Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE IŠVADA,
pateikta 2021 m. spalio 6 d.[1]

Byla C-451/20

Airhelp Limited
prieš
Austrian Airlines AG

(*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Kompensacija keleiviams skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – Bendrijos oro vežėjui pateiktas rezervavimas pagal vieną užsakymą – Skrydžio maršrutas, sudarytas iš dviejų skrydžių, kurių pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje – Pirmojo skrydžio atvykimo vieta ir antrojo skrydžio išvykimo vieta, kurios yra valstybės narės teritorijoje – 3 straipsnio 1 dalies a ir b punktai – Taikymo sritis – 5 straipsnio 1 dalies c punktas – Pasiūlymas keliauti kitu maršrutu – Atidėtas skrydis kitu maršrutu – Faktinis atvykimo į galutinę paskirties vietą laikas – Skrydį vykdančio oro vežėjo pareigos – 7 straipsnio 1 dalis – Teisė į kompensaciją“

I. Įžanga

1. Šis prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl kelių Reglamento (EB) Nr. 261/2004[2] nuostatų, reglamentuojančių kompensaciją oro transporto keleiviams, išaiškinimo.

2. Prašymas pateiktas nagrinėjant bendrovės *Airhelp Ltd* (Honkongas), perėmusios keleivio teises, ir oro transporto bendrovės *Austrian Airlines AG* (Austrija) ginčą dėl prašymo sumokėti kompensaciją už atšauktą skrydį, nes šios oro transporto bendrovės pasiūlytas skrydis kitu maršrutu neleido atitinkamam keleiviui atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau, nei numatytas atšaukto skrydžio atvykimo laikas.

3. Pagrindinė byla suteikia Teisingumo Teismui galimybę pareikšti nuomonę dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo skrydžiui, kurio išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje, su persėdimu valstybėje narėje. Teisingumo Teismo prašoma nustatyti, ar šiame

[1] Originalo kalba: prancūzų.

[2] 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas, 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 sk., p. 10).

reglamente numatyta kompensacija, taikytina rezervavus pagal du atskirus užsakymus du skrydžius, kurių išvykimo ar atvykimo vieta yra valstybėje narėje, apima ir visą skrydžio maršrutą, jei šie du skrydžiai rezervuojami pagal vieną užsakymą.

4. Teisingumo Teismo taip pat prašoma patikslinti sąvoką „faktinis atvykimo laikas“, kiek tai susiję su skrydį vykdančio oro vežėjo pareigomis teikiant pasiūlymą keliauti kitu maršrutu, ir nustatyti, ar šis vežėjas yra atsakingas už kito oro vežėjo vykdomą skrydį kitu maršrutu, todėl šiam pirmajam vežėjui tenka atsakomybė už galimą šio skrydžio atidėjimą.

5. Atlikęs analizę, siūlysiu Teisingumo Teismui į šiuos klausimus atsakyti taip, kad Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas tokiai situacijai, kai kiekvienas iš dviejų skrydžių, kurie buvo rezervuoti pagal vieną užsakymą, patenka į šio reglamento taikymo sritį, ir kad vežimo sutartį su keleiviu sudaręs skrydį vykdantis oro vežėjas nuo savo pareigos sumokėti kompensaciją gali būti atleistas tik tuo atveju, jeigu pasiūlė skrydį kitu maršrutu, kuris leidžia šiam keleiviui faktiškai atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandoms vėliau, nei numatytas atšaukto skrydžio atvykimo laikas.

II. Sąjungos teisė

6. Reglamento Nr. 261/2004 1, 2, 6, 12 ir 13 konstatuojamosiose dalyse numatyta:

„(1) [Sąjungos] 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.

<…>

(6) Keleiviams, išvykstantiems iš valstybėje narėje esančio oro uosto, taikoma apsauga turėtų būti išplėsta, taikant ją ir vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio iš oro uosto į valstybėje narėje esantį oro uostą, jei reisą vykdo Bendrijos oro vežėjas.

<…>

(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.“

7. Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nurodyta:

„Šiame reglamente:

<…>

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[;]

<…>

h) „galutinė paskirties vieta“ – paskirties vieta, nurodyta biliete, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta; į kitus galimus jungiamuosius skrydžius neatsižvelgiama, jei atvykimo laikas nesiskiria nuo pradinio numatyto atvykimo laiko;

<…>“

8. Minėto reglamento 3 straipsnyje „Taikymo sritis“ numatyta:

„1. Šis reglamentas taikomas:

a) keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;

b) keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.

<…>

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.“

9. To paties reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 dalies c punkto iii papunktyje nurodyta:

„1. 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.“

10. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 ir 2 dalyse numatyta:

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

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

b) 400 eurų visų didesnio kaip 1 500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1 500–3 500 kilometrų atstumo skrydžių atveju;

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

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

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

<…>

c) keturiomis valandomis – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas gali 50 % sumažinti 1 dalyje numatytą kompensaciją.“

11. Šio reglamento 8 straipsnio „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ 1 dalyje nustatyta:

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

<…>

b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis <…>“

12. Minėto reglamento 13 straipsnyje „Teisė į žalos atlyginimą“ numatyta:

„Tais atvejais, kai skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka kompensaciją arba įvykdo kitas jam pagal šį reglamentą tenkančias prievoles, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip apribojanti jo teises pagal taikytiną teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, įskaitant trečiąsias šalis. Pirmiausia šis reglamentas jokiu būdu neriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės reikalauti, kad turizmo kelionių organizatorius arba kitas asmuo, su kuriuo skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, grąžintų sumokėtą sumą. <…>“

III. Pagrindinė byla, prejudiciniai klausimai ir procesas Teisingumo Teisme

13. Keleiviui buvo patvirtinta rezervacija maršrutui, kurį turėjo vykdyti Bendrijos oro vežėjas *Austrian Airlines* tarp Kišiniovo (Moldova) ir Bankoko (Tailandas) ir kuris apėmė du vienas po kito einančius skrydžius, numatytus 2019 m. gegužės 29 d.: pirmasis skrydis iš Kišiniovo (Moldova) į Vieną (Austrija) ir antrasis skrydis, kurio išvykimas buvo numatytas po kelių valandų po pirmojo skrydžio atvykimo, iš Vienos (Austrija) į Bankoką (Tailandas), numatant atvykimą į paskirties vietą 2019 m. gegužės 30 d. 14 val. 20 min.

14. Skrydis iš Kišiniovo į Vieną buvo atšauktas likus mažiau nei septynioms dienoms iki numatyto išvykimo. *Austrian Airlines* pakeitė keleivio rezervaciją ir nukreipė jį skrydžiui kitu maršrutu iš Stambulo (Turkija) į Bankoką (Tailandas), kurio atvykimo laikas taip pat buvo numatytas 2019 m. gegužės 30 d., bet 15 val. 00 min.[3]. Taigi skrydžio kitu maršrutu atvykimo laikas turėjo būti tik 40 minučių vėlesnis, nei numatytas iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimo laikas. Tačiau šis skrydis kitu maršrutu pasiekė Bankoką 16 val. 47 min., t. y. 2 valandomis ir 27 minutėmis vėliau, nei numatytas iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimo laikas.

15. *Airhelp*, kuriai atitinkamas keleivis perleido savo teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį, prašo sumokėti 300 EUR kompensaciją, teigdama, kad *Austrian Airlines* nepasiūlė keleiviui keliauti kitu maršrutu, kuris leistų jam pasiekti galutinę paskirties vietą, Bankoką, mažiau kaip dviem valandomis vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas. Apskaičiuojant šią sumą atsižvelgta į tai, kad, *Airhelp* teigimu, *Austrian Airlines* turi teisę sumažinti kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalies c punktą, nes keleivis į galutinę paskirties vietą atvyko mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas. Tačiau *Austrian Airlines* ginčija šį prašymą ir teigia, kad keleivis neturi teisės į šią kompensaciją, nes numatytas skrydžio kitu maršrutu atvykimo laikas buvo 15 val. 00 min., taigi, jis buvo atidėtas tik 40 minučių, palyginti su numatytu iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimo laiku, t. y. 14 val. 20 min.

16. Teismas, nagrinėjęs bylą pirmąja instancija, – *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) patenkino prašymą ir konstatavo, kad iš Reglamento Nr. 261/2004 teksto matyti, jog skaičiuojant skrydžio atidėjimą reikia palyginti numatytą pradinio skrydžio atvykimo laiką ir laiką, kai skrydis kitu maršrutu faktiškai pasiekė galutinę paskirties vietą. Tuo remdamasis šis teismas padarė išvadą, kad oro vežėjas atleidžiamas nuo kompensacijos mokėjimo tik tuo atveju, jei skrisdamas kitu maršrutu keleivis faktiškai pasiekia galutinę paskirties vietą ne daugiau kaip dviem valandomis vėliau, nei buvo iš pradžių numatyta tvarkaraštyje.

17. Tas teismas pažymėjo, kad nagrinėjamu atveju buvo numatyta, jog keleivis, skrisdamas iš pradžių numatytu skrydžiu, nusileis Bankoke 14 val. 20 min., tačiau skrisdamas kitu maršrutu jis faktiškai pasiekė galutinę paskirties vietą tik 16 val. 47 min., t. y. 2 valandomis ir 27 minutėmis vėliau. Jis padarė išvadą, kad prašymas sumokėti kompensaciją, sumažintą 50 %, yra pagrįstas, tačiau nenagrinėjo klausimo, ar šios bylos faktinėms aplinkybėms iš tikrųjų taikomos Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos.

18. Dėl pirmosios instancijos teismo sprendimo *Austrian Airlines* padavė apeliacinį skundą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui – *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija).

[3] Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad neįmanoma nustatyti, nei kaip, nei kada keleivis buvo nuvežtas iš Kišiniovo į Stambulą.

19. Šis teismas pažymi, jog, atrodo, iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad tarpinis nusileidimas Sąjungos teritorijoje nelemia Reglamento Nr. 261/2004 taikymo skrydžiams, kurie buvo rezervuoti pagal vieną užsakymą ir kurių pradinė išvykimo vieta ar galutinė paskirties vieta nėra Sąjungos teritorijoje. Jei taip iš tiesų yra, jis mano, kad šis reglamentas nebūtų taikomas iš pradžių rezervuotam skrydžiui iš Kišiniovo (Moldova) į Bankoką (Tailandas) per Vieną (Austrija), nes pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje. Tačiau jis kelia klausimą, ar tokia išvada atitiktų minėto reglamento tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, ir pabrėžia, kad jei abu skrydžiai nebūtų rezervuoti pagal vieną užsakymą, kiekvienas iš jų patektų į to paties reglamento taikymo sritį, remiantis jo 3 straipsnio 1 dalies formuluote.

20. Šis teismas taip pat pažymi, kad tuo atveju, jei būtų taikomas Reglamentas Nr. 261/2004, kyla klausimas, ar šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis turi būti aiškinamas taip, kad jame nustatyti laiko apribojimai turi būti grindžiami *numatytu* skrydžio kitu maršrutu išvykimo ir atvykimo laiku, ar jo *faktiniu* išvykimo ir atvykimo laiku. Jis pabrėžia, kad pagrindinėje byloje teisė į kompensaciją iš tiesų priklauso nuo atsakymo į klausimą, ar numatytą atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką reikia lyginti su *numatytu* skrydžio kitu maršrutu atvykimo laiku (situacija, nesuteikianti teisės į kompensaciją, nes vėluojama mažiau nei dviem valandomis), ar veikiau su *faktiniu* skrydžio kitu maršrutu atvykimo laiku (situacija, suteikianti teisę į kompensaciją, nes vėluojama daugiau nei dviem valandomis).

21. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio tekste nepateikta jokio atsakymo. Jam kyla klausimas, ar šioje nuostatoje esančią formuluotę „jiems <…> buvo pasiūlyta“ reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas tiesiog turi pasiūlyti keleiviui keliauti kitu maršrutu, tačiau neprivalo užtikrinti, kad skrydis atvyks numatytą valandą ar per tam tikrą laiką, palyginti su šia valanda, todėl jis neturėtų būti atsakingas už galimą skrydžio kitu maršrutu, kurį vykdo kitas vežėjas, atidėjimą.

22. Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento [Nr. 261/2004] 3 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad reglamentas taip pat turi būti taikomas pagal vieną užsakymą rezervuotam skrydžio maršrutui, apimančiam du dalinius skrydžius, kuriuos abu turi vykdyti vienas (tas pats) Bendrijos oro vežėjas, kai tiek pirmojo dalinio skrydžio išvykimo vieta, tiek antrojo dalinio skrydžio atvykimo vieta yra trečiojoje šalyje ir tik pirmojo dalinio skrydžio atvykimo vieta ir antrojo dalinio skrydžio išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje?

Jei atsakymas į [pirmąjį] klausimą būtų teigiamas:

2. ar Reglamento [Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis turi būti aiškinamas taip, kad keleivis turi teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, net jei pagal pasiūlytą kitą maršrutą galutinę paskirties vietą pagal planą pasiektų praėjus ne daugiau nei dviem valandoms po atšaukto skrydžio tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, tačiau per šį terminą jis jos faktiškai nepasiekia?“

23. Prašymas priimti prejudicinį sprendimą Teisingumo Teismo kanceliarijoje užregistruotas 2020 m. rugsėjo 23 d. Pagrindinės bylos šalys, Austrijos ir Danijos vyriausybės bei Europos Komisija pateikė rašytines pastabas. Posėdžio nebuvo surengta, tačiau bylos šalys ir suinteresuotosios šalys, išskyrus Danijos vyriausybę, raštu atsakė į 2021 m. gegužės 18 d. Teisingumo Teismo klausimus.

IV. Analizė

A. Dėl Reglamento Nr. 261/2004 taikymo skrydžio maršrutui, kurio pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje, tačiau jis apima du skrydžius, kurių išvykimo arba atvykimo vieta yra valstybėje narėje (pirmasis prejudicinis klausimas)

24. Pirmuoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar Reglamentas Nr. 261/2004 taikomas skrydžio maršrutui, kurį vykdo Bendrijos oro vežėjas ir kurį sudaro du skrydžiai, rezervuoti pagal vieną užsakymą, kai šio maršruto pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje, šiuo atveju – Moldovoje ir Tailande, o pirmojo skrydžio atvykimo vieta ir antrojo skrydžio išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje.

25. Visų pirma konstatuoju, kad pirmasis skrydis Kišiniovas–Viena, vykdomas Bendrijos oro vežėjo iš trečiosios šalies (Moldova) į valstybę narę (Austrija), patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktą [4]; antrasis skrydis Viena–Bankokas iš valstybės narės (Austrija) į trečiąją šalį (Tailandas) taip pat patenka į šio reglamento taikymo sritį pagal jo 3 straipsnio 1 dalies a punktą.

26. Nors abu šie skrydžiai, kiekvienas atskirai, patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį, ar dėl tos aplinkybės, kad jie buvo rezervuoti pagal vieną užsakymą ir jų pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vietos yra trečiosiose šalyse, šis reglamentas turėtų būti netaikomas?

27. *Austrian Airlines* ir Danijos vyriausybė mano, kad į šį klausimą reikia atsakyti teigiamai, nes šis reglamentas netaikomas skrydžio maršrutui, jungiančiam trečiąją šalį su kita trečiąja šalimi, tačiau *Airhelp*, Austrijos vyriausybė ir Komisija mano priešingai.

28. Toliau pateiktoje analizėje paaiškinsiu priežastis, dėl kurių pritariu jų nuomonei.

29. *Pirma*, iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a ir b punktų, siejamų su šio reglamento 6 konstatuojamąja dalimi, teksto nematyti, kad šio reglamento teritorinė taikymo sritis turėtų priklausyti nuo pradinės išvykimo ir galutinės paskirties vietų, kiek tai susiję su maršrutu, kurį sudaro du ar daugiau skrydžių.

30. Iš tiesų Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalyje nepatikslinta, nei tai, kad a punkte vartojama frazė „išvykstant[ys] iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje“ reiškia *pradinę* keleivių išvykimo vietą, nei tai, kad b punkte vartojama frazė „vykstant[ys] <…> į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje“ reiškia jų *galutinę* paskirties vietą [5].

[4] Atsižvelgdamas į Teisingumo Teismui pateiktą bylos medžiagą manau, jog šioje nuostatoje numatyta sąlyga, pagal kurią atitinkamas keleivis nėra gavęs lengvatų, kompensacijos ar pagalbos trečiojoje šalyje, yra įvykdyta, tačiau tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

[5] Kadangi Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punkte sąvoka „galutinė paskirties vieta“ jungiamojo skrydžio atveju apibrėžta kaip paskutinio skrydžio paskirties vieta, teisės aktų leidėjas galėjo remtis šia sąvoka šio reglamento 3 straipsnio 1 dalyje.

31. Be to, neatrodo, kad Reglamento Nr. 261/2004 taikymas priklausytų nuo sąvokų „pradinė išvykimo vieta“ ir „galutinė paskirties vieta“. Priešingai, jis taikomas atvejams, kai keleiviai vyksta iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, arba iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į valstybės narės teritorijoje esantį oro uostą, jei skrydį vykdantis oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas [6]. Todėl yra svarbi sąvoka „skrydis“, kaip ją yra išaiškinęs Teisingumo Teismas [7], t. y. vežimo oro transportu operacija, suprantama kaip tam tikra šio vežimo „dalis“, kurią vykdo oro transporto vežėjas pagal nustatytą maršrutą [8]. Mano nuomone, visų pirma iš žodžio „dalis“ matyti, kad skrydis gali būti laikomas vežimo oro transportu operacija tarp dviejų oro uostų [9].

32. Kadangi pirmojo skrydžio paskirties vieta yra valstybės narės teritorijoje ir atitinka antrojo skrydžio išvykimo vietą, mano nuomone, iš pačios Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies formuluotės matyti, kad į šią vietą galima atsižvelgti šio reglamento taikymo tikslais.

33. *Antra*, kaip ir Austrijos vyriausybė bei Komisija, manau, jog su vienodu požiūriu susiję argumentai patvirtina tai, kad Reglamentas Nr. 261/2004 turėtų būti taikomas tokiam skrydžio maršrutui, kaip nagrinėjamas pagrindinėje byloje, kuris apima du skrydžius, nesvarbu, kaip buvo atliktas rezervavimas.

34. Šiuo klausimu pabrėžiu, kad Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritis apima skrydžius, kurie turi tam tikrą ryšį su Sąjungos teritorija, t. y. kurių išvykimo vieta (3 straipsnio 1 dalies a punktas) arba paskirties vieta (3 straipsnio 1 dalies b punktas) yra valstybės narės teritorijoje esantis oro uostas. Kai kiekvienas iš abiejų skrydžių turi tokį ryšį su Sąjungos teritorija, aplinkybė, kad šie skrydžiai buvo įsigyti pagal vieną ar pagal atskirus užsakymus, neturėtų nutraukti šio ryšio ir lemti skirtingo šių skrydžių keleivių vertinimo.

35. Šį argumentą iliustruosiu pateikdamas dviejų keleivių pavyzdį. Keleivis A, kaip antai pagrindinėje byloje, rezervavo du skrydžius, pirmąjį – iš Kišiniovo (Moldova) į Vieną (Austrija) ir antrąjį – iš Vienos (Austrija) į Bankoką (Tailandas), pagal vieną užsakymą. Keleivis B, kuris keliauja tuo pačiu maršrutu kaip ir keleivis A, rezervavo tuos pačius du skrydžius pagal du atskirus užsakymus. Keliaudamas Bendrijos vežėjo vykdomu skrydžiu, pirma, iš trečiosios šalies į valstybę narę (Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punktas) ir, antra, iš valstybės narės į trečiąją šalį (šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas) keleivis B aiškiai naudojasi pagal šį reglamentą suteikiama apsauga. Ar keleiviui A turėtų būti atsisakyta suteikti tokią apsaugą vien dėl to, kad jis atliko rezervavimą pagal vieną užsakymą?

36. Keleivių A ir B, kaip tų pačių skrydžių keleivių, padėtis objektyviai yra vienoda, todėl atsisakymas taikyti Reglamentą Nr. 261/2004 keleiviui A reikštų, kad šie keleiviai būtų vertinami skirtingai, nes jiems nebūtų taikoma tokia pati apsauga neigiamų pasekmių, kurių gali kilti dėl skrydžio atidėjimo, atveju [10].

6 Žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 30 punktas).

7 Be kita ko, žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas), 2016 m. birželio 22 d. Sprendimą *Mennens* (C-255/15, EU:C:2016:472, 20 punktas) ir 2021 m. balandžio 22 d. Sprendimą *Austrian Airlines* (C-826/19, EU:C:2021:318, 34 punktas).

8 Sąvoka „maršrutas“ reiškia kelią, kuriuo orlaivis turi nuskristi iš išvykimo oro uosto į atvykimo oro uostą (žr. 2011 m. spalio 13 d. Sprendimą *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652, 28 punktas)). Be to, pažymiu, kad sąvoka „galutinė paskirties vieta“ nėra reikšminga, nes vartojami tik žodžiai „atvykimo oro uostas“.

9 Nors Reglamente Nr. 261/2004 nebuvo apibrėžta sąvoka „skrydis“, teisės aktų leidėjas pasiūlė šią sąvoką aiškiai apibrėžti kaip oro susisiekimo tarp dviejų oro uostų vykdymą 2013 m. kovo 13 d. pasiūlyme dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo iš dalies pakeičiami Reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, ir Reglamentas (EEB) Nr. 2027/97 dėl oro vežėjo atsakomybės už keleivių ir jų bagažo vežimą oru (COM (2013) 130 *final*, 4 konstatuojamoji dalis ir 1 straipsnio 1 dalies e punkto n papunktis).

10 Šiuo klausimu žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 38 punktas).

37. Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją vienodo požiūrio arba nediskriminavimo principas reikalauja, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, jei toks vertinimas nėra objektyviai pagrįstas [11].

38. Taigi, mano nuomone, keleiviai, kurių skrydis atidedamas, kaip antai pagrindinėje byloje, turi būti laikomi esančiais panašioje situacijoje, vadinasi, neturėtų būti vertinami skirtingai vien dėl to, kad skiriasi būdas, kuriuo buvo atliktas rezervavimas.

39. *Trečia*, teisės aktų leidėjo siekiamas tikslas patvirtina šią analizę.

40. Primenu, kad Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

41. Kadangi kiekvienas iš skrydžių patenka į reglamento taikymo sritį ir kiekvienas atskirai suteikia teisę į kompensaciją, manau, šiam keleivių apsaugos tikslui prieštarautų, jei keleiviams nebūtų taikoma ši apsauga tuo atveju, kai skrydžiai rezervuojami pagal vieną užsakymą.

42. Naujausia Teisingumo Teismo jurisprudencija dėl rezervavimo pagal vieną užsakymą [12] neprieštarauja tokiam aiškinimui.

43. Ši jurisprudencija susijusi su jungiamaisiais skrydžiais, kai, priešingai nei pagrindinės bylos aplinkybėmis, vienas iš skrydžių, vertinamas atskirai, nepatenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį.

44. Tai visų pirma matyti iš Sprendimo *Wegener*. Byla, kurioje priimtas tas sprendimas, buvo susijusi su pagal vieną užsakymą rezervuotu skrydžiu, kurio išvykimo vieta buvo Berlyne (Vokietija), t. y. valstybėje narėje, o galutinė paskirties vieta – trečiojoje šalyje esančiame Agadyre (Marokas), su persėdimu toje pačioje trečiojoje šalyje esančioje Kasablankoje (Marokas). Keleivis nespėjo į antrąjį skrydį iš Kasablankos į Agadyrą ir daugiau nei keturiomis valandomis vėlavo atvykti į galutinę paskirties vietą dėl pavėluoto pirmojo skrydžio išvykimo Vokietijoje. Antrajam skrydžiui, kurio išvykimo ir atvykimo oro uostas buvo trečiojoje šalyje, nebuvo taikomas Reglamentas Nr. 261/2004.

45. Remdamasis Sprendimu *Folkerts* [13] Teisingumo Teismas nusprendė, kad kompensacijos tikslais atidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką, t. y. į paskutinio skrydžio atvykimo laiką [14]. Jis nusprendė, jog iš žodžių „paskutinis skrydis“ matyti, kad „jungiamasis skrydis“ turi būti suprantamas kaip reiškiantis du ar daugiau skrydžius, sudarančius vieną visumą, kalbant apie keleivių teisę į kompensaciją, numatytą Reglamente Nr. 261/2004 [15]. Dėl vežimo, rezervuoto pagal vieną užsakymą, kaip antai byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Wegener*, Teisingumo Teismas nusprendė, kad jį visą reikia laikyti jungiamuoju skrydžiu, kuriam taikomas šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktas [16].

[11] Be kita ko, žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimą *IATA ir ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, 95 punktas) ir 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 39 punktas).

[12] Žr. 2018 m. gegužės 31 d. Sprendimą *Wegener* (C-537/17, toliau – Sprendimas *Wegener*, EU:C:2018:361) ir 2019 m. liepos 11 d. Sprendimą *České aerolinie* (C-502/18, toliau – Sprendimas *České aerolinie*, EU:C:2019:604), taip pat 2020 m. lapkričio 12 d. Nutartį *KLM Royal Dutch Airlines* (C-367/20, toliau – Nutartis *KLM*, EU:C:2020:909).

[13] 2013 m. vasario 26 d. sprendimas (C-11/11, EU:C:2013:106, 33 ir 34 punktai).

[14] Sprendimo *Wegener* 16 ir 17 punktai.

[15] Sprendimo *Wegener* 18 punktas.

[16] Sprendimo *Wegener* 24 ir 25 punktai.

46. Pažymiu, kad į skrydžius, kai išvykstama iš oro uosto, esančio valstybėje narėje, šiuo atveju – Vokietijoje, ir atvykstama į galutinę paskirties vietą oro uoste, esančiame trečiojoje šalyje, šiuo atveju – Maroke, atsižvelgus kaip į visumą, buvo galima pripažinti, kad keleivis turėjo teisę į kompensaciją, nors, vertinant atskirai, antrasis skrydis iš oro uosto ir į oro uostą, esančius šioje trečiojoje šalyje, nesuteikė teisės į kompensaciją. Toks sprendimas akivaizdžiai padėjo užtikrinti teisės aktų leidėjo numatytą aukštą apsaugos lygį.

47. Paskui analogiškas sprendimas buvo priimtas Sprendime *České aerolinie* ir Nutartyje *KLM*.

48. Byla, kurioje priimtas Sprendimas *České aerolinie*, buvo susijusi su skrydžiu, kurio išvykimo vieta buvo valstybėje narėje, o galutinė paskirties vieta – trečiojoje šalyje, su persėdimu trečiojoje šalyje [17]. Buvo atliktas rezervavimas pagal vieną užsakymą pas Bendrijos oro vežėją, kuris vykdė pirmąjį skrydį. Teisingumo Teismas nusprendė, kad keleivis galėjo pareikšti ieškinį dėl kompensacijos vežėjui, net jei šis nevykdė antrojo skrydžio, kuris buvo atidėtas ir kuris, vertinamas atskirai, nesuteikė teisės į kompensaciją, nes jungė dvi trečiąsias šalis.

49. Galiausiai byloje, kurioje priimta Nutartis *KLM*, buvo nagrinėjamas skrydis iš trečiosios šalies į Sąjungą su persėdimu Sąjungoje [18]. Buvo atliktas rezervavimas pagal vieną užsakymą pas Bendrijos vežėją. Nors pirmąjį skrydį iš trečiosios šalies į Sąjungą vykdė ne Bendrijos vežėjas, todėl jis nepateko į Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies b punkto taikymo sritį, o kaip konstatuota, į galutinę paskirties vietą buvo vėluojama atvykti dėl šį pirmąjį skrydį vykdančio oro vežėjo, Teisingumo Teismas priminė, kad tokie jungiamieji skrydžiai turi būti suprantami kaip visuma, kuriai taikomas šis reglamentas [19]. Tai reiškė, kad keleivis, nukentėjęs dėl vėlavimo trimis ar daugiau valandų atvykti į galutinę paskirties vietą, galėjo Bendrijos oro vežėjui pareikšti ieškinį dėl kompensacijos pagal šį reglamentą [20].

50. Teisingumo Teismas pabrėžė, jog toks sprendimas pateisinamas tikslu užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, siekiant garantuoti, kad keleiviams kompensaciją išmokėtų skrydį vykdantis vežėjas, sudaręs su jais vežimo sutartį, neatsižvelgiant į šio vežėjo sudarytus susitarimus dėl skrydžių, sudarančių jo parduotą jungiamąjį skrydį, vykdymo [21].

51. Taigi, kaip ir Komisija, manau, kad ši jurisprudencija padeda įgyvendinti Reglamento Nr. 261/2004 tikslą užtikrinti aukštą apsaugos lygį, nes joje šis reglamentas aiškinamas kaip taikomas *ir* tuo atveju, kai visas jungiamasis skrydis apima skrydį, kuriam reglamentas nebūtų taikomas, jeigu jis būtų vertinamas atskirai.

52. Vis dėlto, kaip ir ši institucija, manau, kad šios jurisprudencijos nereikia pagal analogiją taikyti skrydžio maršrutui, kurį sudaro tokie du skrydžiai, kaip nagrinėjami pagrindinėje byloje. Mano nuomone, tai neatitiktų nei Reglamento Nr. 261/2004 teksto, nei jo tikslo, nes šis reglamentas jau taikytinas abiem skrydžiams, vertinamiems atskirai, o taikant minėtą jurisprudenciją būtų pasiektas rezultatas, priešingas tam, kurio siekė teisės aktų leidėjas. Iš tiesų, jeigu tokiais atvejais skrydžiai būtų vertinami kaip visuma, atsižvelgiant į pradinio išvykimo ir galutinės paskirties

[17] Išvykimo ir atvykimo vietos buvo tokios: pradinis išvykimas – Prahoje (Čekijos Respublika, Europos Sąjunga), persėdimas – Abu Dabyje (Jungtiniai Arabų Emyratai, trečioji šalis), galutinė paskirties vieta – Bankoke (Tailandas, trečioji šalis).

[18] Išvykimo ir atvykimo vietos buvo tokios: pradinis išvykimas – Niujorke (Jungtinės Valstijos, trečioji šalis), persėdimas – Amsterdame (Nyderlandai, Europos Sąjunga), galutinė paskirties vieta – Hamburge (Vokietija, Europos Sąjunga).

[19] Žr. Nutarties *KLM* 29 punktą.

[20] Žr. Nutarties *KLM* 33 punktą.

[21] Žr. Sprendimo *České aerolinie* 30 punktą ir Nutarties *KLM* 31 punktą.

vietas, kurios abi yra trečiojoje šalyje, būtų apribota apsauga pagal šį reglamentą ir keleivis netektų jokios galimybės ja pasinaudoti, nors šių Bendrijos vežėjo vykdomų skrydžių išvykimo vieta arba atvykimo vieta yra Sąjungoje, todėl jie patenka į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį.

53. Kitaip tariant, manau, kad pirma nagrinėta jurisprudencija dėl rezervavimo pagal vieną užsakymą negali lemti Reglamento Nr. 261/2004 netaikymo situacijai, kuri aiškiai patenka į jo taikymo sritį [22].

54. Be to, kad toks taikymas pagal analogiją prieštarautų Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies formuluotei, jo rezultatai būtų mažų mažiausiai paradoksalūs.

55. Tai reikštų, kad, esant tokiam skrydžių deriniui, kai vienam iš skrydžių šis reglamentas taikomas, o kitam ne, kaip bylose, kuriose priimti sprendimai *Wegener* ir *České aerolinie* bei Nutartis KLM, keleivis galėtų būti apsaugotas, kalbant apie šių skrydžių visumą, o esant tokiam dviejų skrydžių deriniui, kai šis reglamentas taikomas kiekvienam iš šių skrydžių atskirai, kaip pagrindinėje byloje, jis netektų bet kokios apsaugos.

56. Konkrečiai kalbant, tai reikštų, kad skrydžio, kuriam Reglamentas Nr. 261/2004 netaikomas, keleiviai, kaip antai skrydžio Agadyras–Kasablanka keleiviai byloje, kurioje priimtas Sprendimas *Wegener*, ir skrydžio Abu Dabis–Bankokas keleiviai byloje, kurioje priimtas Sprendimas *České aerolinie*, naudotųsi geresne apsauga nuo skrydžio atšaukimo arba atidėjimo pasekmių, nei taikoma abiejų skrydžių, iš kurių kiekvienas patenka į šio reglamento taikymo sritį, keleiviams, kaip antai skrydžių Kišiniovas–Viena ir Viena–Bankokas keleiviai nagrinėjamoje byloje.

57. Pridursiu, kad iš sprendimų *Wegener* ir *České aerolinie* ir Nutarties *KLM* negalima daryti išvados, kad jungiamasis skrydis visais atvejais turėtų būti laikomas vienu skrydžiu kompensacijos pagal Reglamentą Nr. 261/2004 tikslais, tačiau toks vertinimas gali būti taikomas tokioms skrydžių konfigūracijoms, kaip nagrinėtos bylose, kuriose priimti tie sprendimai.

58. Galiausiai manau, kad Sprendimas *Emirates Airlines* [23] dėl kelionės į abi puses patvirtina aiškinimą, pagal kurį du skrydžiai, kaip antai pagrindinėje byloje, turi būti nagrinėjami atskirai, nors jie buvo rezervuoti pagal vieną užsakymą. Teisingumo Teismas nusprendė, kad išvykstamasis skrydis ir atvykstamasis skrydis, kurie buvo įsigyti pagal vieną užsakymą, turi būti vertinami atskirai vienas nuo kito [24], todėl tokia kelionė į abi puses nepatenka į Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punkto taikymo sritį. Tame sprendime Teisingumo Teismo pateiktas išaiškinimas, be kita ko, grindžiamas būtinybe nepažeisti šios nuostatos veiksmingumo ir nesumažinti pagal šį reglamentą keleiviams suteiktinos apsaugos [25].

59. Dėl visų nurodytų priežasčių manau, kad Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šis reglamentas taikomas skrydžio maršrutui, kurį vykdo Bendrijos oro vežėjas ir kurį sudaro du skrydžiai, rezervuoti pagal vieną užsakymą, kai jų pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje, tačiau pirmojo skrydžio atvykimo vieta ir antrojo skrydžio išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje, todėl kiekvienas skrydis, vertinamas atskirai, patenka į šios nuostatos taikymo sritį.

[22] Arba pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 1 dalies a punktą skrydžio Viena–Bankokas atveju, arba pagal šio reglamento 3 straipsnio 1 dalies b punktą skrydžio Kišiniovas–Viena atveju, kai skrydį vykdo Bendrijos vežėjas.

[23] 2008 m. liepos 10 d. sprendimas (C-173/07, EU:C:2008:400, 52 punktas).

[24] Žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 51 punktas).

[25] Šiuo klausimu žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 34 ir 35 punktai).

60. Atsižvelgdamas į savo siūlomą atsakymą į pirmąjį prejudicinį klausimą, manau, kad nereikia priimti sprendimo dėl ES ir Moldovos bendrosios aviacijos erdvės susitarimo taikymo pagrindinės bylos aplinkybėmis [26].

B. Dėl klausimo, ar kompensacijos tikslais reikia atsižvelgti į numatytąjį, ar į faktinį atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką (antrasis prejudicinis klausimas)

61. Antruoju prejudiciniu klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį keleivis turi teisę į kompensaciją, kai jam pasiūlytas skrydis kitu maršrutu iš tiesų turėjo pasiekti galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už numatytą atšaukto skrydžio atvykimo laiką, tačiau faktiškai nepasiekė galutinės paskirties vietos per šį terminą.

62. Iš esmės šiuo klausimu siekiama sužinoti, ar skrydį vykdantis oro vežėjas, pasiūlęs keliauti kitu maršrutu, kuris iš pradžių atitiko šioje nuostatoje numatytus laiko reikalavimus, taip pat atsako už skrydžio kitu maršrutu, kurį vykdo kitas oro vežėjas, atidėjimą, kai šis skrydis nebeatitinka šių reikalavimų.

63. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą atšaukus skrydį keleiviai iš principo turi teisę gauti kompensaciją iš skrydį vykdančio oro vežėjo, numatytą šio reglamento 7 straipsnyje.

64. Skrydį vykdantis oro vežėjas gali būti atleistas nuo šios pareigos mokėti kompensaciją tik esant retoms išimtims, numatytoms pirmosios nuostatos i–iii papunkčiuose [27].

65. Jeigu pagal šios pirmosios nuostatos iii papunktį keleiviui buvo pranešta apie atšaukimą likus mažiau nei septynioms dienoms iki numatyto išvykimo laiko, jis turi teisę į kompensaciją, nebent įvykdomos dvi kumuliacinės sąlygos. Pirma, keleiviui turi būti pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką. Antra, keliaudamas šiuo kitu maršrutu jis turi *atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką* [28].

[26] Komisija iškėlė ES ir Moldovos susitarimo taikymo klausimą, tačiau nepareiškė aiškios nuomonės šiuo aspektu ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas neuždavė Teisingumo Teismui atitinkamo klausimo. Vis dėlto papildomai pažymiu, kad šiame susitarime, priešingai nei kituose Sąjungos sudarytuose susitarimuose, kuriuos nurodysiu toliau, nėra jokios nuostatos, kuri būtų analogiška tų susitarimų nuostatoms ir pagal kurią visais atvejais, kai minėtame susitarime išvardytuose Sąjungos aktuose, visų pirma Reglamente Nr. 261/2004, daromos nuorodos į „valstybę narę (valstybes nares)“, laikoma, kad šios nuorodos reiškia ne tik Europos Sąjungos valstybes nares, bet ir Moldovos Respubliką. Mano nuomone, iš to darytina išvada, kad ES ir Moldovos susitarimo taikymas nereiškia, kad Moldovos Respublika turi būti laikoma valstybe nare. Ši valstybė yra trečioji šalis, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Iš to darau išvadą, kad pradinis išvykimas iš Moldovos į galutinę paskirties vietą Tailande neleidžia manyti, kad skrydis, vertinamas kaip visuma, patenka į šio reglamento taikymo sritį. Tarp kitų Sąjungos sudarytų susitarimų yra, pavyzdžiui, 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimas (OL L 1, 1994, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 52 t., p. 3), su pakeitimais, padarytais Susitarimu dėl Bulgarijos Respublikos ir Rumunijos dalyvavimo Europos ekonominėje erdvėje (OL L 221, 2007, p. 15) (be kita ko, žr. 1 protokolo 47 straipsnio 2 dalį, 126 straipsnio 1 dalies 8 punktą ir XIII priedą, taip pat 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 32 punktas)); arba 2006 m. spalio 16 d. Europos bendrijos bei jos valstybių narių, Albanijos Respublikos, Bosnijos ir Hercegovinos, Bulgarijos Respublikos, Buvusiosios Jugoslavijos Respublikos Makedonijos, Islandijos Respublikos, Juodkalnijos Respublikos, Kroatijos Respublikos, Norvegijos Karalystės, Rumunijos, Serbijos Respublikos ir Jungtinių Tautų laikinosios administracijos misijos Kosove daugiašalis susitarimas dėl Europos bendrosios aviacijos erdvės sukūrimo (OL L 285, 2006, p. 3, be kita ko, žr. II priedo 3 punktą).

[27] Šios išimtys turi būti aiškinamos siaurai. Be kita ko, žr. 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 20 punktas) ir 2018 m. birželio 27 d. Nutartį *flightright* (C-130/18, nepaskelbta Rink., EU:C:2018:496, 14 punktas).

[28] Patikslinu, kad šiame iii papunktyje nurodytas „numatytas atvykimo laikas“ reiškia *iš pradžių* rezervuoto skrydžio atvykimo laiką.

66. Kadangi Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio tekste, kaip ir jo 7 straipsnio 2 dalies tekste, yra nurodytas „atvykimo laikas“, tai nesuteikia aiškaus atsakymo į klausimą, ar siekiant konstatuoti šios sąlygos įvykdymą reikia atsižvelgti į *numatytą* skrydžio kitu maršrutu atvykimo laiką ar į jo *faktinį* atvykimo laiką.

67. Vis dėlto Teisingumo Teismas yra nurodęs, kad, siekiant Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos už skrydžio atidėjimą, svarbus tik nustatytas vėlavimas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką [29].

68. Konkrečiau kalbant, Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamento Nr. 261/2004 2, 5 ir 7 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad sąvoka „atvykimo laikas“, vartojama skrydžio keleivių vėlavimo trukmei apibūdinti, žymi bent vienų lėktuvo durų atidarymo momentą, jei nuo šio momento keleiviams leidžiama palikti lėktuvą [30], taigi reiškia laiką, kai orlaivis faktiškai atvyko į paskirties oro uostą.

69. Be to, pažymiu, kad Teisingumo Teismas suteikė keleiviui teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį, atsižvelgdamas į orlaivio, kuriuo vykdomas skrydis kitu maršrutu, nusileidimo laiką, t. y. į faktinį jo atvykimo į galutinę paskirties vietą laiką [31].

70. Tuo remdamasis darau išvadą, kad jei skrydis kitu maršrutu faktiškai pasiekė galutinę paskirties vietą daugiau kaip dviem valandomis vėliau, nei numatytas iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimo laikas, kaip antai skrydis pagrindinėje byloje, kai buvo vėluojama 2 valandomis ir 27 minutėmis, faktiškai neįvykdoma Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje numatyta antroji sąlyga, todėl atitinkamas keleivis turi turėti teisę į šio reglamento 7 straipsnyje numatytą kompensaciją.

71. Pirma, kaip ir Komisija, manau, kad tik toks aiškinimas atitinka Reglamento Nr. 261/2004 tikslą atlyginti žalą, kurią keleivis *in fine* patyrė dėl skrydžio atidėjimo ir kurią sudaro negrįžtamas laiko praradimas [32].

72. Kadangi nepatogumas, kurį lemia šis laiko praradimas vykdant jungiamąjį skrydį, pasireiškia tik keleiviui atvykus į galutinę paskirties vietą [33], skrydžio kitu maršrutu atidėjimą galima vertinti tik atsižvelgiant į jo faktinio atvykimo laiką.

73. Antra, tokio aiškinimo negali paneigti ta aplinkybė, kad skrydį vykdantis oro vežėjas pasiūlė keliauti kitu maršrutu, kuris teoriškai atitiko tokiam nukreipimui kitu maršrutu nustatytas laiko sąlygas.

[29] Šiuo klausimu žr. 2013 m. vasario 26 d. Sprendimą *Folkerts* (C-11/11, EU:C:2013:106, 35 punktas). Teisingumo Teismo vartojamas žodis „nustatytas“ reiškia, kad kalbama apie faktinį laiką, kai keleivis realiai atvyko į paskirties vietą.

[30] Žr. 2014 m. rugsėjo 4 d. Sprendimą *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141, 27 punktas) ir 2020 m. spalio 1 d. Nutartį *FP Passenger Service* (C-654/19, EU:C:2020:770, 28 ir 29 punktai).

[31] Žr. 2018 m. birželio 27 d. Nutartį *flightright* (C-130/18, nepaskelbta Rink., EU:C:2018:496, 6–8 ir 23 punktai). Iš bylos, kurioje priimta ši nutartis, faktinių aplinkybių negalima nustatyti, ar faktinis atvykimo laikas buvo toks pats kaip ir skrydžio kitu maršrutu atvykimo laikas. Vis dėlto tai, kad Teisingumo Teismas atsižvelgė į nusileidimo laiką, yra iškalbingas rodiklis.

[32] Be kita ko, žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 52 punktas) ir 2012 m. spalio 23 d. Sprendimą *Nelson ir kt.* (C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 48 punktas).

[33] Žr. Sprendimo *Wegener* 16 punktą.

74. Tiesa, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio formuluotė, pagal kurią skrydį vykdantis oro vežėjas turi pasiūlyti „keliauti kitu maršrutu <…> ir atvykti“ į galutinę paskirties vietą, galėtų reikšti, jog po to, kai atitinkamas keleivis sutiko su pasiūlymu keliauti kitu maršrutu, atitinkančiu šioje nuostatoje numatytas sąlygas, šis vežėjas neatsako už tinkamą šio pasiūlymo vykdymą.

75. Vis dėlto siekiant sumažinti dėl skrydžio atšaukimo kylančius didelius sunkumus ir nepatogumus [34], nuostatos, kuriomis oro transporto keleiviams suteikiamos teisės, turi būti aiškinamos plačiai [35].

76. Šiuo klausimu visų pirma iš Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punkto, siejamo su jo 12 ir 13 konstatuojamosiomis dalimis, matyti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas gali būti atleistas nuo pareigos išmokėti kompensaciją tik tuo atveju, jeigu *ėmėsi* visų turimų priemonių, kad užtikrintų tinkamą, patenkinamomis sąlygomis ir kuo greičiau vykdomą nukreipimą kitu maršrutu [36].

77. Be to, pareiga išmokėti kompensaciją turi skatinamąjį poveikį skrydį vykdančiam oro vežėjui, nes tam, kad nebūtų pažeista keleivio teisė į nukreipimą kitu maršrutu, ji turi būti įgyvendinta veiksmingai [37].

78. Mano nuomone, tuo remiantis darytina išvada, kad skrydį vykdantis oro vežėjas, kuriam tenka pareiga pasiūlyti keleiviui keliauti kitu maršrutu, turi įsitikinti, kad skrydis kitu maršrutu iš tikrųjų vykdomas taip, kad keleivis faktiškai pasiektų galutinę paskirties vietą tokiomis sąlygomis, kurios, kiek tai susiję su tvarkaraščiu, būtų panašios į atšaukto skrydžio sąlygas.

79. Be to, manau, jog tai, kad nukreipimas kitu maršrutu turi būti įgyvendintas veiksmingai, implicitiškai kyla iš sutartinio pobūdžio, kuriuo pasižymi ryšys, siejantis keleivį su skrydį vykdančiu oro vežėju, atsižvelgiant į pastarosios sąvokos apibrėžtį, pateiktą Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punkte. Iš tiesų sutarties tarp šių šalių sudarymas yra garantija keleiviams, kad jie atvyks į galutinę paskirties vietą pagal numatytą tvarkaraštį [38].

80. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies antrą sakinį, 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*. Nagrinėjamu atveju tai reiškia, kad skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris vykdė skrydį kitu maršrutu, laikomas veikiančiu *Austrian Airlines*, kuri jam patikėjo įgyvendinti šį nukreipimą kitu maršrutu, vardu.

81. Toks sprendimo variantas taip pat leidžia išvengti situacijos, kai oro vežėjas, su kuriuo keleivis sudarė vežimo sutartį, prisidengia oro vežėjo, kuris netinkamai vykdė skrydį kitu maršrutu, atsakomybe [39].

[34] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 2 konstatuojamąją dalį ir 2020 m. kovo 12 d. Sprendimą *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204, 30 punktas).

[35] Be kita ko, žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 44 ir 45 punktai) ir 2008 m. gruodžio 22 d. Sprendimą *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, 17 punktas). Taip pat šiuo klausimu dėl vartotojų, įskaitant oro transporto keleivius, apsaugos tikslo žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimą *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, 50 punktas).

[36] Žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 58 ir 59 punktai).

[37] Šiuo klausimu žr. 2020 m. kovo 12 d. Sprendimą *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204, 32 punktas).

[38] Šiuo klausimu žr. 2011 m. balandžio 11 d. Komisijos komunikatą Europos Parlamentui ir Tarybai dėl Reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, taikymo (COM(2011) 174 *final*, p. 8).

[39] Pagal analogiją dėl bendrojo kodo sutarties tarp dviejų skrydį vykdančių oro vežėjų žr. Sprendimo *České aerolinie* 27, 29 ir 30 punktus ir Nutarties *KLM* 29–31 punktus.

82. Galiausiai neatrodo nepagrįsta, kad Reglamente Nr. 261/2004 numatyti įpareigojimai tektų oro vežėjams, su kuriais atitinkamus keleivius sieja vežimo sutartis, suteikianti teisę į skrydį, kuris neturėtų būti nei atšauktas, nei atidėtas[40], tačiau tai netrukdo šiems vežėjams pasinaudoti lengvatomis kompensacijos srityje[41] arba reikalauti žalos atlyginimo iš bet kokio asmens, atsakingo už skrydžio atidėjimą[42].

83. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, kad vežimo sutartį su keleiviu sudariusio oro vežėjo pasiūlytas nukreipimas kitu maršrutu turi būti veiksmingai įvykdytas šio vežėjo, todėl keleivis turi teisę į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį, jei keliaujant šiuo kitu maršrutu faktinis atvykimo į galutinę paskirties vietą laikas yra daugiau kaip dviem valandomis vėlesnis, nei numatytas iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimo laikas.

V. Išvada

84. Atsižvelgdamas į pateiktą analizę siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) pateiktus prejudicinius klausimus:

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 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad šis reglamentas taikomas skrydžio maršrutui, kurį vykdo Bendrijos oro vežėjas ir kurį sudaro du skrydžiai, rezervuoti pagal vieną užsakymą, kai jų pradinė išvykimo vieta ir galutinė paskirties vieta yra trečiojoje šalyje, tačiau pirmojo skrydžio atvykimo vieta ir antrojo skrydžio išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje, todėl kiekvienas skrydis, vertinamas atskirai, patenka į šios nuostatos taikymo sritį.

2. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis turi būti aiškinamas taip, kad vežimo sutartį su keleiviu sudariusio oro vežėjo pasiūlytas nukreipimas kitu maršrutu turi būti veiksmingai įvykdytas šio vežėjo, todėl keleivis turi teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, jei keliaujant kitu maršrutu faktinis atvykimo į galutinę paskirties vietą laikas yra daugiau kaip dviem valandomis vėlesnis, nei numatytas iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimo laikas.

[40] Be kita ko, žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 68 punktas) ir 2012 m. spalio 23 d. Sprendimą *Nelson ir kt.* (C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 80 punktas).

[41] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalį.

[42] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnį, pagal kurį toks operatorius, kaip *Austrian Airlines*, gali reikalauti žalos atlyginimo iš skrydį vykdančio oro vežėjo, atsakingo už skrydžio kitu maršrutu atidėjimą.