Association*, toliau – IATA) ir Europos pigių skrydžių aviakompanijų asociacija (*European Low Fares Airline Association*, toliau – ELFAA) prieš Transporto ministeriją (*Department for Transport*) dėl Reglamento Nr. 261/2004 įgyvendinimo.

## Teisinis pagrindas

*Tarptautinės teisės aktai*

3 Konvencija dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu (OL L 194, p. 38, toliau – Monrealio konvencija).

4 Monrealio konvencijos III skyrių „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis" sudaro 17–37 straipsniai.

5 Šios konvencijos 19 straipsnyje „Vėlavimas" nurodoma:

„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 Minėtos konvencijos 22 straipsnio 1 dalimi vežėjo atsakomybė už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, yra ribojama 4 150 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui. Šio straipsnio 5 dalimi iš esmės numatoma, kad šis ribojimas netaikomas, jei žala buvo padaryta dėl vėžėjo veikimo ar neveikimo, ketinant padaryti žalą, arba dėl neatsargumo bei žinant, kad ši žala greičiausiai bus padaryta.

7 Tos pačios konvencijos 29 straipsnis „Reikalavimų pagrindas" yra suformuluotas taip:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu, koks jo pagrindas, ar tai būtų ši Konvencija, sutartis, teisės pažeidimas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje Konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprendžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kurio tokio ieškinio atveju pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai nuostoliai negali būti išieškomi." (Pataisytas vertimas)

*Bendrijos teisės aktai*

Reglamentas (EB) Nr. 2027/97

8 1997 m. spalio 9 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju (OL L 285, p. 1) buvo iš dalies pakeistas 2002 m. gegužės 13 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002 (OL L 140, p. 2, toliau – Reglamentas Nr. 2027/97).

9 Reglamento Nr. 2027/97 3 straipsnio 1 dalis nustato:

„Bendrijos oro vežėjo atsakomybę už keleivius ir jų bagažą reglamentuoja visos su tokia atsakomybe susijusios Monrealio konvencijos nuostatos."

10 Į Reglamento Nr. 2027/97 priedą įtrauktos tokios toliau nurodytos „Keleivio užlaikymas" nuostatos:

„Jei keleivis užlaikomas, oro vežėjas turi atlyginti žalą, išskyrus atvejus, kai jis ėmėsi visų protingų priemonių, kad būtų išvengta žalos, arba kai imtis tokių priemonių buvo neįmanoma. Atsakomybė už keleivio užlaikymą yra ne didesnė kaip 4 150 SST (apytikris dydis vietos valiuta)."

Reglamentas Nr. 261/2004

11 Reglamento Nr. 261/2004 1 ir 2 konstatuojamosios dalys suformuluotos taip:

„(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."

12 Šio reglamento 12 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„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."

13 Pagal šio reglamento 14 konstatuojamąją dalį:

„Kaip ir pagal Monrealio konvenciją, skrydžius vykdančių oro vežėjų prievolės turėtų būti ribojamos arba jiems turėtų būti taikomos išimtys tais atvejais, kai įvykio priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Tokios aplinkybės gali susidaryti pirmiausia šiais atvejais: dėl politinio nestabilumo, meteorologinių sąlygų, neleidžiančių vykdyti atitinkamo skrydžio, pavojaus saugumui, netikėtai atsiradusių skrydžių saugos trūkumų ir streikų, turinčių įtakos skrydį vykdančio oro vežėjo veiklos vykdymui."

14 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas" numatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

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

b) oro vežėjas atitinkamiems keleiviams teikia pagalbą pagal 9 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnio 2 dalį, taip pat nukreipimo kitu maršrutu atveju, jei pagrįstai tikimasi, kad naujojo skrydžio išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po atšaukto skrydžio planuoto išvykimo, – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą;

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:

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."

15 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnis „Atidėjimas" (vertėjo pastaba: pranc. k. žodis „retard" oficialime Reglamento Nr. 261/2004 tekste išverstas „atidėjimas", o Monrealio konvencijoje – „vėlavimas") yra suformuluotas taip:

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

a) dviem ar daugiau valandų – 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trim ar daugiau valandų – visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturiom ar daugiau valandų – 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 c punkte nurodytą pagalbą;

iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkiom valandoms — 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

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

16 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnis „Teisė į kompensaciją“ numato:

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

a) 250 eurų visų 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

c) 600 eurų visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju.

Nustatant atstumą, pagrindu laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką.

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

a) dviem valandomis – 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trimis valandomis – visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 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.

3. 1 dalyje numatyta kompensacija išmokama grynaisiais pinigais, elektroniniu banko pervedimu, banko pavedimu ar banko čekiu arba, keleiviui savo parašu patvirtinus, kad jis su tuo sutinka, kelionės čekiais ir (arba) jam suteikiamos kitos paslaugos.

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

17 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnį „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu":

„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.

2. 1 dalies a punktas taip pat taikomas keleiviams, kurių skrydžiai yra paketo dalis, išskyrus teisę atgauti sumokėtą sumą, jei tokia teisė įgyjama pagal Direktyvą 90/314/EEB.

3. Jei miestą ar regioną aptarnauja keli oro uostai ir skrydį vykdantis oro vežėjas siūlo keleiviui skrydį į kitą oro uostą nei nurodytasis keleivio įsigytame biliete, skrydį vykdantis oro vežėjas padengia keleivio nuvykimo iš to kito oro uosto į keleivio įsigytame biliete nurodytąjį oro uostą arba į kitą netolimą su keleiviu sutartą paskirties vietą kainą."

18 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnį „Teisė į rūpinimąsi“:

„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 lydinčių asmenų, taip pat vaikų, kurie vyksta be suaugusiųjų, poreikiams patenkinti."

## Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

19 IATA yra 130 valstybių 270 aviakompanijų, pervežančių 98 % tarptautinių reguliariųjų reisų oro linijų keleivių, vienijanti asociacija. ELFAA yra asociacija, faktiškai įkurta 2004 m. sausio mėn., atstovaujanti 10 pigių skrydžių aviakompanijų iš 9 Europos valstybių interesus. Šios dvi asociacijos pareiškė du skundus dėl teisminės peržiūros (judicial review) *High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* prieš Transporto ministeriją dėl Reglamento Nr. 261/2004 įgyvendinimo.

20 Nusprendęs, kad ieškovių pagrindinėje byloje argumentai nebuvo nepagrįsti, *High Court of Justice* nusprendė pateikti Teisingumo Teismui septynis klausimus, kuriuos jos iškėlė ginčydamos Reglamento Nr. 261/2004 galiojimą. Transporto ministerijai suabejojus galimybe pateikti šešis iš šių klausimų, nes, jos nuomone, dėl jų nekyla rimtų reglamento galiojimo abejonių, *High Court of Justice* pageidauja sužinoti, kokį kriterijų turėtų atitikti arba kokie minimalūs reikalavimai turėtų būti įvykdyti, kad klausimas dėl Bendrijos akto galiojimo privalėtų būti pateiktas Teisingumo Teismui EB 234 straipsnio antrosios pastraipos pagrindu. Atsižvelgdamas į šias aplinkybes, *High Court of Justice (England and Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnis negalioja tuo pagrindu, kad jis yra nesuderinamas su <...> Monrealio konvencija <...> ir ypač su jos 19, 22 ir

29 straipsniais, ir ar ši aplinkybė (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

2. Ar svarstant teisės akto projektą Taikinimo komitete Reglamento (Nr. 261/2004) 5 straipsnis buvo pakeistas nesilaikant EB 251 straipsnyje numatytų procedūrinių reikalavimų ir, jei taip, ar (šio) reglamento 5 straipsnis negalioja bei, jei taip, ar ši aplinkybė (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

3. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniai yra negaliojantys (visiškai ar iš dalies) tuo pagrindu, kad jie neatitinka teisinio saugumo principo ir, jei taip, ar šis negaliojimas (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

4. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniai yra negaliojantys (visiškai ar iš dalies) tuo pagrindu, kad jie nepagrįsti arba nepakankamai motyvuoti, ir, jei taip, ar šis negaliojimas (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

5. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniai yra negaliojantys (visiškai ar iš dalies) tuo pagrindu, kad jie neatitinka proporcingumo principo, taikomo visiems (Europos) Bendrijos veiksmams, ir, jei taip, ar šis negaliojimas (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

6. Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniai yra negaliojantys (visiškai ar iš dalies) tuo pagrindu, kad jie vienašališkai ir be objektyvaus pateisinimo diskriminuoja ypač ieškovės antrosios organizacijos nares, ir, jei taip, ar šis negaliojimas (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

7. Ar reglamento 7 straipsnis yra niekinis arba negaliojantis (visiškai ar iš dalies) tuo pagrindu, kad apibrėžtos atsakomybės už žalą, atsiradusią atšaukus skrydį dėl priežasčių, kurios nėra nuo atsakomybės atleidžiančios ypatingos aplinkybės, nustatymas yra diskriminuojamojo pobūdžio, neatitinkantis kiekvienam Bendrijos veiksmui taikomų proporcingumo kriterijų arba nepakankamai motyvuotas, ir, jei taip, ar šis negaliojimas (kartu su bet kuriais kitais susijusiais veiksniais) turi poveikį viso reglamento galiojimui?

8. Ar nacionaliniam teismui sutikus priimti ieškinį, kuriame keliami klausimai dėl Bendrijos akto nuostatų galiojimo, kuriuos šis teismas mano esant galimus pagrįsti ir nesant nepagrįstus, Bendrijos teisės principai nustato kriterijų arba minimalius reikalavimus, kuriuos privalo taikyti nacionalinis teismas, spręsdamas, ar pateikti šiuos klausimus Teisingumo Teismui EB 234 straipsnio (antrosios pastraipos) pagrindu?"

21 2004 m. rugsėjo 24 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi buvo atmestas prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prašymas dėl pagreitintos procedūros pagal Procedūros reglamento 104a straipsnio pirmąją pastraipą taikymo.

**Dėl prejudicinių klausimų**

*Dėl aštuntojo klausimo*

22 Aštuntuoju klausimu, kurį reikia išnagrinėti pirmiausia, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar EB 234 straipsnio antrąją pastraipą reikia aiškinti taip, kad nacionalinis teismas privalo pateikti Teisingumo Teismui prejudicinį klausimą dėl Bendrijos akto galiojimo tik jei dėl šio galiojimo jam kyla daugiau abejonių nei nustatyta.

Dėl priimtinumo

23 Europos Parlamentas teigia, kad klausimas yra nepriimtinas, nes atsakymas, kurį Teisingumo Teismas į jį gali pateikti, visiškai nepadės prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui išspręsti jo nagrinėjamo ginčo dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo.

24 Šiuo atžvilgiu iš nusistovėjusios teismo praktikos matyti, kad nacionalinio teismo pateiktą prašymą priimti prejudicinį sprendimą galima atmesti tik jei yra akivaizdu, kad prašymas išaiškinti Bendrijos teisę niekaip nesusijęs su pagrindinės bylos faktais ar objektu, kai problema yra hipotetinė arba kai Teisingumo Teismui nežinomos faktinės ar teisinės aplinkybės, būtinos naudingai atsakyti į jam pateiktus klausimus (be kita ko, žr. 1995 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *Bosman*, C-415/93, Rink. p. I-4921, 61 punktą; 1997 m. birželio 5 d. Sprendimo *Celestini*, C-105/94, Rink. p. I-2971, 22 punktą ir 1999 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Beck ir Bergdorf*, C-355/97, Rink. p. I-4977, 22 punktą). Išskyrus šiuos atvejus, Teisingumo Teismas paprastai privalo atsakyti į prejudicinius klausimus dėl Bendrijos teisės nuostatų išaiškinimo (žr. minėto sprendimo *Bosman* 59 punktą).

25 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje pagrindinėje byloje, kurioje ieškovės užginčijo Reglamento Nr. 261/2004 galiojimą, iškilo klausimas, ar šio reglamento galiojimo užginčijimo pakanka tam, kad Teisingumo Teismui būtų pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą pagal EB 234 straipsnyje numatytas sąlygas. Taigi šio teismo pateiktu klausimu prašomas minėto straipsnio išaiškinimas neturėtų būti vertinamas kaip niekaip nesusijęs su pagrindinės bylos dalyku. Aplinkybė, kad minėtas nacionalinis teismas Teisingumo Teismui kartu pateikė ir klausimų dėl Reglamento Nr. 261/2004 galiojimo ir kad atsakymai į šiuos klausimus gali padėti išspręsti pagrindinę bylą, negali paneigti klausimo dėl EB 234 straipsnio išaiškinimo svarbos.

26 Todėl į pateiktą klausimą reikia atsakyti.

Dėl esmės

27 Reikėtų priminti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką nacionaliniai teismai neturi teisės pripažinti Bendrijos institucijų aktų negaliojančiais. Iš tikrųjų EB 234 straipsniu Teisingumo Teismui suteikta kompetencija iš esmės siekiama užtikrinti, kad nacionaliniai teismai vienodai taikytų Bendrijos teisę. Šis vienodumo reikalavimas yra privalomas ypač tuomet, kai ginčijamas Bendrijos akto galiojimas. Skirtumai tarp valstybių narių teismų dėl Bendrijos aktų galiojimo gali daryti žalą pačios Bendrijos teisinės sistemos vieningumui ir pažeisti pagrindinį teisinio saugumo reikalavimą (1987 m. spalio 22 d. Sprendimo *Foto-Frost*, 314/85, Rink. p. 4199, 15 punktas; 1997 m. balandžio 15 d. Sprendimo *Bakers of Nailsea*, C-27/95, Rink. p. I-1847, 20 punktas ir 2005 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Gaston Schul Douane-expediteur*, C-461/03, Rink. p. I-10513, 21 punktas). Todėl Teisingumo Teismas yra vienintelis kompetentingas pripažinti Bendrijos aktą negaliojančiu (1991 m. vasario 21 d. Sprendimo *Zuckerfabrik Süderdithmarschen ir Zuckerfabrik Soest*, C-143/88 ir C-92/89, Rink. p. I-415, 17 punktas ir 2000 m. kovo 21 d. Sprendimo *Greenpeace France ir kt.*, C-6/99, Rink. p. I-1651, 54 punktas).

28 Šiuo atžvilgiu reikėtų pažymėti, kad EB 234 straipsnis nėra nacionalinio teismo nagrinėjamos bylos šalims suteikiama kreipimosi į teismą priemonė, ir dėl to vienos šalies tvirtinimo apie byloje kylantį klausimą dėl Bendrijos teisės išaiškinimo nepakanka, kad atitinkamas teismas privalėtų laikyti, jog iškilo klausimas EB 234 straipsnio prasme (šiuo klausimu žr. 1982 m. spalio 6 d. Sprendimo *Cilfit ir kt.*, 283/81, Rink. p. 3415, 9 punktą). Iš to darytina išvada, kad vien to, kad Bendrijos akto galiojimas užginčytas nacionaliniame teisme, nepakanka, kad būtų pateisintas prejudicinio klausimo pateikimas Teisingumo Teismui.

29 Dėl teismų, kurių sprendimai pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskundžiami teismine tvarka, Teisingumo Teismas nusprendė, jog jie gali nagrinėti Bendrijos akto galiojimą ir, jei šalių nurodytus negaliojimo pagrindus laiko nepagrįstais, atmesti šiuos pagrindus bei nuspręsti, kad aktas yra visiškai galiojantis. Iš tiesų tokiais veiksmais jie nekvestionuoja Bendrijos akto buvimo (minėto sprendimo *Foto-Frost* 14 punktas).

30 Tačiau jei šie teismai mano, jog vienas arba keli negaliojimo pagrindai, nurodyti bylos šalių arba atitinkamu atveju teismo iniciatyva (šiuo klausimu žr. 1981 m. birželio 16 d. Sprendimo *Salonia*, 126/80, Rink. p. 1563, 7 punktą), yra pagrįsti, jie privalo sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą dėl galiojimo.

31 Be to, bendradarbiavimo dvasia, kuri turi vyrauti procese dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, reikalauja, kad nacionalinis teismas savo sprendime pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą nurodytų priežastis, dėl kurių jis mano esant būtina pateikti tokį prašymą.

32 Todėl į aštuntąjį klausimą reikia atsakyti, kad jei teismas, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskundžiami teismine tvarka, mano, jog vienas

arba keli Bendrijos akto negaliojimo pagrindai, nurodyti bylos šalių arba atitinkamu atveju teismo iniciatyva, yra pagrįsti, jis privalo sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą dėl galiojimo.

*Dėl kitų klausimų*

33 Pirmais septyniais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 5, 6, ir 7 straipsniai yra negaliojantys ir jei atsakymas yra teigiamas, ar jų negaliojimas sukelia viso šio reglamento negaliojimą.

Dėl Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnio suderinamumo su Monrealio konvencija

34 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnis yra nesuderinamas su Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnių nuostatomis.

35 Pirmiausia reikėtų priminti, kad pagal EB 300 straipsnio 7 dalį „šiame straipsnyje nustatytomis sąlygomis sudaryti susitarimai yra privalomi Bendrijos institucijoms ir valstybėms narėms". Pagal Teisingumo Teismo praktiką šie susitarimai turi viršenybę Bendrijos antrinės teisės aktų atžvilgiu (1996 m. rugsėjo 10 d. Sprendimo *Komisija prieš Vokietiją*, C-61/94, Rink. p. I-3989, 52 punktas ir 2004 m. balandžio 1 d. Sprendimo *Bellio F.lli*, C-286/02, Rink. p. I-3465, 33 punktas).

36 Monrealio konvencija, kurią EB 300 straipsnio 2 dalies pagrindu Bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d., buvo patvirtinta 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu ir Bendrijoje įsigaliojo 2004 m. birželio 28 dieną. Vadovaujantis nusistovėjusia teismo praktika iš šių aplinkybių darytina išvada, kad nuo šios datos šios konvencijos nuostatos yra Bendrijos teisės sistemos sudėtinė dalis (1974 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Haegeman*, 181/73, Rink. p. 449, 5 punktas ir 1987 m. rugsėjo 30 d. Sprendimo *Demirel*, 12/86, Rink. p. 3719, 7 punktas). Po šios datos nagrinėdamas *judicial review* prašymus, nacionalinis teismas pateikė Teisingumo Teismui šį prašymą priimti prejudicinį sprendimą 2004 m. liepos 14 d. Sprendimu.

37 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje numatyta, kad skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju skrydžius vykdantis oro vežėjas turi pasiūlyti atitinkamiems keleiviams pagalbą ir jais pasirūpinti. Šiame straipsnyje nenumatyta, kad vežėjas galėtų išvengti tokių pareigų atšaukus skrydžius dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

38 Prašyme, pateiktame prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, bei Teisingumo Teismui pateiktose pastabose IATA ir ELFAA nurodė, kad dėl to šis 6 straipsnis yra nesuderinamas su Monrealio konvencijos 19 straipsnio 1 dalies ir 22 straipsnio 1 dalies nuostatomis dėl išimtinių ir ribojančių oro vežėjo atsakomybės už žalą, atsiradusios dėl vėlavimo vežant oru keleivius, sąlygų ir su šios konvencijos 29 straipsniu, kuriame nurodyta, jog bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu, koks jo pagrindas, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje Konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas.

39 Šiuo klausimu reikėtų konstatuoti, kad Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsniai yra normos, į kurias atsižvelgdamas Teisingumo Teismas tikrina Bendrijos institucijų aktų galiojimą, nes, pirma, tam neprieštarauja šios konvencijos pobūdis ir bendra struktūra ir, antra, šių trijų straipsnių nuostatos jų turinio atžvilgiu yra besąlygiškos ir pakankamai tikslios.

40 Šių straipsnių aiškinimo klausimu svarbu pažymėti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką tarptautinė sutartis turi būti aiškinama pagal joje vartojamas sąvokas ir jos tikslą. 1969 m. gegužės 23 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių teisės ir 1986 m. kovo 21 d. Vienos konvencijos dėl tarptautinių sutarčių tarp tarptautinių organizacijų ir valstybių ir tarptautinių organizacijų 31 straipsniuose, kuriuose perteikiama bendroji paprotinė tarptautinė teisė, šiuo klausimu patikslinama, kad sutartis turi būti aiškinama laikantis geros valios principų, atsižvelgiant į joje vartojamų sąvokų įprastinę reikšmę sutarties kontekste ir atsižvelgiant į sutarties objektą bei jo tikslą (šiuo atžvilgiu žr. 2001 m. lapkričio 20 d. Sprendimo *Jany ir kt.*, C-268/99, Rink. p. I-8615, 35 punktą).

41 Iš Monrealio konvencijos preambulės matyti, kad konvencijos šalimis esančios valstybės pripažino „būtinybę užtikrinti tarptautinio vežimo oru vartotojų interesų apsaugą ir teisingos kompensacijos, paremtos restitucijos principu, būtinybę". Todėl į šį tikslą reikia atsižvelgti vertinant taikymo sritį, kurią šios konvencijos rengėjai siekė suteikti 19, 22 ir 29 straipsniams.

42 Iš šių Monrealio konvencijos III skryriaus „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis" nuostatų matyti, kad jos nustato sąlygas, kuriomis dėl skrydžio vėlavimo žalą patyrę keleiviai gali pareikšti ieškinius dėl žalos atlyginimo oro vežėjams. Vežėjo atsakomybę už žalą šios nuostatos riboja 4 150 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui.

43 Svarbu konstatuoti, kad bet koks vėlavimas vežant oru keleivius ir ypač didelis vėlavimas, bendrai vertinant, gali padaryti dviejų rūšių žalos. Pirma, per didelis vėlavimas visiems keleiviams sukelia beveik tapačią žalą, kurią atlyginti galima standartiškai ir nedelsiant suteikiant pagalbą visiems atitinkamiems asmenims arba jais pasirūpinant, t. y. patiekiant, pavyzdžiui, gaivinamųjų gėrimų, maisto,

apgyvendinant ir suteikiant galimybę paskambinti telefonu. Antra, keleiviai gali patirti konkrečią su jų kelione susijusią žalą, kurią norint atlyginti, reikia kiekvienu atveju įvertinti padarytos žalos dydį, todėl jos atlyginimas gali būti tik *a posteriori* ir konkretus.

44 Be to, iš Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnių aiškiai matyti, kad jie reglamentuoja tik sąlygas, kuriomis, vėluojant skrydžiui, atitinkami keleiviai gali pareikšti ieškinius dėl konkrečių nuostolių atlyginimo, t. y. kompensacijos, vežėjams, atsakingiems už šio vėlavimo sukeltą žalą.

45 Nei iš šių nuostatų, nei iš jokios kitos Monrealio konvencijos nuostatos nematyti, kad šios konvencijos rengėjai būtų siekę apsaugoti šiuos vežėjus nuo bet kokia kitokia forma pateikiamų reikalavimų, ypač nuo tų, kuriuos galėtų nustatyti valdžios institucijos tam, kad standartiškai ir nedelsiant būtų atlyginta žala, kurią sudaro nemalonumai dėl vėlavimo vežant keleivius oru, nesukeliant jiems nepatogumų, susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimu teismuose.

46 Todėl Monrealio konvencija negali būti kliūtimi Bendrijos teisės aktų leidėjui, remiantis Bendrijai suteiktomis galiomis transporto ir vartotojų apsaugos srityje, imtis priemonių nustatyti sąlygas, kuriomis reikėtų atlyginti dėl pirmiau minėtų nepatogumų patirtą žalą. Kadangi Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje numatyta pagalba keleiviams ir pasirūpinimas jais skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju yra standartiškai ir nedelsiant teiktinos žalos atlyginimo priemonės, minėta konvencija nenustato naudojimosi jomis sąlygų. Taigi šiame 6 straipsnyje įtvirtinta nuostata paprasčiausiai yra papildoma priemonė Monrealio konvencijoje įtvirtintos priemonės atžvilgiu.

47 Pačios priemonės dėl standartiškai ir nedelsiant teikiamos pagalbos ir pasirūpinimo neužkerta galimybės atitinkamiems keleiviams, dėl to paties vėlavimo patyrusiems ir žalos, suteikiančios teisę į kompensaciją, be kita ko, pareikšti ieškinį dėl minėtos žalos atlyginimo pagal Monrealio konvencijoje numatytas sąlygas.

48 Todėl šios priemonės, pagerinančios keleivių interesų apsaugą ir sąlygas, kuriomis jų atžvilgiu taikomas restitucijos principas, negali būti laikomos nesuderinamomis su Monrealio konvencija.

Dėl Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio galiojimo atsižvelgiant į EB 251 straipsnį

49 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar pakeisdamas Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio projekto pirminę redakciją, išdėstytą 2003 m. kovo 18 d. Bendrojoje pozicijoje (EB) Nr. 27/2003 (OL C 125 E, p. 63, toliau – reglamento projektas), EB 251 straipsnyje numatytas Taikinimo komitetas laikėsi šio straipsnio procedūrinių reikalavimų.

50 Pirmiausia reikėtų priminti aplinkybes, kuriomis Reglamento Nr. 261/2004 priėmimo procedūroje buvo sudarytas šis Taikinimo komitetas, ir ypač Bendrijos teisės aktų leidėjo nerimą, susijusį su atsižvelgimu arba neatsižvelgimu į aplinkybes, kuriomis oro vežėjai atleidžiami nuo pareigos pasirūpinti keleiviais ir suteikti jiems pagalbą skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju.

51 Bendrojoje pozicijoje Nr. 27/2003 Taryba nusprendė, kad oro vežėjai gali būti atleisti nuo pareigos išmokėti keleiviams kompensaciją ir jais pasirūpinti pagal reglamento projekto 5 straipsnį skrydžių atšaukimo atveju ir nuo pareigos pasirūpinti keleiviais pagal to paties projekto 6 straipsnį skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju, jei atitinkami asmenys galėtų įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas arba atidėtas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

52 2003 m. liepos 3 d. per antrąjį svarstymą nagrinėdamas šią bendrąją poziciją Parlamentas nepasiūlė jokio reglamento projekto 5 straipsnio pakeitimo. Atvirkščiai, kartu su kitais pakeitimais jis priėmė šio projekto 6 straipsnio pakeitimą Nr. 11, kuriuo konkrečiai panaikintos visas nuorodos į atleidimo nuo atsakomybės dėl ypatingų aplinkybių sąlygą (toliau – ypatingų aplinkybių išlyga).

53 2003 m. rugsėjo 22 d. laišku Taryba informavo, kad ji negali patvirtinti visų Parlamento pakeitimų, ir Tarybos pirmininkas, susitaręs su Parlamento pirmininku, sušaukė Taikinimo komiteto posėdį.

54 2003 m. spalio 14 d. susitikime šis komitetas susitarė dėl bendro projekto, patvirtinto 2003 m. gruodžio 1 d., pagal kurį reglamento projekto 5 straipsnyje buvo panaikintos visos nuorodos į ypatingų aplinkybių išlygą, leidžiančią atleisti oro vežėjus nuo įpareigojimų pasirūpinti keleiviais skrydžių atšaukimo atveju. Parlamentas priėmė reglamentą, remdamasis šiuo Taikinimo komiteto bendru projektu, per trečiąjį svarstymą, 2003 m. gruodžio 18 d., o Taryba – 2004 m. sausio 26 dieną.

55 Ieškovės pagrindinėje byloje mano, kad pakeisdamas reglamento projekto 5 straipsnį, nors per antrąjį svarstymą Parlamentas nesiūlė šio straipsnio pakeitimų, Taikinimo komitetas viršijo EB 251 straipsniu jam suteiktas galias.

56 Šiuo atžvilgiu reikia priminti, kad Taikinimo komitetas yra sudaromas bendroje sprendimo priėmimo procedūroje tuo atveju, kai Taryba nepritaria per antrąjį svarstymą Parlamento pasiūlytiems pakeitimams. Neginčijama, kad priimant Reglamentą Nr. 261/2004 toks nesutarimas buvo, o tai pateisina minėto komiteto sušaukimą.

57 Priešingai tam, ką teigia IATA, jau sušaukto Taikinimo komiteto užduotis yra ne susitarti dėl Parlamento pasiūlytų pakeitimų, bet, kaip matyti net iš EB 251 straipsnio formuluotės, nagrinėjant Tarybos patvirtintą bendrąją poziciją bei remiantis Parlamento pasiūlytais pakeitimais, „pasiekti susitarimą dėl bendro teksto". Pačiame EB 251 straipsnio tekste nėra jokių apribojimų dėl galimų priemonių turinio siekiant sutarimo dėl bendro projekto.

58 Nurodydami sąvoką „taikinimas" Sutarties rengėjai siekė suteikti praktinės reikšmės atitinkamai procedūrai ir patikėti plačią diskreciją taikinimo komitetui. Priimdami tokį nesutarimų sureguliavimo būdą jie konkrečiai siekė, kad Parlamento ir Tarybos požiūrių suderinimas būtų atliekamas nagrinėjant visus nesutarimo aspektus ir Taikinimo komiteto posėdžiuose aktyviai dalyvaujant Europos Bendrijų Komisijai, kuri turi imtis „visokios reikiamos iniciatyvos, siekdama suderinti <...> Parlamento ir Tarybos pozicijas".

59 Šiuo požiūriu, atsižvelgiant į Komisijai taip pat patikėtas tarpininkavimo galias ir galiausiai į Parlamento bei Tarybos diskreciją susitarti arba nesusitarti dėl Taikinimo komiteto patvirtinto bendro projekto, EB 251 straipsnis iš principo neturėtų būti laikomas ribojančiu šio komiteto galias. Vienintelė aplinkybė, kad šiuo atveju Parlamentas nepasiūlė reglamento projekto 5 straipsnio pakeitimo per antrąjį svarstymą, nepatvirtina, kad minėtas komitetas pažeidė jam pagal EB 251 straipsnį suteiktų galių ribas.

60 Be to, ieškovės pagrindinėje byloje teigia, kad dėl Taikinimo komiteto susitikimų uždarumo kyla grėsmė atstovaujamosios demokratijos principams.

61 Žinoma, veiksmingas Parlamento dalyvavimas Bendrijos teisės aktų leidybos procese pagal Sutartimi numatytas procedūras yra esminis šia Sutartimi siekiamos institucinės pusiausvyros veiksnys. Vis dėlto neginčijama, kad Parlamentas yra atstovaujamas Taikinimo komitete ir, be to, jis atstovaujamas pagal kiekvienos politinės grupės atitinkamą dydį Parlamente. Be to, pagal EB 251 straipsnio 5 dalį Taikinimo komiteto patvirtintas projektas dar turi būti pateiktas svarstyti pačiam Parlamentui, kad būtų patvirtintas. Šis svarstymas, kurį būtina vykdyti pagal įprastines šios asamblėjos darbų skaidrumo sąlygas, bet kuriuo atveju taip pat užtikrina veiksmingą Parlamento dalyvavimą teisės aktų priėmimo procese laikantis atstovaujamosios demokratijos principų.

62 Atsižvelgiant į bylos dokumentus reikia pažymėti, kad šiuo atveju nesutarimai, kuriuos spręsti buvo patikėta Taikinimo komitetui, buvo konkrečiai susiję su atsakymu į klausimą, ar oro vėžėjai gali remtis ypatingų aplinkybių išlyga, kad būtų atleisti nuo įpareigojimų pagal reglamento projekto 6 straipsnį suteikti pagalbą keleiviams ir jais pasirūpinti skrydžio atidėjimo ilgam laikui atveju. Taikinimo komitete šiuo klausimu pavyko susitarti, kad visos nuorodos į ypatingų aplinkybių

išlygą būtų išbrauktos iš šio projekto 6 straipsnio tam, kad būtų užtikrintas pasirūpinimas keleiviais ir jiems nedelsiant suteikta pagalba neatsižvelgiant į skrydžio atidėjimo priežastį. Taigi siekdamas užtikrinti pozicijos nuoseklumą ir vienodumą komitetas nusprendė panaikinti tokią su pareiga pasirūpinti keleiviais skrydžio atšaukimo atveju susijusią nuorodą ir iš šio projekto 5 straipsnio.

63 Tokiomis aplinkybėmis pakeisdamas reglamento projekto 5 straipsnį Taikinimo komitetas neviršijo įgaliojimų.

Dėl pareigos motyvuoti ir teisinio saugumo principo laikymosi

64 Trečiuoju ir šeštuoju klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniai yra negaliojantys tiek, kiek jie neatitinka teisinio saugumo principo arba pareigos motyvuoti. Septintuoju klausimu jis taip pat klausia dėl minėtos pareigos laikymosi minėto reglamento 7 straipsnio atžvilgiu.

65 Ieškovės pagrindinėje byloje teigia, kad ginčijamame reglamente yra nevienareikšmiškumo, spragų ir prieštaravimų, kurie turi poveikio jo teisėtumui tiek pareigos motyvuoti, tiek teisinio saugumo principo laikymosi atžvilgiu.

66 Reikėtų priminti, kad nors EB 253 straipsniu reikalaujama motyvacija turi aiškiai ir vienaprasmiškai atskleisti Bendrijos institucijos, kuri priėmė ginčijamą teisės aktą, argumentus, kad suinteresuoti asmenys galėtų susipažinti su jo priėmimo priežastimis, o Teisingumo Teismas galėtų vykdyti kontrolę, vis dėlto nereikalau-

jama tiksliai nurodyti visų reikšmingų teisinių ir faktinių aplinkybių (ypač žr. 1996 m. vasario 29 d. Sprendimo *Komisija prieš Tarybą*, C-122/94, Rink. p. I-881, 29 punktą; 2004 m. gruodžio 14 d. Sprendimo *Swedish Match*, C-210/03, Rink. p. I-11893, 63 punktą ir 2005 m. liepos 12 d. Sprendimo *Alliance for Natural Health ir kt.*, C-154/04 ir C-155/04, Rink. p. I-6451, 133 punktą).

67 Be to, pareigos motyvuoti laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant ne tik į akto formuluotę, bet ir į jo kontekstą bei atitinkamą sritį reglamentuojančių teisės normų visumą. Kalbant, kaip ir pagrindinėje byloje, apie bendro pobūdžio teisės aktą, motyvuose galima apsiriboti nurodant jo priėmimą lėmusia bendra situacija ir juo siekiamais bendrais tikslais (ypač žr. 2005 m. kovo 10 d. Sprendimo *Ispanija prieš Tarybą*, C-342/03, Rink. p. I-1975, 55 punktą). Jei iš ginčijamos priemonės galima nustatyti institucijos siekiamo tikslo esmę, reikalavimas nurodyti specifinius techninių sprendimų motyvus būtų perteklinis (ypač žr. 2001 m. liepos 5 d. Sprendimo *Italija prieš Tarybą ir Komisiją*, C-100/99, Rink. p. I-5217, 64 punktą ir minėto sprendimo *Alliance for Natural Health ir kt.* 134 punktą).

68 Teisinio saugumo principas yra vienas pagrindinių Bendrijos teisės principų, kuris būtent reikalauja, kad teisės aktas būtų aiškus ir tikslus tam, kad teisės subjektai galėtų aiškiai žinoti savo teises ir pareigas ir atitinkamai jomis remtis (žr. 1981 m. liepos 9 d. Sprendimo *Gondrand Frères ir Garancini*, 169/80, Rink. p. 1931; 1996 m. vasario 13 d. Sprendimo *Van Es Douane Agenten*, C-143/93, Rink. p. I-431, 27 punktą ir 2005 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-110/03, Rink. p. I-2801, 30 punktą).

69 Atsižvelgiant į minėtą teismo praktiką reikia pažymėti, pirma, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsnio nuostatos tiksliai ir aiškiai įtvirtina pareigas skrydžius vykdantiems oro vežėjams skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju. Šių nuostatų tikslas taip pat aiškiai matomas ir iš šio reglamento 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.

70 Be to, to paties reglamento 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad keleiviai, kurių skrydžiai buvo atšaukti, turi turėti galimybę gauti kompensaciją už nepranešimą apie šį atšaukimą laiku, atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu patenkinamomis sąlygomis, ir jais turi būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio. Šio reglamento 17 konstatuojamojoje dalyje nurodoma, kad keleiviais, kurių skrydžiai atidedami nurodytam laikui, turėtų būti tinkamai pasirūpinta ir jie turi turėti galimybę atsisakyti skrydžio bei atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba tęsti kelionę patenkinamomis sąlygomis. Šios nuorodos išreiškia siekiamo tikslo esmę.

71 Neginčijama, kad skrydžio atšaukimo arba jo atidėjimo ilgam laikui atveju keleiviai patiria įvairios žalos. Byloje nenustatyta ir, be to, nebuvo teigiama, kad tokio pobūdžio atsitikimai yra tik nereikšmingas reiškinys. Nei iš EB 253 straipsnio, nei iš jokios kitos nuostatos negalima daryti išvados, kad priimto Bendrijos akto galiojimui būtų taikomas reikalavimas jame nurodyti tikslius skaičius, pagrindžiančius Bendrijos teisės aktų leidėjo priimamų priemonių poreikį.

72 Be to, negalima reikalauti, kad Reglamente Nr. 261/2004 būtų atskirai nurodyti kiekvieno pasirinkto techninio sprendimo motyvai. Šiuo klausimu, kadangi keleivių apsaugos tikslas reikalauja įtvirtinti standartines ir veiksmingas atlyginimo priemones, dėl kurių negalėtų kilti diskusijų prireikus jas įgyvendinti, o ypatingų aplinkybių išlyga tai akivaizdžiai provokuoja, Bendrijos teisės aktų leidėjas, nepažeisdamas savo pareigos motyvuoti, galėjo nenurodyti motyvų, dėl kurių jis

nusprendė, kad skrydžius vykdantys oro vežėjai negali remtis tokia išlyga siekdami išvengti šio reglamento 5 ir 6 straipsniuose numatytų įpareigojimų. Priešingai nei teigia ELFAA, šio reglamento 7 straipsnyje Bendrijos teisės aktų leidėjas taip pat galėjo įtvirtinti kompensacijos išmokėjimo skrydžio atšaukimo atveju principą ir dydį nenurodydamas motyvų, kuriais vadovaudamasis jis pasirinko tokią priemonę ir tokią sumą, nesukeldamas ginčijamo akto neteisėtumo.

73 Antra, pagal Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnį standartiškai ir nedelsiant teiktinos priemonės nėra priemonės, naudojimosi kuriomis sąlygas nustato Monrealio konvencija, ir jos nėra nesuderinamos su šia konvencija. Iš to darytina išvada, kad šio reglamento nuostatoms, taip reglamentuojančioms tam tikras keleivių teises skrydžių atidėjimo ilgam laikui atveju, gali būti taikomi kitokie reikalavimai, nei tie, kuriuos ši konvencija nustato kitoms teisėms. Taigi jos visiškai neprieštarauja Reglamento Nr. 2027/97 priemonėms, kurių buvo imtasi pagal šio reglamento 1 straipsnį, siekiant įgyvendinti atitinkamas Monrealio konvencijos nuostatas.

74 Tokiomis aplinkybėmis, pirma, ieškovės pagrindinėje byloje neturi pagrindo teigti, jog Reglamentas Nr. 261/2004 buvo priimtas pažeidžiant pareigą motyvuoti, nes jame nenurodytas Reglamentas Nr 2027/97. Antra, negalima laikyti, jog šio reglamento 6 straipsnis, pažeisdamas teisinio saugumo principą, panaikino galimybę įmonėms, kurioms atstovauja ieškovės pagrindinėje byloje, vienaprasmiškai sužinoti savo įpareigojimus pagal atitinkamą Reglamento Nr. 2027/97 nuostatą.

75 Trečia, ieškovės pagrindinėje byloje teigia, kad Reglamento Nr. 261/2004 14 ir 15 konstatuojamosiose dalyse prieštaringai nustatyta, jog skrydžius vykdančio oro vežėjo atsakomybė skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių atveju gali būti ribojama arba jis nuo jos atleidžiamas, nors jam įpareigojimus tokiais atvejais nustatančiuose šio reglamento 5 ir 6 straipsniuose šis atleidimo nuo atsakomybės pagrindas numatomas tik pareigos išmokėti kompensaciją atžvilgiu.

76 Vis dėlto šiuo atžvilgiu reikia pažymėti, pirma, kad nors Bendrijos akto preambulė gali sukonkretinti jos turinį (žr. minėto sprendimo *Alliance for Natural Health ir kt.* 91 punktą), ja neturėtų būti remiamasi nukrypstant nuo atitinkamo akto nuostatų (1998 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Nilsson ir kt.*, C-162/97, Rink. p. I-7477, 54 punktas ir 2005 m. lapkričio 24 d. Sprendimo *Deutsches Milch-Kontor*, C-136/04, Rink. p. I-10095, 32 punktas). Kita vertus, nors iš šių konstatuojamųjų dalių formuluočių ir galima suprasti, jog pagal bendrąją taisyklę ypatingų aplinkybių atveju faktinis oro vežėjas turėtų atleistas nuo visų savo įpareigojimų, o tai kelia tam tikrų neaiškumų tarp taip išreikšto Bendrijos teisės aktų leidėjų ketinimo ir pačių Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsnių turinio, tai nedaro šio atleidimo nuo atsakomybės išlygos bendrąja taisykle.

77 Iš to, kas išdėstyta pirmiau, matyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai nėra negaliojantys dėl teisinio saugumo principo ar pareigos motyvuoti pažeidimo.

Dėl proporcingumo principo laikymosi

78 Penktuoju ir septintuoju klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai yra negaliojantys tuo pagrindu, kad pažeidžia proporcingumo principą.

79 Pirmiausia reikia priminti, jog proporcingumo principas, kuris yra vienas bendrųjų Bendrijos teisės principų, įpareigoja, kad Bendrijos teisės nuostata įtvirtintos priemonės būtų tinkamos tikslui įgyvendinti ir neviršytų to, kas būtina jam pasiekti (žr., pavyzdžiui, 2002 m. liepos 11 d. Sprendimo *Käserei Champignon Hofmeister*, C-210/00, Rink. p. I-6453, 59 punktą; 2002 m. gruodžio 10 d. *British American*

*Tobacco (Investments) ir Imperial Tobacco*, C-491/01, Rink. p. I-11453, 122 punktą ir minėto sprendimo *Swedish Match* 47 punktą).

80 Dėl pirmesniame punkte nurodytų sąlygų teisminės kontrolės svarbu pažymėti, kad reikia pripažinti didelę Bendrijos teisės aktų leidėjo diskreciją tose srityse, kuriose jam reikia daryti politinio, ekonominio ir socialinio pobūdžio pasirinkimus ir kuriose jis turi atlikti sudėtinius vertinimus. Vadinasi, tik akivaizdžiai netinkamas šiose srityse priimtos priemonės pobūdis, palyginti su kompetentingos institucijos ketinamu siekti tikslu, gali turėti poveikio šios priemonės teisėtumui (šiuo klausimu žr. 1996 m. lapkričio 12 d. Sprendimo *Jungtinė Karalystė prieš Tarybą*, C-84/94, Rink. p. I-5755, 58 punktą; 1997 m. gegužės 13 d. Sprendimo *Vokietija prieš Parlamentą ir Tarybą*, C-233/94, Rink. p. I-2405, 55 ir 56 punktus; 1998 m. gegužės 5d. Sprendimo *National Farmers' Union ir kt.*, C-157/96, Rink. p. I-2211, 61 punktą ir minėto sprendimo *British American Tobacco (Investments) ir Imperial Tobacco* 123 punktą). Tai ypač taikytina bendrai transporto politikai (šiuo atžvilgiu žr., pavyzdžiui, 1997 m. liepos 17 d. Sprendimo *SAM Schiffahrt ir Stapf*, C-248/95 ir C-249/95, Rink. p. I-4475, 23 punktą ir 2002 m. kovo 12 d. Sprendimo *Omega Air ir kt.*, C-27/00 ir C-122/00, Rink. p. I-2569, 63 punktą).

81 Ieškovės pagrindinėje byloje teigia, kad pagalbos keleiviams, pasirūpinimo jais ir kompensacijos išmokėjimo priemonės, numatytos Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniais skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atvejais, nepadeda pasiekti tikslo sumažinti skrydžių atšaukimo ir atidėjimo atvejų ir bet kuriuo atveju dėl Bendrijos užkraunamos oro vežėjams didelės finansinės naštos yra visiškai neproporcingos siekiamam tikslui.

82 Vertinant ginčijamų priemonių būtinybę reikia pažymėti, kad Bendrijos teisės aktų leidėjo tiesioginis tikslas, kaip matyti iš pirmų keturių Reglamento Nr. 261/2004 konstatuojamųjų dalių, yra užtikrinti keleivių, nukentėjusiųjų dėl skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui, apsaugą standartiškai ir nedelsiant atlyginant tam tikrą tokiose situacijose atsidūrusiems atitinkamiems asmenims padarytą žalą.

83 Žinoma, be šio Bendrijos teisės aktų leidėjo aiškiai nurodyto tiesioginio tikslo, šiuo reglamentu, kaip ir visais kitais visuotinio taikymo teisės aktais, netiesiogiai gali būti siekiama ir kitų antraeilių tikslų, pavyzdžiui, ieškovės pagrindinėje byloje nurodomo tikslo sumažinti bendrą atšauktų ir atidėtų ilgam laikui skrydžių skaičių. Teisingumo Teismas visų pirma turi įvertinti, ar priimtos priemonės akivaizdžiai netinka pasiekti reglamento aiškų tikslą sustiprinti keleivių apsaugą, kurio teisėtumas atskirai nebuvo užginčytas.

84 Pirmiausia reikia pažymėti, kad remiantis pačiomis Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 6 straipsniuose numatytomis priemonėmis, galima nedelsiant atlyginti tam tikrą žalą, šių keleivių patirtą dėl skrydžio atšaukimo ar jo atidėjimo ilgam laikui, taip užtikrinant aukštą atitinkamų asmenų apsaugos lygį, o to ir siekiama reglamentu.

85 Antra, neginčijama, kad 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 suinteresuotiems asmenims apie skrydžio atšaukimą laiką. Taigi tokiu būdu įtvirtinti keleivių, kuriems skirtos šios priemonės, teisės nustatymo kriterijai jokiu būdu nėra nesusiję su proporcingumo reikalavimu.

86 Trečia, žalos atlyginimo standartiškai ir nedelsiant, pavyzdžiui, keleivių nukreipimo kitu maršrutu arba gaiviųjų gėrimų, maisto, apgyvendinimo viešbutyje ir ryšio su trečiaisiais asmenimis priemonių tikslas – vietoje patenkinti neatidėliotinus keleivių poreikius, neatsižvelgiant į skrydžio atšaukimo ar atidėjimo priežastį. Aplinkybė, kad, kaip nurodyta šio sprendimo pirmesniame punkte, minėtos priemonės skiriasi atsižvelgiant į keleivių patirtos žalos dydį, dar kartą paneigia tai, kad jos yra akivaizdžiai netinkamos vien dėl to, kad vežėjai negali remtis ypatingų aplinkybių išlyga.

87 Ketvirta, nebuvo įrodyta, kad savanoriškas keleivių apsidraudimas nuo su skrydžių atidėjimu ir atšaukimu susijusios rizikos, kurį rekomenduoja ELFAA, bet kuriuo atveju leistų atlyginti atitinkamų asmenų patirtą žalą vietoje. Todėl tokia priemonė negali būti laikoma tinkamesne nagrinėjamam tikslui pasiekti nei ta, kurią pasirinko Bendrijos teisės aktų leidėjas.

88 Penkta, dėl atidėjimo atsiradę žalingi padariniai, kuriuos Reglamentas Nr. 261/2004 įpareigoja atlyginti, yra visiškai nesusiję su sumokėta bilieto kaina. Todėl reikia atmesti argumentą, kad siekiant sumažinti šiuos padarinius pasirinktos priemonės turėjo būti nustatytos proporcingai bilieto kainai.

89 Šešta, nors IATA ir ELFAA teigia, kad minėtos priemonės gali smarkiai paveikti vežėjų finansinę naštą ir kad jos nėra tinkamos pasiekti reglamento antraeilį tikslą sumažinti skrydžių atšaukimo ir atidėjimo ilgam laikui atvejų skaičių, reikia konstatuoti, kad Teisingumo Teismo posėdyje nebuvo pateikta duomenų apie tokių atidėjimų ir atšaukimų dažnumą. Todėl teorinės aviakompanijų išlaidos tokioms, kaip buvo nurodytos suinteresuotų šalių, priemonėms bet kuriuo atveju nepatvirtina, kad šios sąnaudos būtų neproporcingos minėtomis priemonėmis ginamam interesui.

90 Dar svarbu pažymėti, kad įpareigojimai pagal Reglamentą Nr. 261/2004 neapriboja oro vežėjo teisių pagal nacionalinę teisę reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, kaip numatyta šio reglamento 13 straipsnyje. Taigi toks žalos atlyginimas gali sumažinti oro vežėjų finansines išlaidas, patiriamas dėl šių įpareigojimų. Be to, nėra nepagrįsta, kad visus šiuos įpareigojimus, išskyrus minėtą teisę reikalauti žalos atlyginimo, prisiimtų oro vežėjai, su kuriais atitinkami keleiviai yra sudarę vežimo sutartį, suteikiančią teisę į skrydį, kuris negali būti nei atšauktas, nei atidėtas.

91 Septinta, dėl Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos, kurios keleiviai gali reikalauti pagal 5 straipsnį tuo atveju, kai jiems apie skrydžio atšaukimą buvo pranešta per vėlai, reikia nurodyti, kad oro vežėjai gali būti atleisti nuo šios kompensacijos mokėjimo, jei jie įrodo, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Šis įpareigojimas nėra akivaizdžiai netinkamas siekiamo tikslo atžvilgiu, nes yra numatyta sąlyga dėl atleidimo nuo atsakomybės ir šios pareigos, kuri oro vežėjams yra neprivaloma, jei pranešta pakankamai iš anksto arba iš karto pasiūlant kitą keliavimo maršrutą, įgyvendinimą ribojančios sąlygos. Iš tikrųjų 250, 400 arba 600 eurų dydžio kompensacijos suma, nustatyta atsižvelgiant į atitinkamų skrydžių atstumą, taip pat nėra per didelė ir iš esmės atitinka, kaip savo pastabose nurodo Komisija ir kas nebuvo užginčyta, 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 295/91, nustatančiu bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles (OL L 36, p. 5), numatytos kompensacijos dydį, kuris atnaujinamas atsižvelgiant į infliaciją po šio reglamento įsigaliojimo.

92 Iš to, kas išdėstyta pirmiau, darytina išvada, kad Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai nėra negaliojantys dėl proporcingumo principo pažeidimo.

Dėl vienodo požiūrio principo laikymosi

93 Šeštuoju ir septintuoju klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai yra negaliojantys tuo pagrindu, kad pažeidžia vienodo požiūrio principą.

94 ELFAA teigia, kad jos atstovaujami pigių skrydžių oro vežėjai yra diskriminuojami tuo pagrindu, kad šiuose straipsniuose numatytos priemonės nustato tokius pačius įpareigojimus visiems oro vežėjams, neatsižvelgiant į jų kainodaros strategiją ir siūlomas paslaugas. Be to, Bendrijos teisė nenustato tokių pačių įpareigojimų kitoms transporto rūšims.

95 Pagal nusistovėjusią teismo praktiką vienodo požiūrio arba nediskriminacijos principas reikalauja, kad panašios aplinkybės nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos aplinkybės – vienodai, jeigu toks vertinimas nėra objektyviai pateisinamas (minėto sprendimo *Swedish Match* 70 punktas).

96 Šiuo atžvilgiu pirmiausia reikia pastebėti, kad ypač atsižvelgiant į skirtingų transporto rūšių veikimo būdą, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą, jos nėra viena kitą pakeičiančios dėl jų naudojimo sąlygų (šiuo atžvilgiu žr. minėto sprendimo *SAM Schiffahrt ir Stapf* 34 punktą). Taigi kiekviename iš šių transporto rūšių veiklos sektoriuje veikiančių įmonių situacija iš tikrųjų nėra panaši.

97 Taip pat reikia konstatuoti, kad oro transporto srityje dėl skrydžio atidėjimo ilgam laikui nukentėjusiųjų keleivių situacija objektyviai skiriasi nuo kitų rūšių transporto keleivių situacijos tokiu pačiu atveju. Iš esmės ypač dėl to, kad oro uostai paprastai yra už miesto centrų bei dėl specifinės registravimosi ir bagažo atgavimo tvarkos atitinkamų asmenų tokiais atvejais patiriami nepatogumai nėra panašūs.

98 Galiausiai dėl skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui oro vežėjų keleiviai patiria panašią žalą nesvarbu, su kuriomis kompanijomis jie sudarė sutartį, ir tai visiškai nesusiję su jų vykdoma kainodaros strategija. Todėl 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.

99 Iš to darytina išvada, kad Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsniai nėra negaliojantys dėl vienodo požiūrio principo pažeidimo.

100 Atsižvelgiant į pirmiau išdėstytus argumentus, į pirmus septynis klausimus reikia atsakyti, kad jų nagrinėjimas neatskleidė nieko, kas galėtų paveikti Reglamento Nr. 261/2004 5, 6 ir 7 straipsnių galiojimą.

**Dėl bylinėjimosi išlaidų**

101 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą dėl prejudicinio sprendimo 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:

1. **Jei teismas, kurio sprendimai pagal nacionalinę teisę gali būti toliau apskundžiami teismine tvarka, mano, jog vienas arba keli Bendrijos akto negaliojimo pagrindai, nurodyti bylos šalių arba atitinkamu atveju teismo iniciatyva, yra pagrįsti, jis privalo sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui prašymą priimti prejudicinį sprendimą dėl galiojimo.**

2. **Pateiktų klausimų nagrinėjimas neatskleidė nieko, kas galėtų paveikti 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, 5, 6 ir 7 straipsnių galiojimą.**

Parašai.