GENERALINIO ADVOKATO
GIOVANNI PITRUZZELLA IŠVADA,
pateikta 2019 m. lapkričio 21 d.[1]

Byla C-584/18

D. Z.
prieš
Blue Air – Airline Management Solutions SRL ir kt.

(*Eparchiako Dikastirio Larnakas* (Larnakos apylinkės teismas, Kipras) pateiktas prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Sienų kontrolė, prieglobstis ir imigracija – Valstybių narių išorinių sienų kirtimas – Sprendimas Nr. 565/2014/ES – Tiesioginis veikimas – Reglamentas Nr. 261/2004 – Atsisakymas vežti – Sąvoka – Klaida vertinant kelionės dokumentų pakankamumą – Oro vežėjo atsakomybės ribojimo sąlygos“

1. Prašyme priimti prejudicinį sprendimą, dėl kurio teikiama ši išvada, *Eparchiako Dikastirio Larnakas* (Larnakos apylinkės teismas, Kipras) pateikė Teisingumo Teismui penkis klausimus dėl Sprendimo Nr. 565/2014[2] ir Reglamento Nr. 261/2004 išaiškinimo[3]. Šie klausimai buvo iškelti sprendžiant D. Z. ir *Blue Air – Airline Management Solutions S.R.L.* (toliau – *Blue Air*) ginčą dėl to, kad pastaroji atsisakė vežti D. Z. reisu iš Larnakos (Kipras) į Bukareštą (Rumunija).

Teisinis pagrindas

2. Pagal Akto dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos stojimo sąlygų ir sutarčių, kuriomis grindžiama Europos Sąjunga, pritaikomųjų pataisų[4] 4 straipsnio 1 dalį nuo 2007 m. sausio 1 d., t. y. nuo jos įstojimo į Sąjungą, Rumunija privalo taikyti reikalavimą turėti vizą trečiųjų šalių, įtrauktų į Reglamento Nr. 539/2001[5] I priede pateiktą sąrašą, piliečiams. Pagal šio straipsnio 2 dalį Šengeno *acquis* nuostatos dėl vienodų vizų išdavimo sąlygų ir kriterijų, taip pat nuostatos dėl abipusio vizų pripažinimo ir leidimų gyventi bei vizų lygiavertiškumo yra privalomos Rumunijai nuo įstojimo dienos, nors nėra taikomos iki Tarybos sprendimo šiuo klausimu priėmimo. Taigi Rumunija turi išduoti nacionalines įvažiavimo arba tranzito vizas trečiųjų šalių piliečiams, turintiems vienodą vizą arba ilgalaikę vizą, arba leidimą gyventi, išduotą valstybės narės, kuri visiškai įgyvendina Šengeno *acquis*, arba turintiems Kipro, Bulgarijos ar

1 Originalo kalba: italų.

2 2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 565/2014/ES, kuriuo nustatoma supaprastinta asmenų kontrolės prie išorės sienų tvarka, grindžiama vienašališku Bulgarijos, Kroatijos, Kipro ir Rumunijos tam tikrų dokumentų pripažinimu lygiaverčiais jų išduodamoms nacionalinėms vizoms tranzito per jų teritoriją arba buvimo joje ne ilgiau kaip 90 per bet kurį 180 dienų laikotarpį tikslu ir panaikinami sprendimai Nr. 895/2006/EB ir Nr. 582/2008/EB (OL L 157, 2014, p. 23).

3 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

4 OL L 157, 2005, p. 203.

5 2001 m. kovo 15 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 539/2001, nustatantis trečiųjų šalių, kurių piliečiai, kirsdami išorės sienas, privalo turėti vizas, ir trečiųjų šalių, kurių piliečiams toks reikalavimas netaikomas, sąrašus (OL L 81, 2001, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 65). Reglamentas Nr. 539/2001 nuo 2018 m. gruodžio 17 d. buvo pakeistas 2018 m. lapkričio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2018/1806 (OL L 303, 2018, p. 39).

Kroatijos, kurios, kaip ir Rumunija, dar nėra Šengeno erdvės dalis, išduotą panašų dokumentą. Siekiant išvengti, kad Rumunijai ir valstybėms narėms, įstojusioms į Sąjungą nuo 2004 m. gegužės mėn. 1 d., nebūtų nustatytos nepagrįstos administracinės išlaidos, laikotarpiu iki jų prisijungimo prie Šengeno erdvės buvo priimti sprendimai Nr. 895/2006[6], Nr. 582/2008[7] ir galiausiai Sprendimas Nr. 565/2014, kuriuo buvo panaikinti du pirmieji ir kuris buvo susijęs tiktai su Rumunija, Bulgarija, Kipru ir Kroatija.

3. Pagal Sprendimo Nr. 565/2014 1 straipsnį šiuo sprendimu, kurį tiek Kipras, tiek Rumunija taikė tuo metu, kai vyko pagrindinėje byloje nagrinėjami įvykiai, „nustatoma supaprastinta asmenų kontrolės prie išorės sienų tvarka, pagal kurią Bulgarija, Kroatija, Kipras ir Rumunija gali šio sprendimo 2 straipsnio 1 dalyje ir 3 straipsnyje nurodytus trečiųjų šalių piliečiams, kuriems pagal Reglamentą <…> Nr. 539/2001 taikomas reikalavimas turėti vizą, išduotus dokumentus vienašališkai pripažinti lygiaverčiais savo nacionalinėms vizoms tranzito per jų teritoriją arba numatomo buvimo joje ne ilgiau kaip 90 dienų per bet kurį 180 dienų laikotarpį tikslu“.

4. Pagal Sprendimo Nr. 565/2014 2 straipsnio 1 dalį Bulgarija, Kroatija, Kipras ir Rumunija gali tos dalies a–c punktuose nurodytus valstybių narių, kurios įgyvendina visas Šengeno *acquis* nuostatas, išduotus dokumentus pripažinti lygiaverčiais savo nacionalinėms vizoms, neatsižvelgdamos į dokumento turėtojo pilietybę. Pagal minėto straipsnio 3 dalį, jeigu Bulgarija, Kroatija, Kipras ir Rumunija nusprendžia taikyti Sprendimą Nr. 565/2014, jos „pripažįsta visus šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytus dokumentus, nepriklausomai nuo juos išdavusios valstybės narės, išskyrus atvejus, kai jie tvirtinami prie kelionės dokumentų, kurių šios šalys nepripažįsta, arba kelionės dokumentų, kuriuos išdavė trečioji šalis, su kuria jos neturi diplomatinių santykių“.

5. Pagal Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnio 1 dalį, „[j]eigu Bulgarija, Kroatija, Kipras ar Rumunija nusprendžia taikyti 2 straipsnį, jos taip pat gali <…> pripažinti lygiaverčiais savo nacionalinėms vizoms“ šios dalies a ir b punktuose nurodytas tų pačių valstybių narių išduotas vizas ir leidimus, išskyrus atvejus, kai jie tvirtinami prie kelionės dokumentų, kurių šios šalys nepripažįsta, arba kelionės dokumentų, kuriuos išdavė trečioji šalis, su kuria jos neturi diplomatinių santykių. Šio straipsnio 2 dalyje pažymėta, kad Kipro išduoti dokumentai, kurie gali būti pripažinti, yra išvardyti Sprendimo Nr. 565/2014 III priede.

6. Pagal Sprendimo Nr. 565/2014 5 straipsnio pirmą pastraipą, „[j]eigu Bulgarija, Kroatija, Kipras ir Rumunija nusprendžia taikyti šį sprendimą, jos apie tai praneša Komisijai per 20 darbo dienų nuo šio sprendimo įsigaliojimo dienos. Komisija šių valstybių narių pateiktą informaciją paskelbia *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*“. 2014 m. rugsėjo 6 d. Komisija, remdamasi Sprendimo Nr. 565/2014 5 straipsnio pirma pastraipa, Oficialiajame leidinyje paskelbė tokią informaciją, susijusią su Rumunija: „Rumunija įgyvendina Sprendimą Nr. 565/2014/ES ir pagal Sprendimo 3 straipsnį pripažįsta Bulgarijos, Kipro ir Kroatijos išduodamas nacionalines vizas ir leidimus gyventi, išvardytus atitinkamai Sprendimo I, II ir III prieduose, lygiaverčiais Rumunijos vizoms“[8].

7. Pagal Reglamento Nr. 539/2001 1 straipsnio 1 dalį šio reglamento I priede pateiktame sąraše nurodytų trečiųjų šalių piliečiai, kirsdami valstybių narių išorės sienas, privalo turėti vizą. Kazachstanas yra įtrauktas į šį sąrašą.

6 2006 m. birželio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 895/2006/EB, nustatantis supaprastintą asmenų kontrolės prie išorės sienų režimą, grindžiamą vienašališku Čekijos Respublikos, Estijos, Kipro, Latvijos, Lietuvos, Vengrijos, Maltos, Lenkijos, Slovėnijos, Slovakijos tam tikrų dokumentų pripažinimu lygiaverčiais jų išduodamoms nacionalinėms vizoms tranzito per jų teritoriją tikslu (OL L 167, 2006, p. 1).

7 2008 m. birželio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 582/2008/EB, nustatantis supaprastintą asmenų kontrolės prie išorės sienų režimą, grindžiamą tam tikrų dokumentų Bulgarijos, Kipro ir Rumunijos vienašališku pripažinimu lygiaverčiais jų išduodamoms nacionalinėms vizoms tranzito per jų teritoriją tikslu (OL L 161, 2008, p. 30).

8 OL C 302, 2014, p. 1. Tą pačią dieną panaši informacija buvo paskelbta dėl Kipro, nors ši valstybė narė atsisakė pripažinti vizas ir leidimo gyventi šalyje dokumentus, kuriais ženklinami Azerbaidžano ir Turkijos išduoti kelionės dokumentai.

8. Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte pažymėta, kad šiame reglamente „atsisakymas vežti“ – tai „atsisakymas priimti skristi keleivį, nors jis atvyko registruotis 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta tvarka, išskyrus atvejus, kai yra pagrįstų priežasčių atsisakyti [jį] vežti, pavyzdžiui sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų“.

9. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnio 3 dalį, „[j]ei atsisakoma vežti keleivius be jų sutikimo, skrydį vykdantis oro vežėjas nedelsdamas išmoka jiems kompensaciją pagal 7 straipsnį ir teikia jiems pagalbą pagal 8 ir 9 straipsnius“.

10. Reglamento Nr. 261/2004 15 straipsnio „Atsisakymo draudimas“ 1 dalyje yra nustatyta, kad „[p]rievolės keleivių atžvilgiu pagal šį reglamentą negali būti apribotos arba jų negali būti atsisakyta, pirmiausia įtraukiant į vežimo sutartį leidžiančią nukrypti arba ribojančią nuostatą“.

Pagrindinė byla, prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

11. D. Z. – ieškovas pagrindinėje byloje – yra Kazachstano pilietis. *Blue Air* – atsakovė pagrindinėje byloje – yra Rumunijos bendrovė, įregistruota 2015 m. Kipre ir veikianti šioje valstybėje narėje.

12. 2015 m. rugsėjo 6 d. D. Z. atvyko į Larnakos oro uostą, siekdamas atsakovės reisu nuskristi į Bukareštą ir turėdamas patvirtintą rezervaciją. D. Z. viešnagė Bukarešte turėjo trukti nuo 2015 m. rugsėjo 6 d. iki rugsėjo 12 d. – tuomet buvo numatyta grįžti iš Bukarešto į Larnaką kito oro vežėjo reisu. Kelionės tikslas buvo D. Z. dalyvavimas dviejuose Prisiekusiųjų sertifikuotų buhalterių asociacijos (*Association of Chartered Certified Accountants*, ACCA) egzaminuose, kurie rugsėjo 7 d. vyko Bukarešte.

13. Tuo metu, kai vyko pagrindinėje byloje nagrinėjami įvykiai, D. Z. turėjo Kazachstano išduotą galiojantį pasą ir leidimą laikinai gyventi Kipro Respublikos teritorijoje, išduotą 2015 m. birželio 15 d. Nikosijoje ir galiojusį iki 2016 m. balandžio 6 d. Nors nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą aiškiai nenurodyta, akivaizdu, kad šis leidimas gyventi priskirtinas tiems, kurie yra numatyti Sprendimo Nr. 565/2014[9] III priede ir kuriuos Rumunija pripažįsta pagal Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnio 1 dalies b punktą.

14. Iki numatytos išvykimo į Rumuniją datos D. Z. Rumunijos užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje elektroniniu būdu buvo pateikęs prašymą išduoti Rumunijos įvažiavimo vizą. Atsakydamas į anketos klausimus D. Z. buvo nurodęs, kad priklauso tokiai kategorijai: „I hold a short-stay issued by Bulgaria, Cyprus or Croatia.“ (liet. „Turiu trumpalaikį [leidimą gyventi], išduotą Bulgarijoje, Kipre arba Kroatijoje“). Rumunijos užsienio reikalų ministerijos atsakyme buvo nurodyta, kad jis neprivalo gauti įvažiavimo vizos, jeigu jo buvimas Rumunijoje truks ne ilgiau kaip 90 dienų per 180 dienų laikotarpį.

15. D. Z. iš anksto atvykus į oro uostą, jo kelionės dokumentus patikrino privačios bendrovės, Kipre atstovaujančios bendrovei *Blue Air*, darbuotojai. Be paso ir leidimo gyventi Kipre, D. Z. pateikė ir Rumunijos užsienio reikalų ministerijos interneto svetainėje pateiktą prašymą išduoti vizą bei elektroninėmis priemonėmis gautą atsakymą, kuriame jo nebuvo paprašyta turėti vizą, kad galėtų atvykti į Rumuniją.

9 Aptariamas leidimas gyventi priskiriamas prie šio priedo rubrikos „Leidimai gyventi“ pirmoje įtraukoje „Laikinas leidimas gyventi (darbo, lankymosi, studijų)“ nustatytos kategorijos.

16. D. Z. dokumentus tikrinę tarnautojai telefonu susisiekė su bendrovės *Blue Air* darbuotoju, dirbančiu Bukarešto oro uosto antžeminėse tarnybose, ir perdavė jam visus D. Z. pateiktus dokumentus. Iš bendrovės *Blue Air* darbuotojos, dirbančios Bukarešto oro uoste, elektroniniu paštu buvo gautas toks atsakymas: „I am sorry but they said that without a visa or a family member residence card, he can't enter Romania" (liet. „Apgailestauju, bet jie nurodė, kad be vizos ar šeimos nariui išduotos leidimo gyventi šalyje kortelės jis negali atvykti į Rumuniją").

17. Atsižvelgiant į šį atsakymą ir į tai, kad nuvežusi D. Z į Rumuniją *Blue Air* būtų buvusi įpareigota nedelsdama sugrąžinti jį į Kiprą ir jai būtų taikomos administracinės bei baudžiamosios sankcijos, buvo nuspręsta neįlaipinti D. Z. į jo rezervuotą reisą. Jis paprašė raštu išdėstyti atsisakymo jį vežti priežastis, tačiau tai niekada nebuvo padaryta. Be to, neginčijama, kad D. Z. nebuvo perduotas joks Rumunijos institucijų rašytinis sprendimas, kuriame būtų nurodyti atsisakymo leisti jam atvykti į Rumunijos teritoriją motyvai.

18. D. Z. prašo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo įpareigoti kompensuoti jam bilieto į abi puses kainą, viešbučio Bukarešte rezervacijos atšaukimo išlaidas, egzaminų mokestį, sumokėtą už egzaminus, kurių jis nelaikė, nes neišvyko į Bukareštą, darbo užmokesčio sumos, kurios jis negavo iš darbdavio, nes buvo paprašęs ir gavęs mokymosi atostogų, kad pasirengtų egzaminams, kuriuos turėjo laikyti Bukarešte, ekvivalentą, taip pat atlyginti neturtinę žalą, patirtą ruošiantis egzaminams, į kuriuos nepavyko nuvykti, ir papildomai rengiantis laikyti tuos egzaminus kitu laiku. Jis mano, kad atsisakant jį vežti atsakovės lėktuvu, nors jis turėjo visus kelionės dokumentus, kurių reikalaujama pagal Sprendimą Nr. 565/2014, ir buvo gavęs Rumunijos užsienio reikalų ministerijos atsakymą, kad neprivalo gauti šios šalies vizos, buvo pažeistos šio sprendimo ir su atsakove sudarytos sutarties nuostatos.

19. *Blue Air* prieštarauja, teigdama, kad D. Z. turėjo gauti visas įvažiavimo vizas, kurių reikalaujama pagal įstatymus ar reglamentus, kad jis žinojo arba turėjo žinoti, jog Rumunijos vizą turėti privaloma, kad Rumunijos institucijos turėjo diskreciją neleisti jam atvykti į šalį be vizos ir kad atsakovė negali būti pripažinta atsakinga už Rumunijos valdžios institucijų sprendimą neleisti jam atvykti į Rumunijos teritoriją. Be to, *Blue Air*, be kita ko, daro nuorodą į jos interneto svetainėje paskelbtas bendrąsias vežimo sąlygas, kuriose aiškiai nurodyta, kad bendrovė neprisiima atsakomybės už tai, kad paskirties valstybės institucijos neįleidžia keleivio į šalį, už dokumentus, kuriuos klientas privalo turėti, ar už paskirties valstybės įstatymų, taisyklių ar nurodymų taikymą.

20. Būtent šiomis aplinkybėmis *Eparchiako Dikastirio Larnakas* (Larnakos apylinkės teismas) pateikė Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar būtų teisinga Sprendimą Nr. 565/2014/ES aiškinti taip, kad juo tiesiogiai daromas teisinis poveikis, nes, pirma, leidžiama privatiems asmenims, kurie yra trečiųjų šalių piliečiai, netaikyti pareigos gauti vizą atvykstant į paskirties valstybę narę ir, antra, nustatoma tos paskirties valstybės narės pareiga nereikalauti tokios vizos, jeigu tie piliečiai turi vizą ar leidimą gyventi, įtrauktus į dokumentų, kurie yra tarpusavyje pripažįstami pagal Sprendimą Nr. 565/2014/ES, kurį paskirties valstybė narė yra įsipareigojusi taikyti, sąrašą?

2. Jeigu išvykimo valstybės narės oro uoste oro vežėjas pats ir (arba) per savo atstovus ir įgaliotuosius asmenis atsisako vežti keleivį, nurodydamas, kad paskirties valstybės narės institucijos neleido atvykti į tą valstybę, nes jis tariamai neturi įvažiavimo vizos, ar galima daryti išvadą, kad oro vežėjas atlieka atitinkamos valstybės funkcijas ir vykdo jos nurodymus, todėl nukentėjęs keleivis gali išvykimo valstybės narės teismuose remtis prieš ją Sprendimu Nr. 565/2014/ES, kad įrodytų, jog turėjo teisę atvykti į šalį be papildomos vizos, ir paprašyti sumokėti piniginę kompensaciją už šios teisės pažeidimą, taigi ir už jo vežimo sutarties pažeidimą?

3. Ar oro vežėjas pats ir (arba) per savo atstovus ir įgaliotuosius asmenis gali atsisakyti vežti trečiosios šalies pilietį, remdamasis paskirties valstybės narės institucijų sprendimu neleisti atvykti į šios valstybės narės teritoriją, prieš tai neišdavus ir (arba) neįteikus minėtam piliečiui jokio pagrįsto rašytinio dokumento, kuriuo būtų atsisakyta leisti atvykti į šalį (žr. Reglamento (EB) 2016/399 14 straipsnio 2 dalį (ankstesnio Reglamento (EB) Nr. 562/2006 [10] 13 straipsnį)), kurioje reglamentuojamas pagrįstas sprendimas atsisakyti leisti atvykti), siekiant užtikrinti pagarbą pagrindinėms teisėms, visų pirma nukentėjusiojo keleivio teisių teisminę apsaugą (žr. to paties reglamento 4 straipsnį)?

4. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktas turėtų būti aiškinamas taip, kad į jo taikymo sritį nepatenka atsisakymo vežti keleivį atvejis, kai tokį sprendimą oro vežėjas priima „dėl nepakankamų kelionės dokumentų“? Ar teisingas yra aiškinimas, kad į reglamento taikymo sritį patenka atsisakymas vežti, kai teismas, remdamasis konkrečiomis atskiro atvejo aplinkybėmis, nusprendžia, kad kelionės dokumentai buvo tinkami ir kad atsisakymas vežti buvo nepagrįstas ar neteisėtas, nes buvo pažeistos ES teisės nuostatos?

5. Ar keleivis gali netekti Reglamento (EB) Nr. 261/2004 4 straipsnio 3 dalyje nustatytos teisės į kompensaciją, jeigu iš anksto remiamasi oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės arba atsakomybės apribojimo dėl tariamai nepakankamų keleivio kelionės dokumentų nuostata, kai ta nuostata taikoma įprastomis ir iš anksto paskelbtomis oro vežėjo veiklos vykdymo ir (arba) paslaugų teikimo sąlygomis? Ar pagal to paties reglamento 15 straipsnį, siejamą su 14 straipsnio nuostatomis, draudžiama taikyti tokias oro vežėjo atleidimo nuo atsakomybės ir (arba) atsakomybės apribojimo nuostatas?“

21. Pagal Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnį D. Z., *Blue Air*, Vokietijos, Kipro ir Nyderlandų vyriausybės, taip pat Komisija pateikė rašytines pastabas. Šios suinteresuotosios šalys, išskyrus *Blue Air*, per 2019 m. rugsėjo 12 d. vykusį Teisingumo Teismo posėdį pateikė žodines pastabas.

Dėl priimtinumo

22. *Blue Air* ginčija prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą dėl to, kad, pirma, priešingai Kipro procesinės teisės nuostatoms, bylos šalys nebuvo išklausytos dėl antrojo ir trečiojo prejudicinių klausimų, antra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodė taikytinų nacionalinės teisės nuostatų ir, trečia, šis teismas neišdėstė visų teisinių ir faktinių aplinkybių, kurios yra būtinos siekiant teisingai taikyti Sąjungos teisę. Vokietijos vyriausybė savo ruožtu abejoja dėl ketvirtojo ir penktojo prejudicinių klausimų priimtinumo, nes iš nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nematyti, kad ieškovas pagrindinėje byloje rėmėsi Reglamentu Nr. 261/2004.

23. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją prašymą priimti prejudicinį sprendimą nacionalinio teismo pateiktiems klausimams dėl Sąjungos teisės aiškinimo, atsižvelgiant į jo paties nustatytas faktines aplinkybes ir teisinius pagrindus, kurių tikslumo Teisingumo Teismas neprivalo tikrinti, yra taikoma svarbos prezumpcija [11] ir kad Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo, tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės nuostatos išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinėje byloje nagrinėjamo ginčo aplinkybėmis ar dalyku, jeigu problema yra hipotetinė arba Teisingumo Teismas neturi informacijos apie faktines ir teisines aplinkybes, būtinos tam, kad naudingai atsakytų į pateiktą klausimą [12]. Tačiau taip nėra šiuo atveju. Dėl ketvirtojo ir penktojo prejudicinių klausimų svarbos reikia pažymėti, kad,

10 2006 m. kovo 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, nustatantis taisyklių, reglamentuojančių asmenų judėjimą per sienas, Bendrijos kodeksą (Šengeno sienų kodeksas) (OL L 105, 2006, p. 1).

11 Žr., pavyzdžiui, 2016 m. kovo 10 d. Sprendimą *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, 40 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

12 Žr. neseniai priimtą 2018 m. gruodžio 10 d. Sprendimą *Wightman ir kt.* (C-621/18, EU:C:2018:999, 27 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

kaip aiškiai nurodyta nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, nors ieškovas pagrindinėje byloje nesirėmė Reglamentu Nr. 261/2004, vis dėlto toje pačioje nutartyje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymėjo, kad pagal Kipro teisę šaliai leidžiama priteisti kompensaciją, nors ji to aiškiai neprašė.

24. Taip pat primintina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją Teisingumo Teismas neturi tikrinti, ar sprendimas dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą buvo priimtas pagal nacionalines taisykles, reglamentuojančias teismų organizavimą ir teismines procedūras [13].

25. Taigi siūlau Teisingumo Teismui visus prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prejudicinius klausimus pripažinti priimtinais.

Dėl bylos esmės

Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

26. Pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia Teisingumo Teismo, ar Sprendimas Nr. 565/2014 turi tiesioginį poveikį, t. y. pirma, ar trečiosios valstybės piliečiui, įtrauktam į Reglamento Nr. 539/2001 I priede pateiktą sąrašą, suteikiama teisė neturėti nacionalinės vizos įvažiuojant į vienos iš valstybių narių, kurioms skirtas šis sprendimas, teritoriją, kai jis turi leidimą gyventi šalyje, pagal minėto sprendimo 3 straipsnio 1 dalies b punktą tos valstybės narės pripažintą lygiaverčiu jos nacionalinei vizai, ir, antra, nustatoma tos valstybės narės pareiga tokiomis aplinkybėmis leisti atvykti, nepaisant tokios vizos nebuvimo.

27. *Blue Air*, Vokietijos, Kipro ir Nyderlandų vyriausybės, remdamosi iš esmės vienodais argumentais, siūlo į šį klausimą atsakyti neigiamai. Komisija, priešingai, mano, kad reikia atsakyti teigiamai [14].

28. Kaip Teisingumo Teismas pirmą kartą pažymėjo plačiai žinomame Sprendime *Grad*, „iš esmės atmesti suinteresuotųjų asmenų galimybę remtis sprendime nustatytu įpareigojimu“ būtų nesuderinama su SESV 288 straipsnyje pripažinta privalomąja sprendimų galia. Tais atvejais, kai viena ar kelios valstybės narės sprendimu būtų įpareigotos imtis konkrečių veiksmų, „tokio akto apimtis būtų ribota, jeigu asmenys negalėtų teisme remtis jo veiksmingumu ir jei nacionaliniai teismai negalėtų į jį atsižvelgti kaip į [Sąjungos] teisės normą“ [15].

29. Vis dėlto tam, kad pareiga, kurią valstybės narės turi pagal tam tikrą sprendimą, kuris yra skirtas joms, turėtų tiesioginį poveikį jų savitarpio santykiams, ta pareiga turi būti besąlygiška ir pakankamai tiksliai apibrėžta [16]. Tokių kriterijų atitikties nustatymo tyrimas yra atliekamas kiekvienu konkrečiu atveju, atsižvelgiant į nuostatos, kuria ketinama remtis teisme, tikslą ir formuluotę [17].

30. Prieš atliekant tokį tyrimą remiantis Sprendimu Nr. 565/2014 reikia atsižvelgti į Vokietijos vyriausybės pateiktą argumentą, kad galimybės pripažinti šio sprendimo tiesioginį veikimą iš principo nėra, nes ja siekiama ne suteikti privatiems asmenims teisių, o tik supaprastinti administravimą.

31. Mano nuomone, tokį argumentą reikia atmesti.

13 Žr. neseniai priimtą 2018 m. gruodžio 10 d. Sprendimą *Wightman ir kt.* (C-621/18, EU:C:2018:999, 30 punktas).

14 Savo rašytinėse pastabose ieškovas pagrindinėje byloje, kuris bendrai atsakė į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo prejudicinius klausimus, atrodo, yra linkęs manyti, kad reikėtų pripažinti, jog Sprendimo Nr. 565/2014 turi tiesioginį (horizontalųjį) poveikį.

15 1970 m. spalio 6 d. Sprendimas *Grad* (9/70, EU:C:1970:78, 5 punktas).

16 1970 m. spalio 6 d. Sprendimas *Grad* (9/70, EU:C:1970:78, 9 punktas). Taip pat žr. 1990 m. gruodžio 12 d. Sprendimą *Kaefer ir Procacci* (C-100/89 ir C-101/89, EU:C:1990:456, 24 punktas) ir 1992 m. lapkričio 10 d. Sprendimą *Hansa Fleisch Ernst Mundt* (C-156/91, EU:C:1992:423, 13 punktas).

17 1970 m. spalio 6 d. Sprendimas *Grad* (9/70, EU:C:1970:78, 6 punktas).

32. Pirma, teisių ar kitų palankių subjektyvių teisinių situacijų pripažinimas asmenims, kaip atlygis už to sprendimo nuostatose įtvirtintą valstybių narių pareigą, yra tokių nuostatų grįžtamasis poveikis, nepaisant to, kokio tikslo siekiama visu sprendimu [18]. Antra, prielaida, kuria grindžiamas Vokietijos vyriausybės argumentas, kad Sąjungos teisės nuostatos tiesioginis poveikis būtinai turi būti susijęs su privataus asmens, kuris ja remiasi teisme, teisių pripažinimu Sąjungoje [19], mano nuomone, yra paneigta Teisingumo Teismo jurisprudencijoje.

33. Nenorėdamas įsitraukti į doktrinoje vykstančią diskusiją dėl įvairių tiesioginio veikimo formų ir šios sąvokos atskyrimo nuo kitų Sąjungos teisės sąvokų, tiktai pažymėsiu, kad Teisingumo Teismas jau seniai yra pripažinęs, jog privačių asmenų galimybė remtis Sąjungos teisės norma, kuria valstybėms narėms nustatomi įpareigojimai, nepriklauso nuo to, ar ja siekiama suteikti teisių privatiems asmenims, juo labiau tuo atveju, kai šia norma remiamasi ne vietoje jai prieštaraujančios nacionalinės teisės normos, o dėl nacionalinės teisės nuostatų arba nacionalinės valdžios institucijos taikytų priemonių ar elgesio teisėtumo [20]. Todėl aplinkybė, kad nei valstybėms narėms skirto sprendimo nuostata, kurios tiesioginiu veikimu remiamasi siekiant užginčyti jai prieštaraujančią nacionalinę administracinę priemonę, nei aktu, kuriame ji įrašyta, nėra siekiama suteikti teisių privatiems asmenims, negali būti vertinama kaip lemiama siekiant atmesti tokio veikimo galimybę [21].

34. Taigi, atsižvelgiant į tai, reikia patikrinti, ar Sprendime Nr. 565/2014 valstybėms narėms, kurioms jis skirtas, yra nustatyta pakankamai tiksli ir besąlygiška pareiga pripažinti, kad, siekiant įvažiuoti į jos teritoriją ir laikinai ten gyventi, šio sprendimo 3 straipsnio 1 dalies b punkte nurodyti leidimai gyventi yra lygiaverčiai nacionalinėms vizoms.

35. Šioje byloje vyriausybių, pateikusių pastabas Teisingumo Teismui, išreikštos abejonės iš esmės yra susijusios su besąlygiškumo reikalavimu, nes pagal Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnio 1 dalį valstybės narės, kurioms skirtas šis sprendimas, gali, bet nėra įpareigotos vienašališkai pripažinti šios nuostatos b punkte nurodytų leidimų gyventi šalyje lygiavertiškumą savo nacionalinėms vizoms, ir tokia teisė gali būti įgyvendinta tik tuo atveju, kai šios valstybės narės apsisprendžia taikyti minėtą sprendimą.

36. Taigi dalyvavimas vienašališko pripažinimo sistemoje, kurią siekta nustatyti Sprendimu Nr. 565/2014 [22], yra, kaip, beje, aiškiai nurodyta jo 7 konstatuojamojoje dalyje, *neprivalomas*. Be to, nors šio sprendimo 2 straipsnio 3 dalyje patikslinama, kad kai valstybės narės, kurioms skirtas šis sprendimas, prieštarauja to paties straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytiems dokumentams, neatsižvelgiant į tai, kuri valstybė narė juos priėmė, pagal minėto sprendimo 3 straipsnio 1 dalį valstybėms narėms, nusprendusioms taikyti 2 straipsnį, kaip papildomą opciją leidžiama tos 3 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose išvardytus dokumentus pripažinti lygiaverčiais nacionalinėms vizoms.

37. Pagal suformuotą jurisprudenciją Sąjungos teisės nuostata yra besąlygiška, kai joje nurodytas su jokia sąlyga nesiejamas įpareigojimas, kurį įgyvendinant ar kurio poveikiui atsirasti nereikia priimti jokio kito Sąjungos institucijų ar valstybių narių akto [23].

18 Šiuo klausimu žr. 1990 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Kaefer ir Procacci* (C-100/89 ir C-101/89, EU:C:1990:456) 24 punktą.

19 Savo rašytinių pastabų 35 punkte Vokietijos vyriausybė vartoja terminą „subjektiv-öffentlichen Rechten“.

20 Dėl direktyvų žr. 1982 m. sausio 19 d. Sprendimą *Becker* (8/81, EU:C:1982:7, 25 punktas), 1977 m. lapkričio 23 d. Sprendimą *Enka* (38/77, EU:C:1977:190, 18 punktas), 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimą *Linster* (C-287/98, EU:C:2000:468, 38–39 punktai) ir vėliau priimtus 2006 m. birželio 8 d. Sprendimą *Feuerbestattungsverein Halle* (C-430/04, EU:C:2006:374, 28 punktas), 2008 m. liepos 17 d. Sprendimą *Flughafen Köln / Bonn* (C-226/07, EU:C:2008:429, 33 punktas), 2011 m. lapkričio 17 d. Sprendimą *Aladzhov* (C-434/10, EU:C:2011:750, 32 punktas) ir 2012 m. rugsėjo 5 d. Sprendimą *Rahman ir kt.* (C-83/11, EU:C:2012:519, 25 punktas).

21 Vis dėlto tam, kad būtų laikomasi valstybei narei nustatytos pareigos, reikia, kad asmuo turėtų interesą, kuriuo būtų galima remtis nacionaliniame teisme.

22 Žr. šio sprendimo 9 ir 10 konstatuojamąsias dalis ir 1 straipsnį.

23 Šiuo klausimu žr. 1994 m. vasario 23 d. Sprendimą *Comitato di coordinamento per la difesa della cava ir kt.* (C-236/92, EU:C:1994:60, 9 punktas) ir 2006 m. spalio 26 d. Sprendimą *Pohl-Boskamp* (C-317/05, EU:C:2006:684, 41 punktas).

38. Griežtai taikant šį kriterijų, Sprendimo Nr. 565/2014 nuostatos ir ypač jo 3 straipsnis neišvengiamai būtų pripažinti neatitinkančiais jurisprudencijoje nustatyto besąlygiškumo reikalavimo.

39. Iš tikrųjų, pirma, tuo sprendimu nustatyta supaprastinta asmenų kontrolės prie išorės sienų tvarka netaikoma valstybėms narėms, kurioms yra skirta, jeigu jos su tuo sutinka ir pateikia atitinkamą pareiškimą [24]. Antra, jeigu toks sutikimas pareiškiamas, jis automatiškai nereiškia minėto sprendimo 3 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose išvardytų dokumentų lygiavertiškumo nacionalinėms vizoms: tam reikalingas papildomas specialus suinteresuotos valstybės narės pripažinimas. Be to, pagal tą pačią 3 straipsnio 1 dalį ji turi galimybę tokio pripažinimo nesuteikti tuo atveju, kai vizos ar leidimai gyventi šalyje įklijuojami į konkrečius kelionės dokumentus. Todėl reikia konstatuoti, kad Sprendime Nr. 565/2014 valstybėms narėms, kurioms jis yra skirtas, nenustatoma besąlygiškos pareigos pripažinti šį lygiavertiškumą ar taikyti šiame sprendime nustatytą supaprastintą tvarką.

40. Vis dėlto nemanau, kad būtų teisinga baigti analizę vien konstatavus šį faktą.

41. Iš tikrųjų iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad vien dėl aplinkybės, jog tam, kad *įgytų poveikį*, tam tikra Sąjungos teisės nuostata turėtų būti papildyta kitu aktu, negalima atmesti galimybės, jog joje išdėstytas reikalavimas, kuriuo nustatytas aiškus ir tikslus įpareigojimas, turi būti laikomas, atsižvelgiant į tai, kad tapo privalomas atitinkamai valstybei narei [25], ir besąlygišku, siekiant juo remtis teisme kaip jam prieštaraujančios nacionalinės teisės nuostatos ar nacionalinės institucijos taikytos priemonės teisėtumo parametru [26]. Taip pat yra ir tuo atveju, kai tokios nuostatos taikymui yra taikomas tam tikras terminas [27] arba sąlyga [28].

42. Sprendimo Nr. 565/2014 atveju valstybės narės sprendimas taikyti jame nustatytą tvarką – apie kurį pagal to sprendimo 5 straipsnį turi būti pranešta Komisijai ir kuris turi būti paskelbtas Oficialiajame leidinyje – pagal šio sprendimo 2 straipsnio 3 dalį apima pareigą pripažinti, išskyrus atitinkamos valstybės stojimo į Sąjungą akte nustatytas išimtis, visus šio straipsnio 1 ir 2 dalyse nurodytus dokumentus, neatsižvelgiant į tai, kurioje valstybėje narėje jie išduoti [29]. Jeigu ši pareiga nebūtų laikoma ne tik aiškiai ir tiksliai suformuluota, bet ir besąlygiška *po to, kai suinteresuota valstybė narė pasirinko įgyvendinti sprendimą*, nurodydama galimas lygiavertiškumo pripažinimo išimtis, bet neperžengdama sprendimo 2 straipsnio 3 dalyje nustatytų ribų, mano nuomone, šios išvados 37 punkte minėta jurisprudencija būtų taikoma pernelyg formaliai.

43. Vis dėlto, perėjus nuo Sprendimo Nr. 565/2014 2 straipsnio prie jo 3 straipsnio, analizė tampa sudėtingesnė. Iš tikrųjų, kaip jau buvo minėta, šiuo straipsniu valstybėms narėms nenustatoma tokios pareigos pripažinti visų joje nurodytų dokumentų lygiavertiškumą nacionalinėms vizoms, kokia yra suformuluota minėto 2 straipsnio 3 dalyje: joms paliekama teisė jį pripažinti.

44. Ar atsižvelgiant į Rumunijos sprendimą vienašališkai pripažinti Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnio 1 dalies b punkte nurodytus leidimus gyventi šalyje, apie kuriuos ši valstybė narė pranešė Komisijai, o ši juos paskelbė Oficialiajame leidinyje, galima manyti, kad Reglamento Nr. 539/2001 I priede pateiktame sąraše įvardytos trečiosios šalies pilietis, turintis leidimą gyventi šalyje, priskiriamą prie pripažįstamų leidimų, gali teisėtai remtis minėtu 3 straipsniu, siekdamas užginčyti šios valstybės narės valdžios institucijų atsisakymo leisti jam atvykti į Rumuniją teisėtumą dėl to, kad jis neturėjo nacionalinės vizos?

24 Žr. Sprendimo Nr. 565/2014 5 straipsnį.

25 Žr. 1992 m. lapkričio 10 d. Sprendimą *Hansa Fleisch Ernst Mundt* (C-156/91, EU:C:1992:423, 20 punktas).

26 Toks atvejis, be kita ko, nagrinėtas byloje, kurioje buvo priimtas 1970 m. spalio 6 d. Sprendimas *Grad* (9/70, EU:C:1970:78).

27 Žr. 1992 m. lapkričio 10 d. Sprendimą *Hansa Fleisch Ernst Mundt* (C-156/91, EU:C:1992:423, 19 punktas).

28 Žr. 1990 m. gruodžio 12 d. Sprendimą *Kaefer ir Procacci* (C-100/89 ir C-101/89, EU:C:1990:456, 27 punktas), kuriame minėtoje Sprendimo Nr. 86/283 nuostatoje nurodytai pareigai buvo pritaikyta abipusiškumo sąlyga.

29 Šiuo klausimu žr. 2013 m. birželio 21 d. Komisijos pasiūlymą COM(2013) 441 *final*, p. 3.

45. Mano nuomone, teigiamam atsakymui į šį klausimą neprieštarauja šios išvados 37 punkte priminta jurisprudencija ir pagal Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnio 1 dalį valstybėms narėms, kurioms skirtas šis sprendimas, suteikiama didelė diskrecija joje nurodytų dokumentų lygiavertiškumo pripažinimo srityje.

46. Žvelgiant įdėmiau, iš tikrųjų, nors Sąjungos teisės normos besąlygiškumo reikalavimas, kuris turi būti tenkinamas siekiant remtis ta norma teisme, yra atvirkščiai proporcingas valstybių narių diskrecijai [30], Teisingumo Teismas dažnai labiau sutelkdavo dėmesį į tai, kaip buvo naudojamasi ta diskrecija, o ne į jos apimtį [31], ypač tais atvejais, kai remtasi tos nuostatos „priešingu tiesioginiu poveikiu“ [32]. Taigi dėl nagrinėjama nuostata valstybėms narėms suteiktos didesnės ar mažesnės diskrecijos nėra neišvengiamai atmetama galimybė ja remtis teisme kaip kriterijumi, pagal kurį galima vertinti nacionalinės teisės nuostatų arba nacionalinių administracinių įstaigų veiksmų ar elgsenos teisėtumą [33]. Laikantis to paties požiūrio, kai daugiau dėmesio skiriama turiniui, o ne formai, vertindamas vienos direktyvos nuostatas, Teisingumo Teismas taip pat yra nurodęs, kad nebūtų pagrįsta atmesti asmens teisę tokiomis nuostatomis remtis nacionaliniuose teismuose po to, kai suinteresuota valstybė narė pasinaudojo diskrecija (net ir plačia), kurią ji turi įgyvendindama tą direktyvą [34].

47. Taigi atsakymas į šios išvados 44 punkte pateiktą klausimą iš esmės priklauso nuo to, ar tuo atveju, kai atitinkama valstybė narė nusprendė taikyti Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnį, nenurodydama išimčių, kaip tai padarė Rumunija, ji turi pripažinti šio straipsnio 1 dalyje nurodytų nacionalinių dokumentų lygiavertiškumą nacionalinėms vizoms, bet negali kiekvienu atskiru atveju nuspręsti, ar jį pripažinti, ar ne.

48. Teisingumo Teismui pateikus šį klausimą per posėdį, Vokietijos ir Kipro vyriausybės į jį atsakė neigiamai. Vis dėlto šis atsakymas manęs neįtikina.

49. Turint omenyje, kad Sprendimu Nr. 565/2014 nustatyta sistema yra pagrįsta vienašaliu valstybių, kurioms skirtas šis sprendimas, pripažinimu, negalima pamiršti, kad juo yra nustatytos bendros taisyklės, reglamentuojančios išorės sienų kontrolę, ir kad šiomis taisyklėmis siekiama supaprastinti kontrolę. Tačiau šio sprendimo tikslui ir galiausiai veiksmingumui būtų prieštaraujama, jei būtų nuspręsta, kad valstybės narės, kurios nusprendė taikyti šiame sprendime nustatytą tvarką ir pranešė Komisijai apie šį sprendimą, atskirais atvejais gali nuo jos nukrypti, išsaugodamos galimybę atsisakyti leisti į Reglamento Nr. 539/2001 I priede pateiktą sąrašą įtrauktos trečiosios šalies piliečiui atvykti į jų teritoriją, jeigu jis turi tinkamai išduotą ir galiojantį Sprendimo Nr. 565/2014 3 straipsnyje nurodytą dokumentą, remdamosi tuo, kad jis neturi nacionalinės įvažiavimo ar tranzito vizos. Toks Sprendimo Nr. 565/2014 aiškinimas taip pat prieštarautų teisinio saugumo principui, kurį siekiama užtikrinti pagal šio sprendimo 5 straipsnį paskelbiant valstybės narės pranešimą Komisijai.

30 1990 m. gruodžio 12 d. Sprendime *Kaefer ir Procacci* (C-100/89 ir C-101/89, EU:C:1990:456, 26 punktas) Teisingumo Teismas nusprendė, kad nuostata yra besąlygiška, kai valstybėms narėms nepaliekama jokios diskrecijos.

31 Dėl direktyvų žr., pvz., 2004 m. spalio 5 d. Sprendimą *Pfeiffer ir kt.* (C-397/01–C-403/01, EU:C:2004:584, 105 punktas) ir 2007 m. birželio 28 d. Sprendimą *Morgan Fleming Claverhouse Investment Trust ir The Association of Investment Trust Companies* (C-363/05, EU:C:2007:391, 59 ir 60 punktai).

32 Dėl direktyvų žr., pvz., 1996 m. spalio 24 d. Sprendimą *Kraaijeveld ir kt.* (C-72/95, EU:C:1996:404, 59–61 punktai); 2000 m. rugsėjo 19 d. Sprendimą *Linster* (C-287/98, EU:C:2000:468, 36 ir 37 punktai) ir generalinio advokato P. Léger išvadą šioje byloje (C-287/98, EU:C:2000:3, 73 ir paskesni punktai), 1996 m. kovo 7 d. Sprendimą *Associazione Italiana per il WWF* ir kt., C-118/94, EU:C:1996:86, 17–26 punktai); 2014 m. gegužės 15 d. Sprendimą *Almos Agrárkülkereskedelmi* (C-337/13, EU:C:2014:328, 34 punktas); 2004 m. rugsėjo 7 d. Sprendimą *Waddenvereniging ir Vogelbeschermingsvereniging* (C-127/02, EU:C:2004:482, 66 punktas). Taip pat žr. generalinio advokato Y. Bot išvados byloje *Rahman ir kt.*, C-83/11, EU:C:2012:174, 81 punktą. Dėl sprendimų žr. 1992 m. lapkričio 10 d. Sprendimą *Hansa Fleisch Ernst Mundt* (C-156/91, EU:C:1992:423, 15 punktas).

33 Dėl direktyvų dar žr. 2008 m. liepos 17 d. Sprendimą *Flughafen Köln / Bonn* (C-226/07, EU:C:2008:429, 33–34 punktai) ir 2015 m. spalio 6 d. Sprendimą *T-Mobile Czech Republic ir Vodafone Czech Republic* (C-508/14, EU:C:2015:657, 53 punktas).

34 Žr. 2001 m. spalio 18 d. Sprendimą *Gharehveran* (C-441/99, EU:C:2001:551, 39–44 punktai).

50. Iš to matyti, kad, jeigu atitinkama valstybė narė pranešė Komisijai apie savo ketinimą taikyti Sprendimą Nr. 565/2014 ir pripažinti jo 3 straipsnio 1 dalyje išvardytus dokumentus lygiaverčiais nacionalinėms vizoms, ji privalo laikytis priimto sprendimo.

51. Tokia išvada neprieštarauja Sprendimo Nr. 565/2014 7 konstatuojamajai daliai, pagal kurią jame nustatyta tvarka „supaprastintos tvarkos taikymas neturėtų būti privalomas ir dėl jos valstybėms narėms neturėtų būti nustatyta daugiau įpareigojimų nei [atitinkamame] Stojimo akte“. Iš tikrųjų šiuo sprendimu ir jame nustatyta supaprastinta tvarka, kurių valstybės narės, kurioms skirtas šis sprendimas, laikosi savanoriškai, siekiama palengvinti šių valstybių narių stojimo akte nustatytą pareigą sistemingai prašyti Reglamento Nr. 539/2001 I priede nurodytų trečiųjų šalių piliečių turėti nacionalinę įvažiavimo arba tranzito vizą, taip sumažinant administracinę naštą, dėl šios pareigos susidarančią asmenims, kuriuos dokumentą išdavusi valstybė narė jau yra griežtai patikrinusi.

52. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į pirmąjį prejudicinį klausimą atsakyti, kad Sprendimas Nr. 565/2014 turi būti aiškinamas taip, kad valstybė narė, kuriai skirtas šis sprendimas, nusprendusi pripažinti šio sprendimo 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų dokumentų lygiavertiškumą nacionalinėms vizoms, nenumatydama išimčių ir pranešusi apie tai Komisijai pagal šio sprendimo 5 straipsnį, negali nuo šio pranešimo paskelbimo Oficialiajame leidinyje dienos neleisti atvykti į Reglamento Nr. 539/2001 I priede esantį sąrašą įtrauktos trečiosios šalies piliečiui, turinčiam tinkamai išduotą ir galiojantį minėto 3 straipsnio 1 dalyje paminėtą dokumentą, remdamasi vien tuo, kad jis neturi nacionalinės vizos. Trečiosios valstybės pilietis, kuriam pirma minėtomis aplinkybėmis buvo atsisakyta leisti atvykti į minėtos valstybės narės teritoriją ar vykti per ją tranzitu, teisme gali remtis Sprendimu Nr. 565/2014, kad užginčytų sprendimo neleisti jam atvykti teisėtumą.

Dėl antrojo prejudicinio klausimo

53. Savo antruoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo iš esmės klausia, ar oro vežėjas, kuris tiesiogiai ar per savo atstovus išvykimo oro uoste atsisako įlaipinti keleivį, remdamasis tuo, kad paskirties valstybės narės institucijos atsisakė leisti jam atvykti į šalį dėl to, kad jis neturi nacionalinės vizos, turi būti laikomas vykdančiu šios valstybės narės, prieš kurią šis keleivis gali remtis Sprendimo Nr. 565/2014 nuostatomis, siekdamas gauti žalos atlyginimą už vežimo sutarties pažeidimą, nurodymus. Kitaip tariant, Teisingumo Teismo prašoma nuspręsti, ar asmuo gali teismo procese prieš bendrovę, su kuria yra sudaręs oro transporto sutartį, remtis pareigomis, kurias pagal antrinės teisės aktą sienų kontrolės srityje (šiuo atveju – Sprendimą Nr. 565/2014) turi paskirties valstybė narė.

54. Pirmiausia noriu pažymėti, kad man, kaip ir Nyderlandų vyriausybei, šiek tiek sudėtinga suvokti šio klausimo reikšmę, nes ginčas pagrindinėje byloje iš esmės kyla iš sutartinių santykių. Iš tikrųjų neįlaipindama D. Z. į orlaivį *Blue Air* nesuteikė paslaugos, kurią turėjo suteikti pagal su juo sudarytą vežimo sutartį. Taigi klausimas, ar dėl tokio elgesio gali kilti atsakomybė dėl įsipareigojimų neįvykdymo ir ar D. Z. turi teisę šiuo ar kitu pagrindu gauti kompensaciją už patirtą žalą, nėra susijęs su tuo, ar jis turi galimybę teismo procese prieš *Blue Air* remtis pareigomis, kurias Rumunija turi pagal Sprendime Nr. 565/2014 nustatytą tvarką, kurios ši valstybė narė nusprendė laikytis.

55. Atsižvelgdamas į tai, kaip ir visos šioje byloje pastabas pateikusios suinteresuotosios šalys, išskyrus D. Z., manau, kad į antrąjį prejudicinį klausimą reikia atsakyti neigiamai.

56. Iš tikrųjų privalomasis sprendimo pobūdis, kuriuo yra grindžiama galimybė remtis juo nacionaliniame teisme [35], egzistuoja tik toms valstybėms narėms, kurioms sprendimas yra skirtas. Taigi valstybėms narėms skirtu sprendimu negali būti savaime sukuriama asmens pareiga ir juo negalima remtis prieš tą asmenį [36].

57. Nors Sprendimo *Farrell* [37] 27 punkte Teisingumo Teismas pažymėjo, kad privatus asmuo gali remtis antrinės teisės nuostatomis, kurios gali turėti tiesioginį poveikį, „prieš organizacijas arba kitus subjektus, kurie yra arba pavaldūs valstybės institucijai ar jos kontroliuojami, arba turi specialių įgaliojimų, kurie viršija suteikiamus pagal privačių asmenų tarpusavio santykiams taikomas teisės normas“ [38], pagrindinės bylos aplinkybėmis ši jurisprudencija netaikoma.

58. Kaip teisingai pažymėjo Komisija, nei oro transporto bendrovės, nei jų darbuotojai, atstovai ar įgaliotiniai, kurie tikrina kelionės dokumentų pakankamumą išvykimo valstybės narės oro uoste, negali būti laikomi atsakingais už patikrinimo kertant sieną funkcijų vykdymą. Taigi tokie asmenys neturi jokio įgaliojimo atsisakyti leisti ar leisti trečiosios šalies piliečiui atvykti į paskirties valstybės narės teritoriją.

59. Pagal Konvencijos dėl 1985 m. birželio 14 d. Šengeno susitarimo įgyvendinimo, pasirašytos 1990 m. birželio 19 d. Šengene [39], 26 straipsnio 1 dalies b punktą ir Direktyvą 2001/51 [40], kuria papildytos ir patikslintos šio straipsnio taikymo sąlygos, vežėjams, kurie veža užsieniečius į valstybių narių teritoriją, taikomos specifinės kontrolės pareigos [41]; jie, „naudodam[iesi] visomis reikiamomis priemonėmis, privalo užtikrinti, kad oro ar jūrų keliais vežamas užsienietis turėtų kelionės dokumentus, kurių reikalaujama atvykstant į [valstybių narių] teritorijas“. Be to, pagal šio straipsnio 2 dalį valstybės narės turi nustatyti sankcijas vežėjams, oro ar jūrų keliais iš trečiosios šalies į jų teritoriją vežantiems užsieniečius, kurie neturi reikalaujamų kelionės dokumentų [42].

35 1970 m. spalio 6 d. Sprendimas *Grad* (9/70, EU:C:1970:78, 5 punktas).

36 Šiuo klausimu, kiek tai susiję su direktyvomis, žr. 1986 m. vasario 26 d. Sprendimą *Marshall* (152/84, EU:C:1986:84, 48 punktas).

37 2017 m. spalio 10 d. sprendimas (C-413/15, EU:C:2017:745).

38 Taip pat žr. 1990 m. liepos 12 d. Sprendimą *Foster ir kt.* (C-188/89, EU:C:1990:313, 20 punktas).

39 OL L 239, 2000, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 2 t., p. 9.

40 2001 m. birželio 28 d. Tarybos direktyva 2001/51/EB, papildanti Konvencijos, įgyvendinančios 1985 m. birželio 14 d. Šengeno susitarimą, 26 straipsnio nuostatas (OL L 187, 2001, p. 45; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 19 sk., 4 t., p. 160).

41 Oro transporto bendrovių vykdomi patikrinimai gali būti trijų tipų: i) asmens tapatybės patikrinimai, komerciniais tikslais atliekami registracijos metu, siekiant patikrinti vardinį bilietą turinčio keleivio tapatybę arba asmens, kuris, pvz., turi teisę į nuolaidą, tapatybę; ii) patikrinimai, dėl su saugumu susijusių priežasčių atliekami išimtiniais atvejais ir išskirtinėmis aplinkybėmis, pavyzdžiui, tais atvejais, kai kyla įtarimų dėl keleivio veiksmų, kurie gali kelti grėsmę viešajai tvarkai ar kitų keleivių saugumui; iii) patikrinimai, kuriais siekiama išvengti sankcijų pagal teisės aktus dėl vežėjų atsakomybės tuo atveju, kai vežami asmenys, neturintys reikiamų kelionės dokumentų; šiuo klausimu žr. 2001 m. liepos 5 d. tuometinio Komisijos nario A. Vitorino atsakymą į Parlamento klausimą, susijusį su sistemingais tapatybės patikrinimais prieš įlaipinant į *Air France* reisą Šarlio de Golio oro uoste, skelbiamą adresu http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2001-1486&language=IT.

42 Byla, kurioje priimtas 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimas *Air Baltic Corporation* (C-575/12, EU:C:2014:2155), susijusi su Lietuvos valdžios institucijos administracinės nuobaudos taikymu *Air Baltic*. Kita byla, susijusi su Vengrijos valdžios institucijų sankcijos taikymu *Ryanair*, šiuo metu yra nagrinėjama Teisingumo Teisme (žr. bylą *RyanAir Designated Activity Company*, C-754/18).

60. Vis dėlto tai, kad Sąjungos teisėje ir (arba) nacionalinėje teisėje yra numatytos tokios pareigos ir sankcijos, nereiškia nei to, kad oro vežėjai, kurie tikrina keleivių kelionės dokumentus prieš juos įlaipinant išvykimo valstybės narės oro uoste, turėtų būti laikomi veikiančiais tos valstybės narės vardu ar kad šie patikrinimai galėtų būti laikomi „patikrinimais kertant sieną“, kaip tai suprantama pagal Šengeno sienų kodeksą [43], nei to, kad tokių vežėjų darbuotojai, atstovai ar įgaliotiniai gali būti laikomi „sienos apsaugos pareigūnais“, kaip tai suprantama pagal šį kodeksą [44].

61. Kaip teisingai pažymėjo Vokietijos vyriausybė, remiantis Sprendimu *Touring Tours und Travel ir Sociedad de Transportes* [45] negalima padaryti kitokios išvados. Šiame sprendime Teisingumo Teismas nusprendė, jog kelionės dokumentų patikrinimai, kuriuos autobusų transporto įmonė, vykdanti reguliarius tarpvalstybinius reisus Šengeno erdvėje, privalo atlikti, atsižvelgdama į valstybės narės įstatymuose nustatytą visuotinę pareigą ir šios valstybės policijos įstaigos priimtus individualius sprendimus, priešingu atveju gresiant piniginėms sankcijoms, turi būti laikomi vykdomais „institucijų, kurioms tokios funkcijos pavestos, nurodymu“, nors tai įmonei nėra pavesta vykdyti viešosios valdžios funkcijų. Vis dėlto šis teiginys yra susijęs su bylos, kurioje priimtas tas sprendimas, aplinkybėmis, nes Teisingumo Teismo buvo paprašyta paaiškinti, ar minėti patikrinimai patenka į Reglamento Nr. 562/2006, kuris galiojo iki dabartinio Šengeno sienų kodekso, 21 straipsnio a punkto taikymo sritį ir ar jie yra „naudojimasis policijos įgaliojimais“, kurio poveikis lygiavertis patikrinimams kertant sieną. Taigi juo remiantis negalima daryti išvadų dėl galimybės oro transporto vežėjus, atliekančius kelionės dokumentų patikrinimus iki įlaipinimo, laikyti organizacijomis arba kitais subjektais, kaip tai suprantama pagal Sprendimo *Farrell* 27 punktą [46].

62. Dėl pirma nurodytų priežasčių manau, kad į antrąjį prejudicinį klausimą reikėtų atsakyti taip, kad jeigu oro vežėjas pats arba per savo atstovus išvykimo valstybės narės oro uoste atsisako vežti keleivį, nurodydamas, kad paskirties valstybės narės institucijos neleido atvykti į tą valstybę dėl to, kad jis neturi nacionalinės vizos, tai negali būti laikoma tos valstybės narės, prieš kurią tas keleivis galėtų remtis valstybėms narėms, taikančioms Sprendimą Nr. 565/2014, tenkančiais įpareigojimais, nurodymų vykdymu.

Dėl trečiojo prejudicinio klausimo

63. Trečiuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo iš esmės klausia, ar oro transporto bendrovė gali tiesiogiai arba per savo atstovus ar įgaliotinius išvykimo oro uoste atsisakyti įlaipinti keleivį, remdamasi paskirties valstybės narės valdžios institucijų atsisakymu leisti atvykti, jeigu minėtos institucijos nepriėmė motyvuoto rašytinio sprendimo ir apie jį suinteresuotajam asmeniui nebuvo pranešta pagal Reglamento Nr. 562/2006 13 straipsnį.

64. Man atrodo, kad šiuo prejudiciniu klausimu taip pat yra peržengiamos sutartinių santykių, su kuriais susijęs ginčas pagrindinėje byloje, ribos.

43 2016 m. kovo 9 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2016/399 dėl taisyklių, reglamentuojančių asmenų judėjimą per sienas, Sąjungos kodekso (Šengeno sienų kodeksas) (OL L 77, 2016, p. 1). Šio kodekso 2 straipsnio 11 punkte sąvoka „patikrinimai kertant sieną“ apibrėžta kaip „sienos perėjimo punktuose atliekami patikrinimai, skirti užtikrinti, kad asmenims, įskaitant jų transporto priemones ir jų turimus daiktus, būtų leidžiama atvykti į valstybių narių teritoriją arba iš jos išvykti“. Šiuo klausimu žr. 2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimą *Touring Tours und Travel ir Sociedad de Transportes* (C-412/17, EU:C:2018:1005, 45 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija), kuriame Teisingumo Teismas pažymėjo, kad patikrinimais kertant sieną nėra laikomi kelionės dokumentų patikrinimai, transporto įmonių atliekami tarpvalstybinės kelionės autobusu pradžioje, nes jie atliekami vienoje valstybėje narėje, nagrinėjamu atveju – toje, kurioje keleiviai įlipa į autobusą tarpvalstybinės kelionės pradžioje, o ne „pasienyje“ ar „kertant sieną“.

44 Šengeno kodekso 2 straipsnio 14 punkte sąvoka „sienos apsaugos pareigūnas“ apibrėžta kaip „valstybės pareigūnas, pagal nacionalinę teisę paskirtas į sienos perėjimo punktą arba į prie sienos ar arti sienos esančią vietą, kuris pagal šį reglamentą ir nacionalinę teisę vykdo sienų kontrolės užduotis“.

45 2018 m. gruodžio 13 d. sprendimas (C-412/17, EU:C:2018:1005, 48 ir 49 punktai).

46 2017 m. spalio 10 d. sprendimas (C-413/15, EU:C:2017:745).

65. Oro transporto bendrovės atsisakymas įlaipinti keleivį, kuris yra sudaręs vežimo sutartį su šia bendrove, net jeigu jis yra grindžiamas paskirties valstybės narės valdžios institucijų priimtu sprendimu, pagal kurį šiam keleiviui neleidžiama atvykti į tos valstybės narės teritoriją, visada ir bet kuriuo atveju yra sutartimi grindžiamas elgesys. Iš tikrųjų, kaip buvo pasakyta atsakant į antrąjį prejudicinį klausimą, kelionės dokumentų patikrinimai, kuriuos oro transporto bendrovės privalo atlikti pagal Sąjungos arba nacionalinę teisę, nėra patikrinimai kertant sieną, o atsisakymas vežti negali būti prilygintas atsisakymui leisti atvykti į paskirties valstybės narės teritoriją, nors gali turėti tokį pat poveikį, nes trukdo keleiviui patekti į minėtą teritoriją.

66. Aplinkybė, kad atsisakymas vežti yra grindžiamas oro transporto bendrovės noru nepažeisti skrydžio paskirties valstybės narės nacionalinės teisės aktų imigracijos srityje, nes už tai gali būti skiriamos sankcijos, įskaitant baudžiamąsias, kurios jai galėtų būti taikomos tuo atveju, jeigu ji vežtų keleivius, neturinčius dokumentų, reikalingų norint kirsti tos valstybės sieną, *nekeičia* aplinkybės, kad toks atsisakymas kyla iš *sutartinių santykių*.

67. Iš to darytina išvada, kad atsisakydama vežti keleivį oro transporto bendrovė šio keleivio atžvilgiu patiria vežimo sutarties su šiuo keleiviu pažeidimo pasekmes – kurios turi būti vertinamos pagal sutarties sąlygas ir sutarčiai taikytiną teisę – bei, kaip matysime toliau, Reglamente Nr. 261/2004 numatytas pasekmes, jeigu būtų tenkinamos jo taikymo sąlygos.

68. Šiame kontekste iš paskirties valstybės narės institucijų gauta informacija ir šių institucijų rekomendacijos bei pozicijos dėl keleivio turimų kelionės dokumentų ir atvykti į šią valstybę narę reikalingų dokumentų neatitikties yra tik informacija, kuria remdamasi oro transporto bendrovė imasi atitinkamų veiksmų pagal sutartį, kaip ir informacija, kurią ji gali gauti, atlikusi tiesioginį taikytinų teisės aktų patikrinimą ir galbūt susipažinusi su duomenų bazėse saugoma informacija.

69. Bet kuriuo atveju reikia pažymėti, kad, priešingai tam, ką *Blue Air* teigia savo rašytinėse pastabose, negalima manyti, kad sprendimas atsisakyti leisti D. Z. atvykti į Rumunijos teritoriją buvo priimtas dėl to, kad jis neturėjo dokumentų, kuriuos reikalaujama turėti, siekiant kirsti tos valstybės narės sieną. Tokį sprendimą galėjo priimti tik kompetentingos Rumunijos institucijos, atlikdamos patikrinimą kertant sieną pagal Reglamento Nr. 562/2006 II skyrių (o tai reiškia, kad D. Z. turėjo atvykti prie sienos) ir laikydamosi šio reglamento 13 straipsnyje nustatytų pagrindinių formos reikalavimų. Juo labiau negalima laikytis nuomonės, kad, kaip teigia *Blue Air*, buvo „galutinai“ atsisakyta leisti D. Z. atvykti į Rumunijos teritoriją dėl tuo tikslu reikalaujamų dokumentų nepakankamumo, nes D. Z. šiuo klausimu nebuvo gavęs pranešimo apie kompetentingų Rumunijos institucijų sprendimą šiuo klausimu, todėl jam nebuvo suteikta galimybė pasinaudoti Reglamento Nr. 562/2006 13 straipsnio 3 dalyje numatyta teise apskųsti sprendimą.

70. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į trečiąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip: aplinkybė, kad oro transporto bendrovės atsisakymas vežti keleivį reisu tarp dviejų Šengeno zonai nepriklausančių valstybių narių buvo pagrįstas skrydžio paskirties valstybės narės kompetentingų institucijų informacija, rekomendacijomis ar sprendimais dėl keleivio turimų dokumentų atitikties tiems, kurių yra reikalaujama siekiant kirsti tos valstybės narės sieną, savaime nėra pagrindas atleisti oro transporto bendrovę nuo atsakomybės už pasekmes, kurios pagal sutartį ir jai taikytiną teisę yra susijusios su vežimo paslaugos nesuteikimu.

Dėl ketvirtojo prejudicinio klausimo

71. Ketvirtasis prejudicinis klausimas yra susijęs su Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkto išaiškinimu. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas Teisingumo Teismo iš esmės klausia, ar pagal šį straipsnį reglamento nuostatos netaikomos visais „atsisakymo vežti“ atvejais, kuriuos oro transporto bendrovė grindžia tariamu keleivio turimų kelionės dokumentų nepakankamumu, net kai teismo sprendime nustatoma, kad tie dokumentai yra pakankami ir kad dėl to atsisakymas vežti buvo nepagrįstas.

72. Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą „atsisakymas vežti“ nenustatomas, taigi ir šis reglamentas netaikomas dėl priežasčių, kurios skirstomos į dvi grupes. Pirmoji yra susijusi su tuo, kad keleivis nesilaikė minėto reglamento 3 straipsnio 2 dalyje numatytų sąlygų. Antrąją sudaro atvejai, kai yra „pagrįstų priežasčių“ atsisakyti vežti, „pavyzdžiui[,] sveikatos, saugos ar saugumo sumetimais arba dėl nepakankamų kelionės dokumentų“ [47]. Su tariama Rumunijos institucijų pozicija dėl reikalavimo turėti nacionalinę vizą norint atvykti į Rumuniją susiję *Blue Air* argumentai, kuriais ji pagrindė D. Z. neįlaipinimą į orlaivį, yra priskiriami prie antrosios priežasčių grupės.

73. Aiškindamas Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad, atsižvelgiant į jo kontekstą ir šio teisės akto tikslus, kurie aiškiai įvardyti šio reglamento 3, 4, 9 ir 10 konstatuojamosiose dalyse ir matyti iš parengiamųjų dokumentų [48], šioje nuostatoje vartojama sąvoka „atsisakymas vežti“ turi „platų turinį, apimantį visas situacijas, kai oro transporto vežėjas atsisako vežti keleivį“ [49]. Teisingumo Teismo nuomone, siauras šios sąvokos aiškinimas prieštarautų Reglamento Nr. 261/2004 tikslui, o juo siekiama, kaip nurodyta jo pirmoje konstatuojamojoje dalyje, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį [50].

74. Taigi Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punkte numatyta išimtis, susijusi su „pagrįstų priežasčių atsisakyti vežti“ buvimu, yra nesuderinama su Teisingumo Teismo nustatyta plačia šios sąvokos reikšme ir šiuo reglamentu siekiamais tikslais, nes siekiant išvengti šio reglamento taikymo ir atimti iš keleivio, kurį atsisakyta vežti, 7 straipsnyje nustatytą teisę į kompensaciją, oro transporto bendrovei pakanka remtis tokiais pagrindais, pavyzdžiui, nepakankamais kelionės dokumentais.

75. Kitaip tariant, klausimas, ar oro transporto bendrovės atsisakymas vežti keleivį laikytinas „atsisakymu vežti“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą, priklauso ne nuo motyvų, kuriais grindžiamas toks atsisakymas, pobūdžio, o nuo šių motyvų pagrįstumo. Peršasi išvada, kad „atsisakymas vežti“ gali būti nustatytas net ir tuo atveju, kai toks atsisakymas buvo grindžiamas motyvais, susijusiais su keleivio turimų kelionės dokumentų pakankamumu, arba, kaip teigia *Blue Air*, su paskirties valstybės narės institucijų pozicija dėl jų pakankamumo, jeigu paaiškėtų, kad minėti pateisinimai yra nepagrįsti [51].

47 Žr. 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604, 29 punktas).

48 Visų pirma iš 2001 m. gruodžio 21 d. Komisijos pasiūlymo dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, nustatančio bendras kompensavimo ir oro transporto keleivių pagalbos kompensavimo taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju (COM(2001) 784 *final*).

49 Žr. 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604, 22 punktas) ir 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Rodríguez Cachafeiro ir Martínez-Reboredo Varela-Villamor* (C-321/11, EU:C:2012:609, 24 punktas).

50 Šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *IATA ir ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 69 punktas), 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 18 punktas); 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604, 23 punktas) ir 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Rodríguez Cachafeiro ir Martínez-Reboredo Varela-Villamor* (C-321/11, EU:C:2012:609, 25 punktas).

51 Šiuo klausimu žr. Komisijos pranešimą „Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamento (EB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės nelaimingų atsitikimų atveju su pakeitimais, padarytais Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 889/2002, aiškinamosios gairės“ (C/2016/3502, OL C 214, 2016, p. 5, 3.1.1 punktas).

76. Šiomis aplinkybėmis nemanau, kad vien konstatavimo, jog motyvai, dėl kurių oro transporto bendrovė atsisakė vežti keleivį, yra nepagrįsti, savaime pakanka tam, kad būtų galima padaryti išvadą, jog Reglamentas Nr. 261/2004 taikytinas. Iš tikrųjų šio reglamento 2 straipsnio j punkto tekste esanti nuoroda į priežasčių, dėl kurių keleivis nebuvo įlaipintas į orlaivį, „pagrįstumą“ verčia manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas iš esmės ketino nustatyti oro transporto bendrovių pareigą vertinti šių motyvų pagrįstumą, todėl neatmetė galimybės, kad, atsižvelgiant į visas reikšmingas aplinkybes, tokio vertinimo klaida gali būti laikoma pateisinama.

77. Tokia pozicija matyti ir iš Reglamento Nr. 261/2004 parengiamųjų darbų. Nors pradiniame Komisijos pasiūlyme sąvoka „atsisakymas vežti“ nebuvo apibrėžta, per pirmąjį svarstymą Parlamentas pareikalavo įtraukti jos apibrėžtį, pateikdamas pakeitimą, pagal kurį, papildomai nepatikslinus, į šią sąvoką nepatektų „atvejai, kai atsisakoma vežti dėl impulsyvaus elgesio, sveikatos ar saugumo priežasčių arba nepakankamų kelionės dokumentų“ [52]. Nuoroda į „pagrįstas priežastis“ atsisakyti vežti buvo įtraukta vykstant reglamento priėmimo procedūrai, tikėtina, Tarybos iniciatyva [53], kartu išplečiant galimų reglamento netaikymo atvejų sąrašą ir susiejant juos su pagrįstumo kriterijumi.

78. Teisingumo Teismas, atrodo, yra linkęs priskirti sąvokai „atsisakymas vežti“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą – taigi, priskirti šio reglamento taikymo sričiai – bet kokį elgesį, kuris nepriskirtinas keleiviui [54]. Vis dėlto manau, kad Teisingumo Teismo pateiktus patikslinimus šiuo klausimu veikiau reikėtų suprasti taip, kad iš principo ši sąvoka apima ne su keleiviu, o su vežėju sietiną atsisakymą vežti, taip pat atsisakymą, kuris, nors ir nesietinas su keleiviu, logiškai turi būti laikomas pateisinamu pagal minėtą nuostatą.

79. Mano nuomone, atsisakymas vežti keleivį dėl priežasčių, susijusių su kelionės dokumentų pakankamumu, gali būti laikomas pagrįstai pateisinamu tik išimtinėmis aplinkybėmis, neatsižvelgiant į tai, kad jį nulėmė oro transporto bendrovės darbuotojų padaryta klaida. Kaip savo rašytinėse pastabose pažymėjo Komisija, oro transporto bendrovės iš tikrųjų turi įvairių priemonių patikrinti, ar laikomasi nurodymų dėl kelionės dokumentų ir atvykimo į paskirties šalis vizų, ir išvengti atvejų, kai dėl šių priežasčių per klaidą atsisakoma vežti keleivius, įskaitant galimybę pasikonsultuoti su atitinkamų šalių institucijomis ir peržiūrėti IATA *Timatic* duomenų bazę.

80. Tokios išimtinės aplinkybės, mano nuomone, pagrindinėje byloje nesusiklostė, nes, pirma, D. Z. atvyko registruotis, turėdamas dokumentus, pagal Sprendimą Nr. 565/2014 reikalingus atvykti į Rumuniją, prašymą išduoti vizą, pateiktą Rumunijos užsienio reikalų ministerijai šios ministerijos interneto svetainėje, ir ministerijos atsakymą, kuriame nurodyta, kad jo atveju viza nereikalinga, ir, antra, *Blue Air* atsisakymas vežti pagrįstas tariamu Rumunijos institucijų sprendimu atsisakyti leisti atvykti. Šiuo klausimu pažymiu, kad nors prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atrodo, iš tikrųjų remiasi prielaida, kad toks sprendimas dėl D. Z. buvo priimtas, skaitant tiek nutartį dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, tiek *Blue Air* pateiktas rašytines pastabas, matyti, kad vienintelis šios prielaidos pagrindas yra Bukarešto oro uoste dirbančio *Blue Air* darbuotojo elektroninis laiškas, kurio turinys pakartotas šios išvados 16 punkte. Savo pastabose *Blue Air* išdėstė prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui anksčiau pateiktą D. Z. kelionės dokumentus tikrinusio asmens liudijimą, iš kurio matyti tik tai, kad šie dokumentai buvo perduoti *Blue Air* antžeminės tarnybos personalui, dirbančiam Bukarešto oro uoste, ir kad dirbusi tarnautoja *Blue Air*

52 Žr. per pirmąjį svarstymą pateiktą pakeitimą Nr. 9. Pagrįsdamas šį pakeitimą Parlamentas pažymėjo, kad „reglamente turėtų būti pateikta „atsisakymo vežti“ apibrėžtis, kurioje būtų atsižvelgiama, pavyzdžiui, į tai, kad asmens tapatybės dokumento ar kitų saugumo aspektų nebuvimas ar negaliojimas yra tinkami pagrindai atsisakyti vežti keleivius ir neturėtų būti vertinami taip pat, kaip neįlaipinimas“. Žr. Parlamento poziciją, apibrėžtą per pirmąjį svarstymą 2002 m. spalio 24 d. (OL C 300 E, 2003, p. 557). Atkreipiu dėmesį, kad savo iš dalies pakeistame pasiūlyme dėl reglamento (OL 71 E, 2003, p. 188) Komisija sutiko su Parlamento pakeitimu ir įtraukė į pasiūlymo dėl reglamento 2 straipsnio h-ter punktą sąvokos „atsisakymas vežti“ („atsisakymas įlaipinti keleivius į skrydį“) apibrėžtį, bet neperėmė Parlamento nurodytos išimties.

53 Tekstas, iš esmės panašus į dabartinį, buvo išdėstytas 2003 m. kovo 18 d. Bendrosios pozicijos (EB) Nr. 27/2003 2 straipsnio j punkte (OL C 125, 2003, p. 63).

54 Žr. 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604, 24 punktas) ir 2012 m. spalio 4 d. Sprendimą *Rodríguez Cachafeiro ir Martínez-Reboredo Varela-Villamor* (C-321/11, EU:C:2012:609, 32 ir paskesni punktai).

įgaliotiniams Larnakos oro uoste atsakė, jog, neturint vizos, D. Z. neleidžiama atvykti į Rumuniją. Nė vienoje šio liudijimo dalyje nenurodyta, kokios Rumunijos institucijos pateikė tokią informaciją, su kokiomis institucijomis minėta tarnautoja konsultavosi ir ar toms institucijoms buvo perduoti D. Z. kelionės dokumentai.

81. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui į ketvirtąjį prejudicinį klausimą atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktas aiškintinas taip, kad sąvoką „atsisakymas vežti“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, reikia aiškinti kaip apimančią atvejus, kai keleivis nebuvo įlaipintas į skrydį dėl išvykimo oro uoste dirbančio oro transporto bendrovės antžeminės tarnybos darbuotojo, atstovo arba įgaliotinio klaidos, padarytos tikrinant keleivio kelionės dokumentų pakankamumą, išskyrus atvejus, kai, remiantis visomis bylos aplinkybėmis, paaiškėja, kad, nepaisant deramo rūpestingumo, klaida buvo neišvengiama.

Dėl penktojo prejudicinio klausimo

82. Penktuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia sužinoti, ar tuo atveju, kai atsisakoma vežti dėl priežasčių, susijusių su kelionės dokumentų pakankamumu, su Reglamento Nr. 261/2004 15 straipsniu suderinama oro vežėjo atsakomybės apribojimo arba atleidimo nuo atsakomybės sąlyga, kuri yra nurodyta šio vežėjo taikomose bendrosiose vežimo sąlygose, paskelbtose jo interneto svetainėje.

83. Reglamento Nr. 261/2004 15 straipsnyje aiškiai nurodyta, kad šiame reglamente nustatytų minimalių keleivių teisių negali būti atsisakyta ir negali būti nukrypta nuo oro vežėjams nustatytų pareigų, visų pirma įtraukiant į vežimo sutartį ribojančias arba atleidžiančias nuo atsakomybės nuostatas.

84. Taigi tokios nuostatos, kokios yra įtrauktos į *Blue Air* taikomas bendrąsias vežimo sąlygas, dėl kurių atsisakymo vežti, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą, atvejais, kuriuos apima šio reglamento taikymo sritis, keleiviai netenka minėto reglamento 4 straipsnio 3 dalyje numatytos teisės į kompensaciją, yra nesuderinamos su šiuo reglamentu.

85. Kaip nurodžiau atsakyme į ketvirtąjį prejudicinį klausimą, pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio j punktą šis reglamentas taikomas tiek tuo atveju, kai keleivį atsisakoma vežti dėl klaidos, oro transporto bendrovės darbuotojų padarytos vertinant jo pateiktų kelionės dokumentų pakankamumą, tiek tuo atveju, kai sprendimas atsisakyti vežti buvo priimtas remiantis skrydžio paskirties valstybės narės institucijų rekomendacijomis ar rezoliucijomis, pagrįstomis netinkamu šių dokumentų pakankamumo, kad keleiviui būtų leista atvykti į šios valstybės narės teritoriją, įvertinimu.

86. Dėl nurodytų priežasčių manau, kad į penktąjį prejudicinį klausimą reikia atsakyti taip, kad atsisakymo vežti dėl priežasčių, susijusių su kelionės dokumentų pakankamumu, atveju Reglamento Nr. 261/2004 15 straipsniui prieštarauja oro vežėjo atsakomybės apribojimo arba atleidimo nuo atsakomybės sąlyga, įtraukta į šio vežėjo interneto svetainėje skelbiamas ir jo taikomas bendrąsias vežimo sąlygas, jeigu dėl tokios sąlygos taikymo atsisakymo vežti, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio j punktą, atvejais, kuriuos apima minėto reglamento taikymo sritis, įskaitant atvejį, kai atsisakoma vežti dėl oro transporto bendrovės personalo klaidos vertinant keleivio kelionės dokumentų pakankamumą, keleiviai netenka šio reglamento 4 straipsnio 3 dalyje numatytos teisės į kompensaciją.

Išvada

87. Atsižvelgdamas į visa tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Eparchiako Dikastirio Larnakas* (Larnakos apylinkės teismas, Kipras) pateiktus prejudicinius klausimus:

2014 m. gegužės 15 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimas Nr. 565/2014 turi būti aiškinamas taip, kad valstybė narė, kuriai skirtas šis sprendimas, nusprendusi pripažinti šio sprendimo 3 straipsnio 1 dalyje nurodytų dokumentų lygiavertiškumą nacionalinėms vizoms, nenumatydama išimčių ir pranešusi apie tai Komisijai pagal šio sprendimo 5 straipsnį, negali nuo šio pranešimo paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* dienos neleisti atvykti į Reglamento Nr. 539/2001 I priede esantį sąrašą įtrauktos trečiosios šalies piliečiui, turinčiam tinkamai išduotą ir galiojantį minėto 3 straipsnio 1 dalyje minėtą dokumentą, remdamasi vien tuo, kad jis neturi nacionalinės vizos. Trečiosios valstybės pilietis, kuriam pirma minėtomis aplinkybėmis buvo atsisakyta leisti atvykti į minėtos valstybės narės teritoriją ar vykti per ją tranzitu, teisme gali remtis Sprendimu Nr. 565/2014, kad užginčytų sprendimo neleisti jam atvykti teisėtumą.

Jeigu oro vežėjas pats arba per savo atstovus išvykimo valstybės narės oro uoste atsisako vežti keleivį, nurodydamas, kad paskirties valstybės narės institucijos neleido atvykti į tą valstybę dėl to, kad jis neturi nacionalinės vizos, tai negali būti laikoma tos valstybės narės, prieš kurią tas keleivis galėtų remtis valstybėms narėms, taikančioms Sprendimą Nr. 565/2014, tenkančiais įpareigojimais, nurodymų vykdymu.

Aplinkybė, kad oro transporto bendrovės atsisakymas vežti keleivį tarp dviejų Šengeno zonai nepriklausančių valstybių narių vykdomu reisu buvo pagrįstas skrydžio paskirties valstybės narės kompetentingų institucijų informacija, rekomendacijomis ar sprendimais dėl keleivio turimų dokumentų atitikties tiems, kurių yra reikalaujama siekiant kirsti tos valstybės narės sieną, savaime nėra pagrindas atleisti oro transporto bendrovę nuo atsakomybės už pasekmes, kurios pagal sutartį ir jai taikytiną teisę yra susijusios su vežimo paslaugos nesuteikimu.

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, 2 straipsnio j punktas aiškintinas taip, kad sąvoką „atsisakymas vežti“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą, reikia aiškinti kaip apimančią atvejus, kai keleivis nebuvo įlaipintas į orlaivį dėl išvykimo oro uoste dirbančio oro transporto bendrovės antžeminės tarnybos darbuotojo, atstovo arba įgaliotinio klaidos, padarytos tikrinant keleivio kelionės dokumentų pakankamumą, išskyrus atvejus, kai, remiantis visomis bylos aplinkybėmis, paaiškėja, kad, nepaisant deramo rūpestingumo, klaida buvo neišvengiama.

Atsisakymo vežti dėl priežasčių, susijusių su kelionės dokumentų pakankamumu, atveju Reglamento Nr. 261/2004 15 straipsniui prieštarauja oro vežėjo atsakomybės apribojimo arba atleidimo nuo atsakomybės sąlyga, įtraukta į šio vežėjo interneto svetainėje skelbiamas ir jo taikomas bendrąsias vežimo sąlygas, jeigu dėl tokios sąlygos taikymo atsisakymo vežti, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio j punktą, atvejais, kuriuos apima minėto reglamento taikymo sritis, įskaitant atvejį, kai atsisakoma vežti dėl oro transporto bendrovės personalo klaidos vertinant keleivio kelionės dokumentų pakankamumą, keleiviai netenka šio reglamento 4 straipsnio 3 dalyje numatytos teisės į kompensaciją.