TEISINGUMO TEISMO (aštuntoji kolegija) NUTARTIS

2018 m. gruodžio 6 d.*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnis – Transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Teisė į kompensaciją skrydžio atšaukimo atveju – 3 straipsnio 5 dalis – Taikymo sritis – 2 straipsnis a punktas – Sąvoka „oro vežėjas“ – Įmonė, planuojamo vykdyti skrydžio dieną dar neturinti veiklos licencijos – Jokių pagrįstų abejonių nekeliantis klausimas“

Byloje C-292/18

dėl *Amtsgericht Karlsruhe* (Karlsrūhės apylinkės teismas, Vokietija) 2018 m. kovo 23 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2018 m. balandžio 27 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Petra Breyer,

Heiko Breyer

prieš

Sundair GmbH

TEISINGUMO TEISMAS (aštuntoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas F. Biltgen, teisėjai J. Malenovský (pranešėjas) ir L. S. Rossi,

generalinis advokatas Y. Bot,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į išklausius generalinį advokatą priimtą sprendimą išspręsti bylą motyvuota nutartimi pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį,

priima šią

Nutartį

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 2 straipsnio a punkto, 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.

* Proceso kalba: vokiečių.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant Petra Beyer ir Heiko Breyer ginčą su *Sundair GmbH* dėl šios įmonės pareigos sumokėti jiems kompensaciją atšaukus jų skrydį.

Teisinis pagrindas

Reglamentas Nr. 261/2004

3 Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nustatyta:

„Šiame reglamente:

a) „oro vežėjas“ – tai oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją;

b) „skrydį vykdantis oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu;

c) „Bendrijos oro vežėjas“ – tai oro vežėjas, turintis galiojančią veiklos licenciją, kurią valstybė narė išdavė pagal 1992 m. liepos 23 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo (OL L 240, 1992, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 3) nuostatas;

<…>“

4 Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 ir 6 dalyse nustatyta:

„5. Šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikoma 1 ir 2 dalis. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas, nesudaręs sutarties su keleiviu, vykdo prievoles pagal šį reglamentą, laikoma, kad jis tai daro asmens, sudariusio sutartį su tuo keleiviu, vardu.

6. Šis reglamentas neturi įtakos keleivių teisėms pagal [1990 m. birželio 13 d. Tarybos direktyvą 90/314/EEB dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų (OL L 158, 1990, p. 59, 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 10 t., p. 132). <…>“

5 Šio reglamento 5 straipsnio 1 dalyje numatyta:

„Atšaukus skrydį:

<…>

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

<…>

iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.“

6 Minėto reglamento 7 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

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

<…>

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

Direktyva 90/314

7 Direktyvos 90/314 5 straipsnio 1 dalyje įtvirtina:

„Valstybės narės imasi reikiamų veiksmų užtikrinti, kad kelionių organizatorius ir (arba) kelionių pardavimo agentas, sutarties šalis, prisiima atsakomybę prieš vartotoją už sutartyje numatytų įsipareigojimų tinkamą vykdymą, nepaisant to, ar tuos įsipareigojimus turi vykdyti kelionių organizatorius ir (arba) kelionių pardavimo agentas, ar kiti paslaugų teikėjai, nepažeidžiant kelionių organizatoriaus ir (arba) kelionių pardavimo agento teisės išieškoti žalą iš kitų paslaugų teikėjų.“

Pagrindinė byla ir prejudicinis klausimas

8 2017 m. vasario mėn. P. Breyer ir H. Breyer užsisakė per kelionių organizatorių *TUI Deutschland GmbH* kelionės paslaugų paketą.

9 Remiantis jiems įteiktais užsakymo dokumentais, skrendant pirmyn lėktuvas turėjo pakilti 2017 m. liepos 9 d. 6.00 val. iš Kaselio Kaldeno (Vokietija) ir nusileisti 8.30 val. Maljorkos Palmoje (Ispanija). Dėl skrydžio atgal buvo nurodyta, kad lėktuvas turi pakilti 2017 m. liepos 16 d. 10.20 val. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodė, kelintą valandą lėktuvas turėjo nusileisti. Pagal šiuos dokumentus abu skrydžius turėjo vykdyti *Sundair*.

10 Numatytomis šių dviejų skrydžio vykdymo dienomis *Sundair* jau buvo pateikusi *Luftfahrtbundesamt* (Federalinė oro transporto tarnyba, Vokietija) paraišką dėl veiklos licencijos, tačiau ši licenciją jai dar nebuvo išduota. Šią licenciją ji gavo tik 2017 m. rugsėjo 27 d., t. y. po numatytos skrydžio atgal vykdymo dienos.

11 Likus penkioms dienoms iki kelionės pradžios P. Breyer ir H. Breyer buvo informuoti apie jų skrydžio pakeitimą kitu skrydžiu, kurį turėjo vykdyti oro transporto bendrovė *Cobrex Trans*. Šios bendrovės orlaivis atvyko į paskirties vietą 13 valandų ir 30 minučių vėliau, nei buvo planuota iki skrydžio pakeitimo. Ieškovams taip pat buvo pranešta, kad jų kelionė atgal pakeista oro transporto bendrovės *Air Europa* vykdomu skrydžiu. Šios bendrovės orlaivis pakilo 2017 m. liepos 16 d. 6.40 val., t. y. 3 valandomis ir 40 minučių anksčiau, nei planuota iš pradžių.

12 P. Breyer ir H. Breyer kreipėsi į *Amtsgericht Kassel* (Kaselio apylinkės teismas, Vokietija) su prašymu, remiantis Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsniais, įpareigoti *Sundair* sumokėti kiekvienam iš jų 500 EUR kompensaciją, atskaičius jiems jau išmokėtą bendrą 190,40 EUR sumą.

13 Tačiau, nors Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio a punkte „oro vežėjas“ apibrėžtas kaip „oro transporto įmonė, turinti galiojančią veiklos licenciją“, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja, ar šio reglamento 5 ir 7 straipsniai taikomi įmonei, kuri atitinkamo skrydžio rezervavimo momentu jau buvo pateikusi paraišką dėl veiklos licencijos, tačiau gavo ją tik po

numatytos šio skrydžio datos. Iš tiesų, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas klausia, ar siekiant įgyvendinti šiuo reglamentu siekiamą tikslą – užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nurodyta sąvoka neturėtų būti aiškinama kaip taikoma taip pat ir įmonėms, kurios kreipėsi dėl licencijos ir siūlėsi vykdyti skrydžius dar iki šios licencijos išdavimo.

14 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Kassel* (Kaselio apylinkės teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui tokį prejudicinį klausimą:

„Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktas, 7 straipsnio 1 dalis ir 2 straipsnio a punktas turi būti aiškinami taip, kad šios nuostatos taip pat taikomos oro transporto įmonei, kuri planuojamo skrydžio dieną dar neturi veiklos licencijos, kaip apibrėžta Reglamento 261/2004 2 straipsnio a punkte, nors jau yra pateikusi paraišką dėl veiklos licencijos iki planuojamo skrydžio dienos ir ši licencija jai buvo išduota tik vėliau (po planuojamo vykdyti skrydžio dienos)?“

Dėl prejudicinio klausimo

15 Pagrindinėje byloje keleiviai, kurių skrydžiai buvo atšaukti, remdamiesi Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktu, prašo kompensacijos, kurios dydį jie apskaičiavo pagal to paties reglamento 7 straipsnį, iš oro transporto įmonės, kuri numatytomis šių skrydžių vykdymo dienomis buvo pateikusi paraišką dėl veiklos licencijos, tačiau ši licencija jai dar nebuvo išduota.

16 Šiomis aplinkybėmis galimas teisės į kompensaciją buvimas priklauso nuo atsakymo į išankstinį klausimą, ar galima pripažinti, kad įmonei, kaip antai dalyvaujančiai pagrindinėje byloje, taikomas Reglamentas Nr. 261/2004, visų pirma jo 3 straipsnio 5 dalis, siejama su jo 2 straipsnio a punktu.

17 Taigi pateiktą klausimą reikia suprasti taip, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalis, siejama su jo 2 straipsnio a punktu, turi būti aiškinama taip, kad įmonei, kaip antai dalyvaujančiai pagrindinėje byloje, kuri kreipėsi dėl veiklos licencijos, tačiau numatytomis skrydžių vykdymo dienomis ši licencija jai dar nebuvo išduota, gali būti taikomas šis reglamentas, ir, jei taip, ar suinteresuotieji keleiviai turi teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį.

18 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 99 straipsnį Teisingumo Teismas, vadovaudamasis teisėjo pranešėjo siūlymu ir išklausęs generalinį advokatą, bet kada gali nuspręsti priimti sprendimą motyvuota nutartimi, jeigu atsakymas į klausimą, dėl kurio pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą, nekelia jokių pagrįstų abejonių.

19 Kadangi būtent taip yra nagrinėjamoje byloje, reikia taikyti šią nuostatą.

20 Visų pirma, reikia priminti, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio, kuriame apibrėžta šio reglamento taikymo sritis, 5 dalyje nustatyta, kad šis reglamentas taikomas bet kuriam skrydį vykdančiam oro vežėjui, teikiančiam transporto paslaugas keleiviams, kuriems taikomos šio straipsnio 1 ir 2 dalys.

21 Šiuo klausimu pažymėtina, kad sąvoka „oro vežėjas“ apibrėžta Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio a punkte kaip reiškianti oro transporto įmonę, turinčią galiojančią veiklos licenciją.

22 Be to, žvelgiant plačiau, pažymėtina, kad 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), pakeitusio Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio c punkte minimą Reglamentą Nr. 2407/92, 3 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad Europos Sąjungoje įsisteigusiai įmonei neleidžiama oro transportu už atlygį ir (arba) samdos pagrindais vežti keleivių, jei ji neturi atitinkamos licencijos vykdyti oro susisiekimą.

23 Tai, be jokios abejonės, reiškia, kad įmonei, kuriai veiklos licencija dar nesuteikta, neleidžiama vykdyti skrydžių.

24 Taigi įmonė, kuri, nepaisant Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalyje, siejamoje su šio reglamento 2 straipsnio a punktu, įtvirtintų reikalavimų ir turint omenyje, kad veiklos licencijos neišduodamos automatiškai, neturėjo tokios licencijos numatytomis skrydžių vykdymo dienomis, negali būti laikoma patenkančia į šių nuostatų, o todėl ir į viso šio reglamento taikymo sritį.

25 Vadinasi, tai, kad tokiomis aplinkybėmis, kokios susiklostė pagrindinėje byloje, ši įmonė nevykdė numatytų skrydžių, negali sukelti atšaukimui būdingų pasekmių, numatytų Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte, siejamame su šio reglamento 7 straipsnio 1 dalimi.

26 Atsižvelgiant į pagrindinės bylos ypatumus, reikia pridurti, kad aplinkybė, jog pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalį, siejamą su šio reglamento 2 straipsnio a punktu, suinteresuotiesiems keleiviams neleidžiama gauti kompensacijos šio reglamento pagrindu, nekliudo jiems siekti žalos atlyginimo kitais pagrindais, pavyzdžiui, pagal to paties reglamento 3 straipsnio 6 dalyje numatytą Direktyvą 90/314, kurios 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta valstybių narių pareiga imtis reikiamų veiksmų užtikrinti, kad kelionių organizatorius ir (arba) kelionių pardavimo agentas, sutarties šalis, prisiimtų atsakomybę vartotojui už sutartyje numatytų įsipareigojimų tinkamą vykdymą, nepaisant to, ar tuos įsipareigojimus turi vykdyti pats kelionių organizatorius ir (arba) kelionių pardavimo agentas, ar kiti paslaugų teikėjai, nepažeidžiant kelionių organizatoriaus ir (arba) kelionių pardavimo agento teisės išieškoti žalą iš šių kitų paslaugų teikėjų.

27 Be to, reikia pridurti, kad atsižvelgiant į aukštą vartotojų apsaugos lygį, kuris turi būti užtikrintas įgyvendinant Sąjungos politiką, šios nutarties 24 ir 25 punktuose įtvirtintas sprendimas neturi įtakos teisėms, kurias vartotojai, kaip antai ieškovai pagrindinėje byloje, verslininkų atžvilgiu gali kildinti iš kitų Sąjungos teisės aktų, pavyzdžiui, 2005 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2005/29/EB dėl nesąžiningos įmonių komercinės veiklos vartotojų atžvilgiu vidaus rinkoje ir iš dalies keičiančios Tarybos direktyvą 84/450/EEB, Europos Parlamento ir Tarybos direktyvas 97/7/EB, 98/27/EB bei 2002/65/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (EB) Nr. 2006/2004 („Nesąžiningos komercinės veiklos direktyva“) (OL L 149, 2005, p. 22).

28 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktą klausimą reikia atsakyti taip: Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalis, siejama su jo 2 straipsnio a punktu, turi būti aiškinama taip, kad įmonei, kaip antai dalyvaujančiai pagrindinėje byloje, kuri kreipėsi dėl veiklos licencijos, tačiau numatytomis skrydžių vykdymo dienomis ši licenciją jai dar nebuvo išduota, negali būti taikomas šis reglamentas, todėl suinteresuotieji keleiviai neturi teisės į kompensaciją pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

29 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.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (aštuntoji kolegija) nutaria:

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 5 dalis, siejama su jo 2 straipsnio a punktu, turi būti aiškinama taip, kad įmonei, kaip antai dalyvaujančiai pagrindinėje byloje, kuri kreipėsi dėl veiklos licencijos, tačiau numatytomis

skrydžių vykdymo dienomis ši licenciją jai dar nebuvo išduota, negali būti taikomas šis reglamentas, todėl suinteresuotieji keleiviai neturi teisės į kompensaciją pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalį.

Parašai.