TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) SPRENDIMAS

2025 m. sausio 16 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 3 straipsnio 3 dalis – Nemokama kelionė arba kelionė taikant sumažintą tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė – Keleivis, kuris sumokėjo tik oro transporto rinkliavas ir mokesčius – Rezervavimas per reklaminę kampaniją – 8 straipsnio 1 dalies c punktas – Teisė vėliau vykti kitu maršrutu – Reikalavimo, kad tarp atšaukto skrydžio ir keleivio pageidaujamo skrydžio kitu maršrutu būtų laiko ryšys, nebuvimas“

Byloje C-516/23

dėl *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apygardos teismas, Vokietija) 2023 m. rugpjūčio 8 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2023 m. rugpjūčio 10 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

NW,

YS

prieš

Qatar Airways

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro aštuntosios kolegijos pirmininko pareigas einantis devintosios kolegijos pirmininkas N. Jääskinen, teisėjai M. Gavalec (pranešėjas) ir J. Passer,

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– YS ir NW, atstovaujamų *Rechtsanwalt* M. Böse,

– *Qatar Airways*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* B. Liebert ir U. Steppler,

* Proceso kalba: vokiečių.

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. von Rintelen ir N. Yerrell,

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

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 3 straipsnio 3 dalies ir 8 straipsnio 1 dalies c punkto išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant oro transporto keleivių NW ir YS ginčą su *Qatar Airways* dėl reikalavimo atlyginti žalą, patirtą dėl to, kad šis oro vežėjas neįvykdė pareigos užtikrinti, kad keleiviams būtų pasiūlytas kitas maršrutas į galutinę paskirties vietą.

Teisinis pagrindas

Reglamentas Nr. 261/2004

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 2, 4, 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(1) [Europos] 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 [1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 295/91, nustatančiu bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles (OL L 36, 1991, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306)] nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

<…>

(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.

(13) Keleiviai, kurių skrydžiai buvo atšaukti, turėtų turėti galimybę atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu patenkinamomis sąlygomis, ir jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio.“

4 Šio reglamento 3 straipsnio „Taikymo sritis“ 3 dalyje numatyta:

„Šis reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė. Tačiau jis taikomas keleiviams, turintiems bilietus, išduotus pagal keleivių lojalumo programą arba kitą oro vežėjo ar turizmo kelionių organizatoriaus komercinę programą.“

5 Minėto reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 dalies a punkte ir 3 dalyje nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

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

<…>

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.“

6 Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ numatyta standartinė kompensacija keleiviams, kurios dydis priklauso, be kita ko, nuo skrydžio atstumo.

7 To paties reglamento 8 straipsnyje „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ numatyta:

„1. Kai daroma nuoroda į šį straipsnį, keleiviams leidžiama rinktis:

a) – per septynias dienas 7 straipsnio 3 dalyje numatytu būdu atgauti visą už bilietą jį perkant sumokėtą sumą, už neįvykusios kelionės dalį arba dalis sumokėtą sumą ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis sumokėtą sumą, jei pagal keleivio numatytą kelionės planą skrydis 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.

<…>“

Reglamentas (EB) Nr. 1008/2008

8 2008 m. rugsėjo 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 1008/2008 dėl oro susisiekimo paslaugų teikimo Bendrijoje bendrųjų taisyklių (OL L 293, 2008, p. 3) 23 straipsnio „Informavimas ir nediskriminavimas“ 1 dalyje numatyta:

„Bet kuria forma, įskaitant internetu, visuomenei siūlant ar skelbiant oro susisiekimo kainas ir oro susisiekimo tarifus už oro susisiekimo paslaugas, teikiamas iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, kartu nurodomos taikomos sąlygos. Visada nurodoma galutinė mokėtina kaina, kuri turi apimti taikomą oro susisiekimo kainą ar oro susisiekimo tarifą ir visus taikomus mokesčius, rinkliavas, papildomas rinkliavas ir įmokas, kurių neįmanoma išvengti ir kuriuos galima numatyti skelbimo metu. Nurodant galutinę kainą, taip pat nurodoma bent:

a) oro susisiekimo kaina ar oro susisiekimo tarifas;

b) mokesčiai;

c) oro uostų mokesčiai; ir

d) kitos privalomos rinkliavos, papildomos rinkliavos ir įmokos, pavyzdžiui, susijusios su saugumu ar degalais;

jei b, c ir d punktuose nurodyti mokesčiai bei rinkliavos pridėti prie oro susisiekimo kainos ar oro susisiekimo tarifo. Neprivalomi kainos priedai turi būti aiškiai, skaidriai ir nedviprasmiškai nurodyti bet kurio rezervavimo proceso pradžioje ir vartotojui turi būti suteikta galimybė juos laisvai pasirinkti.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

9 2020 m. rugpjūčio 5 d. ieškovai pagrindinėje byloje bendrovėje *Qatar Airways* rezervavo skrydžius pirmyn ir atgal iš Frankfurto prie Maino (Vokietija) į Denpasarą (Indonezija) su tarpiniu nusileidimu Dohoje (Kataras).

10 Ši rezervacija buvo atlikta per skrydį vykdančio oro vežėjo reklaminę kampaniją. Nedidelės trukmės kampanija buvo skirta tik sveikatos priežiūros specialistams ir leido jiems rezervuoti šio vežėjo skrydžius, sumokant vien su šia rezervacija susijusius mokesčius ir rinkliavas.

11 2020 m. rugsėjo 13 d. *Qatar Airways* atšaukė rezervuotus skrydžius.

12 Be to, šis vežėjas iki 2022 m. pavasario nebevykdė skrydžių į Denpasarą.

13 2022 m. rugpjūčio 8 d. elektroniniu laišku ieškovai pagrindinėje byloje oficialiai paprašė, kad šis oro vežėjas 2022 m. spalio 20 d. kitu maršrutu nuvežtų juos į Denpasarą, o 2022 m. lapkričio 7 d. užtikrintų jų skrydį atgal į Frankfurtą prie Maino, reikalaudami iki 2022 m. rugpjūčio 18 d. imtis tam reikalingų priemonių. Kadangi šis oficialus pranešimas neturėjo poveikio, ieškovai pagrindinėje byloje rezervavo nagrinėjamus skrydžius, pasinaudodami pagal lojalumo programą įgytomis lengvatomis ir sumokėdami 394,62 EUR kainą. Šių skrydžių rinkos kaina rezervacijos dieną buvo 4 276,36 EUR.

14 Ieškovai pagrindinėje byloje kreipėsi į *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apygardos teismas, Vokietija), kuris yra prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, su ieškiniu bendrovei *Qatar Airways*, prašydami atlyginti žalą dėl to, kad skrydį vykdantis oro vežėjas nesilaikė pareigos suteikti pagalbą pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punktą.

15 Nagrinėjant ieškinį prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, pirma, ar šiuo atveju taikytinas Reglamentas Nr. 261/2004.

16 Šiuo aspektu šis teismas, viena vertus, klausia, ar keleivis turi būti laikomas keliaujančiu nemokamai, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalį, tuo atveju, kai jis turi mokėti tik oro transporto mokesčius ir oro uosto rinkliavas.

17 Kita vertus, minėtas teismas pažymi, kad iš *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) jurisprudencijos matyti, jog sumažintas tarifas, kurį oro vežėjas taiko pagrindų susitarimą su šiuo vežėju sudariusios įmonės darbuotojams, turi būti laikomas tokiu, kuriuo „gali pasinaudoti visuomenė“, kaip tai suprantama pagal šio 3 straipsnio 3 dalį. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas mano, kad ši jurisprudencija gali būti taikoma pagrindinėje byloje nagrinėjamai reklaminei kampanijai, nes ši kampanija nėra nei lojalumo programa, nei komercinė programa, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

18 Jeigu Reglamentas Nr. 261/2004 būtų taikomas pagrindinėje byloje nagrinėjamai situacijai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, antra, ar šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkte numatyta teisė vykti kitu maršrutu suponuoja, kad tarp atšaukto skrydžio ir skrydžio, kuris turi būti vykdomas kitu maršrutu, yra laiko ryšys, nors ši sąlyga neišplaukia iš šios nuostatos formuluotės.

19 Šiuo aspektu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad pagal *Oberlandesgericht Köln* (Kelno aukštesnysis apygardos teismas, Vokietija) jurisprudenciją, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punkto tikslą apsaugoti keleivius per atitinkamą kelionę, ši nuostata nesuteikia keleiviui teisės į nemokamą jam patogią kelionę kitu maršrutu, nesiejant su pradiniu kelionės planu laiko atžvilgiu. *Oberlandesgericht Köln* teigimu, turi egzistuoti laiko ryšys tarp atšaukto skrydžio ir skrydžio, kuris turi būti vykdomas pasiūlius kitą maršrutą. Vis dėlto atrodo, kad *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) paneigė šią jurisprudenciją. Pašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar iš šios nuostatos išplaukia tokio laiko ryšio reikalavimas, nes jos tekste apie tai nieko nepasakyta.

20 Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Frankfurt am Main* (Frankfurto prie Maino apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamentas Nr. 261/2004 turi būti aiškinamas taip, kad keleivis keliauja nemokamai, kaip tai suprantama pagal reglamento 3 straipsnio 3 dalies [pirmo sakinio] pirmą alternatyvą, tuo atveju, kai jis už lėktuvo bilietą turi sumokėti tik rinkliavas ir oro transporto mokesčius?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai:

ar Reglamentas Nr. 261/2004 turi būti aiškinamas taip, kad tokiu atveju, kai skrydis buvo rezervuotas per riboto laiko ir bilietų skaičiaus oro vežėjo reklaminę kampaniją, kuri buvo taikoma tik tam tikrai profesinei grupei, tai nėra tarifas, kuriuo (netiesiogiai) gali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 3 straipsnio 3 dalies [pirmo sakinio] antrą alternatyvą?

3. Jei ir į [antrąjį klausimą reikia atsakyti neigiamai ir] laikyti, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikytinas:
   a) ar šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinamas taip, kad turi egzistuoti laiko ryšys tarp iš pradžių rezervuoto ir paskui atšaukto skrydžio ir pageidaujamo vėlesnio pakaitinio maršruto;
   b) jei taip, kaip šis laiko ryšys turėtų būti apibrėžtas?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

21 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio pirmą alternatyvą reikia aiškinti taip, kad keleivis keliauja nemokamai, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tuo atveju, kai atlikdamas rezervaciją jis turėjo sumokėti tik oro transporto mokesčius ir rinkliavas.

22 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio pirmą alternatyvą šis reglamentas netaikomas keleiviams, kurie keliauja nemokamai.

23 Iš pradžių reikia pažymėti, kad sąvoka „keliauti nemokamai“ neapibrėžta nei Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalyje, nei jokioje kitoje šio reglamento nuostatoje. Šiomis aplinkybėmis, remiantis suformuota jurisprudencija, šios sąvokos reikšmė ir apimtis turi būti nustatytos pagal įprastą jos reikšmę bendrinėje kalboje, atsižvelgiant į kontekstą, kuriam esant ji vartojama, ir teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (2024 m. balandžio 30 d. Sprendimo *Trade Express-L ir DEVNIA TSIMENT*, C-395/22 ir C-428/22, EU:C:2024:374, 65 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Be to, kaip yra nusprendęs Teisingumo Teismas, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje nurodytą jo tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nuostatų, kuriomis keleiviams suteikiamos teisės, išimtis turi būti aiškinama siaurai (šiuo klausimu žr. 2023 m. spalio 26 d. Sprendimo *LATAM Airlines Group*, C-238/22, EU:C:2023:815, 43 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

24 Visų pirma, kiek tai susiję su įprasta sąvokos „keliauti nemokamai“ reikšme, reikia konstatuoti, kad ji apskritai reiškia situaciją, kai keleivis keliauja nemokamai, neprivalėdamas mokėti jokio atlygio už lėktuvo bilietą.

25 Šiuo aspektu pažymėtina, kad šios sąvokos aiškinimas taip, kad keleivis keliauja nemokamai, nors, norėdamas užbaigti savo rezervaciją, jis turi sumokėti sumą, susijusią ne su keleiviui taikomu tarifu, o su oro transporto mokesčiais ar rinkliavomis, prieštarautų įprastai šios sąvokos reikšmei bendrinėje kalboje.

26 Be to, kiek tai susiję su Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies kontekstu, nors šioje nuostatoje apie nemokamą kelionę kalbama bendrai, nenurodant įvairių jos kainą sudarančių elementų, vis dėlto Reglamento Nr. 1008/2008 23 straipsnyje numatyta, kad galutinė mokėtina

kaina apima keleiviams taikomą tarifą, taip pat visus mokesčius, oro uostų rinkliavas ir kitas rinkliavas, priedus ar įmokas, pavyzdžiui, susijusias su saugumu ar degalais. Iš to išplaukia, kad nėra taip, kad mokesčiai ir rinkliavos neįtraukiami į lėktuvo bilieto kainą – jie yra neatskiriama jos dalis.

27 Šį aiškinimą patvirtina Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal kurią keleiviai, keliaujantys su bilietais, už kuriuos moka tik dalį kainos, patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį, jeigu sumokėtu sumažintu tarifu tiesiogiai ar netiesiogiai galėjo pasinaudoti visuomenė arba jeigu bilietai buvo išduoti pagal lojalumo programą ar kitas komercines programas (2020 m. lapkričio 26 d. Nutarties *SATA International Azores Airlines*, C-316/20, EU:C:2020:966, 16 punktas).

28 Galiausiai dėl Reglamento Nr. 261/2004 tikslo pažymėtina, kad, kaip matyti iš jo 1, 2 ir 4 konstatuojamųjų dalių, juo siekiama užtikrinti aukštą keleivių ir vartotojų apsaugos lygį, stiprinant jų teises tam tikrose situacijose, keliančiose didelių nemalonumų ir nepatogumų, taip pat standartizuotai ir nedelsiant atlyginti jiems žalą (2021 m. balandžio 22 d. Sprendimo *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, 26 punktas).

29 Aiškinimas, kad keleivis keliauja nemokamai, taigi jam netaikomos Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos, nors jis ir turi sumokėti oro transporto mokesčių ir rinkliavų sumas, padarytų žalos šio sprendimo 28 punkte primintam šiuo reglamentu siekiamam tikslui užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį.

30 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio pirma alternatyva turi būti aiškinama taip, kad keleivis nekeliauja nemokamai, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tuo atveju, kai atlikdamas rezervaciją jis turėjo sumokėti tik oro transporto mokesčius ir rinkliavas.

Dėl antrojo klausimo

31 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio antrą alternatyvą reikia aiškinti taip, kad keleivis keliauja taikant sumažintą tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tuo atveju, kai jis rezervavo bilietą per reklaminę kampaniją, kuri ribota laiko ir siūlomų bilietų kiekio atžvilgiu ir skirta tam tikrai profesinei grupei.

32 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio antrą alternatyvą šis reglamentas netaikomas keleiviams, keliaujantiems taikant sumažintą tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė.

33 Iš pradžių reikia pažymėti, kad nagrinėjamu atveju vykdydamas reklaminę kampaniją *Qatar Airways* tik sveikatos priežiūros specialistams leido rezervuoti jo skrydžius, sumokant tik mokesčius ir rinkliavas, susijusius su ta rezervacija. Šiomis aplinkybėmis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar toks sumažintas tarifas, kuris taikomas tik sveikatos priežiūros specialistų grupei, turėtų būti laikomas tarifu, kuriuo gali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

34 Šiuo aspektu dėl sąvokos „gali pasinaudoti visuomenė“ reikia pažymėti, kad, kaip teigia Europos Komisija, tarifu gali pasinaudoti visuomenė, net jeigu juo gali pasinaudoti ne kiekvienas potencialus klientas.

35 Žodis „visuomenė“ apima neapibrėžtą potencialių adresatų skaičių, o tai, beje, reiškia gana didelį asmenų skaičių (pagal analogiją žr. 2024 m. birželio 20 d. Sprendimo *GEMA*, C-135/23, EU:C:2024:526, 38 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją). Siekiant nustatyti, ar asmenų, kuriems taikomas sumažintas tarifas, grupę galima atskirti nuo „visuomenės“, visų pirma reikia patikrinti, ar ši grupė yra pakankamai tiksliai apibrėžta, ar susiję asmenys atitinka konkrečius požymius, kuriuos oro vežėjas nustatė norint pasinaudoti šiuo tarifu, ir ar šis vežėjas yra numatęs individualų leidimą, suteikiamą prieš išduodant kelionės bilietą.

36 Šiuo aspektu pažymėtina, kad abstrakčiai apibūdinta grupė sveikatos priežiūros specialistų (nenurodant juos siejančių konkrečių savybių), kuriems išduodant kelionės bilietus nereikia gauti išankstinio individualaus leidimo, gali būti laikoma visuomene, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio antrą alternatyvą. Vadinasi, šiai grupei skirtas sumažintas tarifas turi būti laikomas tokiu, kuriuo „gali pasinaudoti visuomenė“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

37 Tokį aiškinimą patvirtina su Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies aiškinimu susijusi Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal kurią lengvatinis bilietas, kuriuo gali pasinaudoti tik tam tikri konkretūs asmenys pagal renginio rėmimo sutartį ir kuris gali būti išduotas tik gavus išankstinį individualų oro vežėjo leidimą, negali būti laikomas tokiu, kuriuo gali pasinaudoti visuomenė ar kuris buvo išduotas pagal lojalumo programą arba kitas komercines programas (2020 m. lapkričio 26 d. Nutarties *SATA International Azores Airlines*, C-316/20, EU:C:2020:966, 17 punktas).

38 Nagrinėjamu atveju ieškovai pagrindinėje byloje rezervavo skrydžius iš oro vežėjo, dalyvaudami reklaminėje kampanijoje, kurios trukmė buvo griežtai apribota ir kuri buvo skirta tik sveikatos priežiūros specialistams. Žinoma, per šią reklaminę kampaniją siūlomi tarifai buvo prieinami ne visiems gyventojams. Vis dėlto tokie tarifai buvo taikomi ne tam tikriems individualiai apibrėžtiems asmenims, o tam tikrai profesinei grupei, t. y. sveikatos priežiūros specialistams, kurią sudarė neapibrėžtas skaičius asmenų, kurių su šiuo vežėju nesieja konkretus ryšys, peržengiantis klientų santykių ribas.

39 Be to, kalbant apie per reklaminę kampaniją siūlomų bilietų kiekio apribojimą, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos matyti, kad, atrodo, šis apribojimas ne kyla iš atitinkamos profesinės grupės savybių, bet pateisinamas praktiniais oro vežėjo, kuris dėl savo dydžio negalėjo pasiūlyti tokių tarifų visai atitinkamai grupei, nustatytais apribojimais.

40 Galiausiai reikia pridurti, kad aiškinimas, pagal kurį plačiai apibrėžta asmenų grupė, kaip antai pagrindinėje byloje aptariami sveikatos priežiūros specialistai, neturėtų būti laikoma „visuomene“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio antrą alternatyvą, galėtų neatitikti šio reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje nurodyto tikslo užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

41 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio antra alternatyva turi būti aiškinama taip, kad keleivis nekeliauja taikant sumažintą tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tuo atveju, kai jis rezervavo bilietą per reklaminę kampaniją, kuri ribota laiko ir siūlomų bilietų kiekio atžvilgiu ir skirta tam tikrai profesinei grupei.

Dėl trečiojo klausimo

42 Trečiuoju klausimu, pateiktu tuo atveju, jei į pirmuosius du klausimus būtų atsakyta neigiamai, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinamas taip, kad norint jį taikyti yra būtinas laiko ryšys tarp atšaukto skrydžio ir keleivio pageidaujamo skrydžio kitu maršrutu, ir, jei taip, kaip šis laiko ryšys turi būti apibrėžtas.

43 Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą skrydžio atšaukimo atveju skrydį vykdantis oro vežėjas atitinkamiems keleiviams turi suteikti pagalbą pagal šio reglamento 8 straipsnį.

44 Remiantis to reglamento 8 straipsnio 1 dalimi, atitinkami keleiviai gali pasirinkti vieną iš trijų galimybių, t. y. pirma, už bilietą sumokėtos sumos grąžinimą įvykdžius tam tikras sąlygas, taip pat prireikus kuo greitesnį atgalinio skrydžio į pirminę išvykimo vietą organizavimą, antra, kaip galima greitesnę kelionę kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis, arba, trečia, kelionę kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis sąlygomis kitu jiems patogiu laiku, jeigu yra vietų.

45 Kaip Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, šiame straipsnyje aiškiai numatyta skrydį vykdančio oro vežėjo pareiga pasiūlyti keleiviams, kurių skrydis buvo atšauktas, įvairias galimybes, nurodytas šio reglamento 8 straipsnio 1 dalyje, o tai reiškia, kad jis turi pateikti šiems keleiviams visą informaciją apie iš šios nuostatos kylančias teises, kad atšaukus skrydį jie galėtų veiksmingai pasinaudoti teisėmis. Be to, jis turi tinkamai informuoti oro transporto keleivius tuo atveju, kai kelionė kitu maršrutu neįmanoma (šiuo klausimu žr. 2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Austrian Airlines (repatriacijos skrydis)*, C-49/22, EU:C:2023:454, 43 ir 44 punktus ir juose nurodytą jurisprudenciją).

46 Vadinasi, skrydžio atšaukimo atveju oro vežėjas turi pateikti oro transporto keleiviams informaciją, būtiną tam, kad jie galėtų veiksmingai pasirinkti, t. y. arba atgauti už bilietą sumokėtą sumą, arba kuo greičiau ar vėliau tęsti kelionę į galutinę paskirties vietą panašiomis sąlygomis. Taigi naudojimasis teise būti informuotam negali reikšti, kad oro transporto keleivis turi pareigą aktyviai prisidėti prie duomenų, kurie turi būti pateikti skrydį vykdančio oro vežėjo pasiūlyme, paieškos (šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimo *Rusu*, C-354/18, EU:C:2019:637, 54–56 punktus).

47 Nagrinėjamu atveju iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad 2020 m. rugsėjo mėn. *Qatar Airways* atšaukė ieškovų pagrindinėje byloje iš pradžių rezervuotus skrydžius. Šiuo aspektu šis oro vežėjas tik informavo ieškovus pagrindinėje byloje apie tai, kad dėl su COVID-19 pandemija susijusių aplinkybių neįmanoma vykdyti skrydžių į Denpasarą, kuris buvo jų galutinė paskirties vieta, ir pratęsė nagrinėjamų bilietų galiojimą dvejiems metams, t. y. iki 2022 m. rugpjūčio 4 d. 2022 m. rugpjūčio 8 d. šie ieškovai, remdamiesi Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punktu, paprašė to vežėjo kelionės kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą kitu jiems patogiu laiku.

48 Šiomis aplinkybėmis reikia pabrėžti, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnyje numatyta pareiga suteikti pagalbą skrydį vykdančiam oro vežėjui taikoma neatsižvelgiant į įvykį, dėl kurio skrydis buvo atšauktas. Net jei susiklosto išimtinės aplinkybės, pagal šio reglamento 5 straipsnio 3 dalį

skrydį vykdantis oro vežėjas atleidžiamas tik nuo pareigos mokėti kompensaciją pagal minėto reglamento 7 straipsnį (2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Austrian Airlines (repatriacijos skrydis)*, C-49/22, EU:C:2023:454, 45 punktas).

49 Be to, Reglamente Nr. 261/2004 nėra nieko, kas leistų daryti išvadą, kad jame, šalia jo 5 straipsnio 3 dalyje minimų „ypatingų aplinkybių“, yra pripažįstama kita „labai ypatingų“ įvykių, kaip antai Covid-19 pandemija, kategorija, dėl kurios skrydį vykdantis oro vežėjas būtų atleidžiamas nuo visų pareigų, įskaitant numatytąsias šio reglamento 8 straipsnyje (2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Austrian Airlines (repatriacijos skrydis)*, C-49/22, EU:C:2023:454, 46 punktas).

50 Taigi keleivis, kurio skrydis buvo atšauktas, gali pagrįstai reikalauti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas sumokėtų lygiavertę kompensaciją, jeigu šis vežėjas nesilaiko pareigos suteikti pagalbą pagal to paties reglamento 8 straipsnio 1 dalį, įskaitant pareigą informuoti, apibrėžtą šio sprendimo 45 ir 46 punktuose (2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Austrian Airlines (repatriacijos skrydis)*, C-49/22, EU:C:2023:454, 48 punktas).

51 Vis dėlto ši kompensacija apsiriboja tuo, kas, atsižvelgiant į kiekvieno konkretaus atvejo aplinkybes, yra būtina, tinkama ir pagrįsta siekiant ištaisyti tai, ko nepadarė šis skrydį vykdantis oro vežėjas (2023 m. birželio 8 d. Sprendimo *Austrian Airlines (repatriacijos skrydis)*, C-49/22, EU:C:2023:454, 49 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

52 Kalbant apie tai, ar norint taikyti Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punktą būtina, kad tarp atšaukto skrydžio ir pageidaujamo skrydžio kitu maršrutu egzistuotų laiko ryšys, pažymėtina, jog pagal šio sprendimo 23 punkte nurodytą jurisprudenciją tai reikia nustatyti atsižvelgiant ne tik į šios nuostatos formuluotę, bet ir į jos kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus.

53 Pirma, dėl Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punkto formuluotės reikia konstatuoti, kad joje nėra reikalavimo, kad tarp atšaukto skrydžio ir skrydžio, kuris turi būti vykdomas kitu maršrutu, egzistuotų laiko ryšys. Iš šios nuostatos matyti tik tai, kad oro transporto keleiviai gali prašyti kelionės kitu maršrutu „kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų“. Iš žodžių „kitu laiku“ nematyti, kad jais laiko atžvilgiu ribojama teisė vykti kitu maršrutu.

54 Taigi remiantis Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punkto formuluote darytina išvada, kad lemiamą reikšmę turi oro transporto keleivio patogumas ir pageidavimas keliauti kitu maršrutu kitu konkrečiu laiku, o vienintelis apribojimas šiuo atžvilgiu yra laisvų vietų buvimas. Vadinasi, skrydį vykdantis oro vežėjas gali nepasiūlyti kelionės atitinkamam oro transporto keleiviui jam priimtinu skrydžiu kitu maršrutu tik tuo atveju, jei nėra vietų.

55 Antra, kalbant apie Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punkto kontekstą, reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte aiškiai numatė laiko elementą, t. y. tai, kad oro transporto keleivis turėtų turėti galimybę prašyti kelionės kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis ir kuo greičiau. Jei šis teisės aktų leidėjas būtų norėjęs laiko atžvilgiu apriboti minėto reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkte numatytą teisę vykti kitu maršrutu, jis tai būtų patikslinęs, kaip tai padarė šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies b punkte. Šiomis aplinkybėmis taip pat galima pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse atšaukimo atveju visiškai nenurodomas laiko ryšys tarp atšaukto skrydžio ir skrydžio kitu maršrutu.

56 Be to, kaip matyti iš šio sprendimo 46 punkto, atšaukus skrydį oro transporto keleivis gali pasirinkti kompensaciją arba kelionę kitu maršrutu kitu laiku. Turint omenyje šias galimybes, iš kurių pasirinkti turi tik oro transporto keleivis, aiškinimas, pagal kurį Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punkte numatytas laiko elementas turi lemiamą reikšmę šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkte numatytai teisei vykti kitu maršrutu kitu laiku, panaikintų šios nuostatos veiksmingumą.

57 Trečia, tokį Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punkto aiškinimą patvirtina šiuo reglamentu siekiami tikslai, nurodyti jo 1 ir 4 konstatuojamosiose dalyse, t. y. be kita ko, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį ir sustiprinti jų teises, kartu visapusiškai atsižvelgiant į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

58 Aiškinimas, pagal kurį pernelyg apribojamos oro transporto keleiviui pagal šio reglamento 8 straipsnio 1 dalį siūlomos galimybės, prieštarautų pagrindiniam šiuo reglamentu siekiamam tikslui užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

59 Be to, tokio aiškinimo nepaneigia *Qatar Airways* nurodyta aplinkybė, kad dėl jo atitinkami skrydį vykdantys oro vežėjai patirtų nepagrįstų išlaidų. Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją svarba, kurią turi Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamas vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugos tikslas, gali pateisinti neigiamas ekonomines pasekmes, net ir dideles, kai kuriems ūkio subjektams (2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 48 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

60 Vis dėlto, kad ir kaip būtų, nagrinėjamu atveju *Qatar Airways* dėl COVID-19 pandemijos apribojo išduotų bilietų galiojimą dvejų metų laikotarpiu nuo pirminės rezervacijos. Ieškovai pagrindinėje byloje turėjo bilietus, galiojusius iki 2022 m. rugpjūčio 4 d., ir pateikė prašymą vykti kitu maršrutu po šios datos, t. y. 2022 m. rugpjūčio 8 d.

61 Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad Reglamente Nr. 261/2004 nėra jokios nuostatos, susijusios su nacionaliniuose teismuose pareikštų ieškinių dėl šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkte numatyto pasiūlymo keliauti kitu maršrutu senaties terminu (pagal analogiją žr. 2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Cuadrench Moré*, C-139/11, EU:C:2012:741, 24 punktą).

62 Iš suformuotos jurisprudencijos matyti, kad, nesant šią sritį reglamentuojančių Sąjungos teisės aktų, pagal procesinės autonomijos principą kiekviena valstybė narė savo nacionalinės teisės sistemoje turi nustatyti išsamias ieškinių, skirtų iš Sąjungos teisės kylančių asmenų teisių apsaugai užtikrinti, pareiškimo procesines taisykles, su sąlyga, kad šiomis taisyklėmis paisoma lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų (2012 m. lapkričio 22 d. Sprendimo *Cuadrench Moré*, C-139/11, EU:C:2012:741, 25 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

63 Taigi tokiomis aplinkybėmis, kokios nagrinėjamos pagrindinėje byloje, kai oro transporto keleiviai prašo kelionės į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu po jų lėktuvo bilietų galiojimo datos, t. y. praėjus daugiau nei dvejiems metams po pirminės rezervacijos, nacionalinis teismas turi nustatyti ieškinio dėl Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos teisės vykti kitu maršrutu senaties terminą, laikydamasis lygiavertiškumo ir veiksmingumo principų.

64 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinamas taip, kad, norint jį taikyti, nebūtinas laiko ryšys tarp atšaukto skrydžio ir keleivio pageidaujamo skrydžio kitu maršrutu, o prašyti kelionės kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis sąlygomis kitu laiku galima, jei yra laisvų vietų.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

65 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:

1. **2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91, 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio pirma alternatyva**

   turi būti aiškinama taip:

   keleivis nekeliauja nemokamai, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tuo atveju, kai atlikdamas rezervaciją jis turėjo sumokėti tik oro transporto mokesčius ir rinkliavas.

2. **Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalies pirmo sakinio antra alternatyva**

   turi būti aiškinama taip:

   keleivis nekeliauja taikant sumažintą tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, tuo atveju, kai jis rezervavo bilietą per reklaminę kampaniją, kuri ribota laiko ir siūlomų bilietų kiekio atžvilgiu ir skirta tam tikrai profesinei grupei.

3. **Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies c punktas**

   turi būti aiškinamas taip:

   norint jį taikyti, nebūtinas laiko ryšys tarp atšaukto skrydžio ir keleivio pageidaujamo skrydžio kitu maršrutu, o prašyti kelionės kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis sąlygomis kitu laiku galima, jei yra laisvų vietų.

Parašai.