Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
PRIIT PIKAMÄE IŠVADA,
pateikta 2021 m. rugsėjo 23 d.[1]

Sujungtos bylos C-146/20, C-188/20, C-196/20 et C-270/20

AD, BE, CF
prieš
Corendon Airlines (C-146/20)
ir
JG, LH, MI, NJ
prieš
OP, kaip Azurair GmbH likvidatorių (C-188/20)
ir
Eurowings GmbH
prieš
flightright GmbH (C-196/20)
(*Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas, Vokietija) prašymas priimti prejudicinį sprendimą)
ir
AG, MG, HG
prieš
Austrian Airlines AG (C-270/20)

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

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – Bendros kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju – 2 straipsnis – Sąvokos „patvirtintas rezervavimas“ ir „skrydį vykdantis oro vežėjas“ – 5 ir 7 straipsniai – Sąvoka „numatytas atvykimo laikas“ – Skrydžio išvykimo laiko paankstinimas – Kvalifikavimas – Pasiūlymas vykti kitu maršrutu – 14 straipsnis – Prievolė informuoti keleivius apie jų teises – Taikymo apimtis“

[1] Originalo kalba: prancūzų.

I. Įžanga

1. *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas, Vokietija) ir *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) pateikti prašymai priimti **prejudicinį** sprendimą susiję su 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91[2], 2 straipsnio b, f, g, h ir l punktų, 3 straipsnio 2 dalies a punkto, 5 straipsnio 1 dalies, 7 straipsnio 1 ir 2 dalių, 8 straipsnio 1 dalies b punkto ir 14 straipsnio 2 dalies išaiškinimu.

2. Šie prašymai pateikti nagrinėjant oro transporto keleivių ir kelių oro transporto bendrovių ginčus dėl kompensacijos už skrydžių atšaukimą arba atidėjimą ilgam laikui. Šiose bylose keliami keli nauji ir sudėtingi teisiniai klausimai, dėl kurių Teisingumo Teismas turės progą pareikšti savo nuomonę. Šie teisiniai klausimai apskritai gali būti sugrupuoti į tris skirtingas kompleksines temas, t. y. keleivių teisės trišaliuose santykiuose, kuriuose dalyvauja su oro vežėju nesusijęs kelionių organizatorius, galimybė gauti kompensaciją skrydžio išvykimo laiko paankstinimo atveju ir galiausiai kiekvieno oro vežėjo prievolės informuoti keleivius apie kompensavimo ir pagalbos taisykles, numatytas Reglamente Nr. 261/2004, apimtis.

II. Teisinis pagrindas

A. Reglamentas Nr. 261/2004

3. Reglamento Nr. 261/2004 20 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Keleiviai turėtų būti išsamiai informuojami apie jų teises atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, kad galėtų veiksmingai tomis teisėmis pasinaudoti.“

4. Šio reglamento 2 straipsnyje numatyta:

„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[;]

<…>

f) „bilietas“ – tai galiojantis dokumentas, suteikiantis teisę į transportą, arba kitas lygiavertis nematerialus dalykas, įskaitant elektroninį, kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas;

g) „rezervavimas“ – tai faktas, kad keleivis turi bilietą ar kitą įrodymą, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba turizmo kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo;

[2] OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10.

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;

<…>

l) „atšaukimas“ – tai anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas.“

5. Minėto reglamento 3 straipsnyje nustatyta:

„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.

2. 1 dalis taikoma tik tuo atveju, jei keleiviai:

a) turi patvirtintą rezervavimą atitinkamam skrydžiui ir, išskyrus 5 straipsnyje nurodytą atšaukimą, atvyksta registruotis:

– oro vežėjo, turizmo kelionių organizatoriaus arba įgaliotojo atstovo iš anksto raštu (įskaitant elektroninėmis priemonėmis) nurodyta tvarka ir laiku,

arba, jei laikas nenurodytas,

– ne vėliau kaip likus 45 minutėms iki paskelbto išvykimo laiko <…>

<…>“

6. To paties reglamento 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Atšaukus skrydį:

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

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

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

i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko; [arba]

ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką; [arba]

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.“

7. Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje nurodyta:

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

<…>

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

<…>

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:

<…>

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

<…>

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

8. Šio reglamento 8 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

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

– kaip galima greičiau [greitesnį] skrydį į pirmąją išvykimo vietą;

b) kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis; [arba]

c) nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis kitu keleiviui patogiu laiku, jeigu yra vietų.“

9. Minėto reglamento 13 straipsnyje 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 [nacionalinę] 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. Analogiškai, jokia šio reglamento nuostata negali būti aiškinama kaip ribojanti turizmo kelionių organizatoriaus ar trečiosios šalies, išskyrus keleivį, su kuria skrydį vykdantis oro vežėjas yra sudaręs sutartį, teisę reikalauti, kad skrydį vykdantis oro vežėjas pagal atitinkamus taikytinus įstatymus grąžintų sumokėtą sumą arba išmokėtų kompensaciją.“

10. To paties reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nurodyta:

„Skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris atsisako vežti arba atšaukia skrydį, pateikia kiekvienam atitinkamam keleiviui rašytinį pranešimą, kuriame išdėstytos kompensavimo ir pagalbos teikimo pagal šį reglamentą taisyklės. Kiekvienam keleiviui, kurio skrydis atidedamas mažiausiai dviem valandoms, jis taip pat pateikia lygiavertį pranešimą. Keleiviui taip pat raštu pateikiama 16 straipsnyje nurodytos nacionalinės paskirtos įstaigos kontaktinė informacija.“

B. Direktyva (ES) 2015/2302

11. 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB[3], 33 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„[T]am tikrais atvejais organizatoriams turėtų būti leidžiama vienašališkai keisti kelionės paslaugų paketo sutartį. Vis dėlto keliautojams turėtų būti suteikiama teisė nutraukti kelionės paslaugų paketo sutartį, jei pakeitimais iš esmės pakeičiami pagrindiniai kelionės paslaugų ypatumai. Pavyzdžiui, taip gali būti, jeigu suprastėja kelionės paslaugų kokybė ar sumažėja jų vertė. Kelionės paslaugų paketo sutartyje nurodyto išvykimo ar atvykimo laiko pakeitimai turėtų būti laikomi esminiais tada, kai, pavyzdžiui, dėl jų keliautojas patirtų didelių nepatogumų ar papildomų išlaidų, pavyzdžiui, turėtų iš naujo užsakyti transportą ar apgyvendinimą. <…>“

12. Šios direktyvos 11 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės užtikrina, kad iki paketo pradžios organizatorius negalėtų vienašališkai keisti kelionės paslaugų paketo sutarties sąlygų, išskyrus kainą pagal 10 straipsnį, nebent:

<…>

[3] OL L 326, 2015, p. 1.

b) pakeitimai yra mažareikšmiai <…>

<…>“

III. Faktinės aplinkybės pagrindinėje byloje, pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

A. Byla Azurair (C-188/20)

13. LH savo pačios ir kitų keleivių (toliau – keleiviai pagrindinėje byloje) vardu kelionių agentūroje rezervavo kelionės į Sidę (Turkija) paslaugų paketą, apimantį oro transportą iš Diuseldorfo (Vokietija) į Antaliją (Turkiją) ir atgal.

14. LH pateiktame dokumente „registracija į kelionę“ buvo nurodyti šie oro transporto bendrovės *Azurair GmbH* skrydžiai: 1) 2018 m. liepos 15 d. skrydis ARZ 8711 iš Diuseldorfo į Antaliją, kurio išvykimo ir atvykimo laikai atitinkamai buvo 6 val. 00 min. ir 10 val. 30 min.; ir 2) 2018 m. rugpjūčio 5 d. skrydis ARZ 8712 iš Antalijos į Diuseldorfą, kurio išvykimo ir atvykimo laikai atitinkamai buvo 12 val. 00 min. ir 14 val. 45 min. Po šia informacija buvo toks didžiosiomis raidėmis padarytas įrašas: „Dėl jūsų pačių saugumo pasitikrinkite dėl savo bilietuose nurodyto skrydžio“.

15. Keleiviai pagrindinėje byloje vyko šiame dokumente nurodytais skrydžiais. Tačiau skrisdami pirmyn jie atvyko į Antaliją 2018 m. liepos 16 d. 1 val. 19 min., o skrendant atgal orlaivis pakilo 2018 m. rugpjūčio 5 d. 5 val. 10 min. Todėl šie keleiviai kreipėsi į *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija) reikalaudami, kad *Azurair* sumokėtų kompensacijas pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies b punktą. Remdamiesi informacija, pateikta dokumente „registracija į kelionę“, jie teigė, kad skrydis pirmyn buvo atidėtas daugiau kaip trims valandoms, o skrydis atgal buvo atšauktas, nes skrydžio paankstinimas turėtų būti kvalifikuojamas kaip „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalį.

16. Savo ruožtu *Azurair* teigė, kad ji nebuvo suplanavusi aptariamų skrydžių tokiu laiku, koks nurodytas dokumente „registracija į kelionę“, ir kad jos skrydžių planas atitiko informaciją, nurodytą dokumente „kelionės patvirtinimas / sąskaita“, kuris 2018 m. sausio 22 d. buvo pateiktas *alltours flugreisen GmbH*, kaip kelionių organizatoriui.

17. Pagal šį planą skrendant pirmyn orlaivis turėjo pakilti 2018 m. liepos 15 d. 20 val. 05 min. ir nusileisti kitą dieną 0 val. 40 min.; skrendant atgal orlaivis turėjo pakilti 2018 m. rugpjūčio 5 d. 8 val. 00 min. ir nusileisti 10 val. 50 min. Taigi, kalbant apie skrydį pirmyn, kaip antai nurodytą minėtame plane, skundžiamas atidėjimas nesudarė trijų ar daugiau valandų. Dėl skrydžio atgal pažymėtina, kad nors jis iš tikrųjų buvo paankstintas ir pagal *Azurair* nurodytą planą, šis paankstinimas, jos nuomone, nėra atšaukimas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą. Be to, *Azurair* paprašė sumažinti galimą kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalies b punktą, motyvuodama tuo, kad keleiviai pagrindinėje byloje į galutinę paskirties vietą atvyko tik dviem valandomis ir penkiasdešimčia minučių anksčiau, nei numatytas pradinis atvykimo laikas.

18. *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) atmetė šį ieškinį, motyvuodamas tuo, kad „registracija į kelionę“ nėra rezervavimo patvirtinimas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą, nes iš šio įrašo buvo aiškiai matyti, jog skrydžio tvarkaraščiai buvo tik preliminarūs. Šio teismo teigimu, nebuvo dokumento, kurį būtų galima identifikuoti kaip „bilietą“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio f punktą.

19. Keleiviai pagrindinėje byloje dėl šio sprendimo padavė apeliacinį skundą *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiam teismui kyla klausimas, ar *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) užimta pozicija atitinka Reglamento Nr. 261/2004 nuostatas.

20. Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar keleivis turi „patvirtintą rezervavimą“, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 3 straipsnio 2 dalies a punktą, jei gavo iš turizmo kelionių organizatoriaus, su kuriuo yra sudaręs sutartį, „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą, kad pažadama keleivį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nors turizmo kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos šiame oro vežėjo skrydyje ir negavo iš oro vežėjo atitinkamo patvirtinimo?

2. Ar tam, kad oro vežėjas keleivio atžvilgiu būtų laikomas skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, pakanka, kad keleivis būtų sudaręs sutartį su turizmo kelionių organizatoriumi, kuris pažadėjo, kad keleivis bus skraidinamas, konkrečiai nurodęs skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nepaisant to, kad turizmo kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos, taigi nepagrindė, jog yra sudaręs su oro vežėju sutartį dėl šio skrydžio?

3. Ar, siekiant kompensacijos už atšauktą skrydį arba ilgam laikui atidėtą atvykimą, iš „kito įrodymo“, kurį keleiviui išdavė turizmo kelionių organizatorius, galima spręsti apie skrydžio orlaivio „pradinį numatytą atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, 5 straipsnio 1 dalies c punktą, 7 straipsnio 1 dalį antrą sakinį ir 2 dalį, ar turi būti remiamasi bilietu pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio f punktą?

4. Ar galima manyti, kad skrydis laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, ir tuo atveju, kai skrydį vykdantis oro vežėjas bent 2 valandomis ir 10 minučių paankstina užsakyto kelionės paslaugų paketo skrydį?

5. Ar skrydį vykdantis oro vežėjas, remdamasis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalimi, turi teisę sumažinti pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį mokamas kompensacijas, jei skrydis paankstinamas neviršijant minėtoje nuostatoje nustatytos laiko trukmės?

6. Ar iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio paankstinimą yra pasiūlymas vykti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą?

7. Ar pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas įpareigojamas pranešti keleiviui tikslų įmonės, į kurią jis gali kreiptis, pavadinimą, jos adresą, sumą, kurios gali reikalauti pagal konkretų atstumą, ir, jei reikia, kokius dokumentus jis privalo pridėti prie savo reikalavimo?“

B. Byla Eurowings (C-196/20)

21. 2017 m. spalio 24 d. du keleiviai kelionių agentūroje rezervavo kelionės į Maljorką (Ispanija) paslaugų paketą, apimantį oro transportą iš Hamburgo (Vokietija) į Maljorkos Palmą (Ispanija) ir atgal.

22. Kelionių organizatoriaus ITS šiems keleiviams pateiktame dokumente „registracija į kelionę“ buvo nurodytas toks oro transporto bendrovės *Eurowings GmbH* skrydis: 2018 m. gegužės 22 d. skrydis EW 7582 iš Hamburgo į Maljorkos Palmą, kurio išvykimo ir atvykimo laikai atitinkamai buvo 7 val. 30 min. ir 10 val. 05 min.

23. Minėti keleiviai iš tikrųjų vyko pirma nurodytu skrydžiu. Tačiau galutinę paskirties vietą jie pasiekė ne 10 val. 05 min., o 21 val. 08 min. Kadangi šie keleiviai savo galimas teises į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004 perleido *flightright GmbH*, pastaroji pareiškė ieškinį *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas), teigdama, kad minėti keleiviai turėjo patvirtintą rezervavimą aptariamam skrydžiui, kurio atvykimas buvo numatytas 2018 m. gegužės 22 d. 10 val. 05 min.

24. *Eurowings* atsikirto, kad keleiviai turėjo patvirtintą rezervavimą skrydžiui EW 7582, kurio atvykimas buvo numatytas 19 val. 05 min. Taigi atvykimas buvo atidėtas mažiau nei trimis valandomis, o tai nesuteikia teisės į kompensaciją.

25. Pirmosios instancijos teismas patenkino *flightright* prašymą, motyvuodamas tuo, kad kelionių organizatoriaus ITS pateikta „registracija į kelionę“ yra rezervavimo patvirtinimas, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą, siejamą su 2 straipsnio f punktu. Iš esmės šis teismas nusprendė, kad atitinkamiems keleiviams pateikta registracija į kelionę yra „kitas įrodymas“, kaip tai suprantama pagal minėto 2 straipsnio g punktą, nes pagal šią nuostatą reikalaujama tik to, kad rezervavimą patvirtintų kelionių organizatorius. Be to, minėtas teismas nurodė, kad nebuvo dokumento, kurį būtų galima identifikuoti kaip „bilietą“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio f punktą.

26. *Eurowings* dėl šio sprendimo padavė apeliacinį skundą *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiam teismui iš esmės kyla klausimas, ar kelionių organizatoriaus pateiktas rezervavimo patvirtinimas, neparemtas rezervavimu pas oro vežėją, kuriam pareikštas reikalavimas dėl kompensacijos, gali būti laikomas „patvirtintu rezervavimu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punktą.

27. Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar keleivis turi „patvirtintą rezervavimą“, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 3 straipsnio 2 dalies a punktą, jei gavo iš turizmo kelionių organizatoriaus, su kuriuo yra sudaręs sutartį, „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą, kad pažadama keleivį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nors turizmo kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos šiame oro vežėjo skrydyje ir negavo iš oro vežėjo atitinkamo patvirtinimo?

2. Ar tam, kad oro vežėjas keleivio atžvilgiu būtų laikomas skrydį vykdančiu oro vežėju, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, pakanka, kad keleivis būtų sudaręs sutartį su turizmo kelionių organizatoriumi, kuris pažadėjo, kad keleivis bus skraidinamas, konkrečiai nurodęs skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nepaisant to, kad turizmo kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos, taigi nepagrindė, jog yra sudaręs su oro vežėju sutartį dėl šio skrydžio?

3. Ar, siekiant kompensacijos už atšauktą skrydį arba ilgam laikui atidėtą atvykimą, iš „kito įrodymo“, kurį keleiviui išdavė turizmo kelionių organizatorius, galima spręsti apie skrydžio orlaivio „pradinį numatytą atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, 5 straipsnio 1 dalies c punktą, 7 straipsnio 1 dalį antrą sakinį ir 2 dalį, ar turi būti remiamasi bilietu pagal šio reglamento 2 straipsnio f punktą?“

C. Byla Corendon Airlines (C-146/20)

28. Keleiviai pagrindinėje byloje, tarpininkaujant kelionių agentūrai, rezervavo kelionės į Antaliją paslaugų paketą. Po šio rezervavimo oro transporto bendrovė *Corendon Airlines* patvirtino, kad 2018 m. gegužės 18 d. bus vykdomas skrydis iš Diuseldorfo į Antaliją, kurio išvykimo laikas 10 val. 20 min. Vėliau *Corendon Airlines* paankstino skrydį viena valanda ir keturiasdešimčia minučių, perkeldama jo išvykimą į 2018 m. gegužės 18 d. 8 val. 40 min., tačiau liko tas pats skrydžio numeris.

29. Šie keleiviai, nespėję į tą paankstintą skrydį, *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) pareiškė ieškinį *Corendon Airlines*, prašydami, be kita ko, kompensacijos pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies b punktą. Grįsdami savo ieškinį minėti keleiviai nurodė, kad jiems nebuvo pranešta apie skrydžio paankstinimą ir kad šis paankstinimas iš tikrųjų prilygo skrydžio atšaukimui. *Corendon Airlines*, atvirkščiai, laikėsi nuomonės, kad kelionių organizatorius 2018 m. gegužės 8 d. pranešė keleiviams apie skrydžio paankstinimą.

30. *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) nusprendė, kad skrydžio paankstinimas viena valanda ir keturiasdešimčia minučių neprilygsta šio skrydžio atšaukimui, nes šis paankstinimas buvo nereikšmingas, todėl atmetė keleivių ieškinį.

31. Dėl šio sprendimo jie padavė apeliacinį skundą *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiam teismui kyla klausimas, ar *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas) pateikti argumentai atitinka Reglamentą Nr. 261/2004.

32. Šiomis aplinkybėmis *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar galima manyti, kad skrydis laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 2 straipsnio l punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, ir tuo atveju, kai skrydį vykdantis oro vežėjas paankstina užsakyto kelionės paslaugų paketo skrydį, perkeldamas išvykimo pagal tvarkaraštį laiką iš 10.20 val. vietos laiku į tos pačios dienos 08.40 val. vietos laiku?

2. Ar likus dešimčiai dienų iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio paankstinimą perkeliant jį iš 10.20 val. vietos laiku į tos pačios dienos 08.40 val. vietos laiku yra pasiūlymas vykti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą?“

D. Byla Austrian Airlines (C-270/20)

33. Aptariami keleiviai rezervavo skrydį iš Vienos (Austrija) į Kairą (Egiptas) oro bendrovėje *Austrian Airlines AG*. Išvykimo laikas buvo numatytas 2017 m. birželio 24 d. 22 val. 15 min., o atvykimo laikas – kitos dienos 1 val. 45 min. Skrydžio dieną *Austrian Airlines* atšaukė šį skrydį ir pasiūlė keleiviams kitą, kurio išvykimas buvo tos pačios dienos 10 val. 20 min., o atvykimas į Kairą – 13 val. 50 min., ir šie keleiviai sutiko su šiuo pasiūlymu. Taigi jie pasiekė galutinę paskirties vietą vienuolika valandų ir penkiasdešimt penkiomis minutėmis anksčiau nei pradinis numatytas atvykimo laikas.

34. *Austrian Airlines* neteismine tvarka kiekvienam iš aptariamų keleivių sumokėjo 200 EUR kompensaciją po to, kai Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies b punkte numatytą kompensaciją sumažino 50 % pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalies b punktą.

35. Keleiviai pagrindinėje byloje *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija) pareiškė ieškinį *Austrian Airlines*, reikalaudami sumokėti visą kompensaciją pagal minėto reglamento 7 straipsnio 1 dalies b punktą. Šie keleiviai teigė, kad nors nevėlavo atvykti į Kairą, jų atvykimas pirma laiko pakenkė jiems tiek pat kaip ir atidėjimas ilgam laikui, ir nurodė, kad jie sutiko su *Austrian Airlines* pasiūlymu, nes pasinaudoję kita šios bendrovės pasiūlyta galimybe būtų netekę dviejų dienų atostogų.

36. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) atmetė šį ieškinį, motyvuodamas tuo, kad iš aiškios Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalies formuluotės matyti, jog ši nuostata taikoma ir tais atvejais, kai keleivis pasiekia galutinę paskirties vietą ankstesniu skrydžiu.

37. Keleiviai pagrindinėje byloje dėl šio sprendimo padavė apeliacinį skundą *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiam teismui kyla klausimas, ar taisyklė, pagal kurią kompensacija gali būti sumažinta 50 %, kai atvykimas atidėtas ne daugiau kaip trims valandoms, kaip numatyta šio reglamento 7 straipsnio 2 dalies b punkte, gali būti taikoma ir atvykimui pirma laiko, neviršijančiam trijų valandų, palyginti su pradinio skrydžio planu. Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad labai paankstintas pakilimas gali sukelti keleiviui nepatogumų, tokių pat didelių kaip ir atidėtas atvykimas, atsižvelgiant į šioje nuostatoje numatytus kriterijus.

38. Šiomis aplinkybėmis *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šį prejudicinį klausimą:

„Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 7 straipsnio 2 dalies b punktas turi būti aiškinamas taip, kad oro vežėjas teisę į kompensaciją pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalies b punktą gali sumažinti ir tuomet, kai keleiviams vietoj atšaukto rezervuoto skrydžio pasiūlomas kitas skrydis, kurio tvarkaraštyje numatytas išvykimo ir atvykimo laikas yra 11 valandų 55 minutėmis ankstesnis už atšaukto skrydžio išvykimo ir atvykimo laiką?“

IV. Procesas Teisingumo Teisme

39. 2020 m. balandžio 6 d. sprendimus dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą bylose *Azurair* (C-188/20) ir *Eurowings* (C-196/20) Teisingumo Teismo kanceliarija gavo atitinkamai 2020 m. balandžio 30 d. ir 2020 m. gegužės 6 d.

40. 2020 m. vasario 17 d. sprendimą dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Corendon Airlines* (C-146/20) Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2020 m. kovo 20 d. 2020 m. birželio 16 d. sprendimą dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Austrian Airlines* (C-270/20) Teisingumo Teismo kanceliarija gavo 2020 m. birželio 18 d.

41. 2020 m. birželio 15 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi bylos *Azurair* (C-188/20) ir *Eurowings* (C-196/20) buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdomos rašytinė ir žodinė proceso dalys ir priimtas sprendimas.

42. 2021 m. balandžio 27 d. Teisingumo Teismo sprendimu nagrinėjamos bylos buvo sujungtos, kad būtų bendrai vykdomos žodinė ir rašytinė proceso dalys ir priimtas sprendimas.

43. Pagrindinės bylos šalys, Vokietijos ir Austrijos vyriausybės, taip pat Europos Komisija pateikė rašytines pastabas per Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnyje nustatytą terminą.

44. 2021 m. birželio 16 d. posėdyje pagrindinių bylų šalių *ad litem* atstovai ir Vokietijos vyriausybės bei Komisijos atstovai pateikė žodines pastabas.

V. Teisinė analizė

A. Pirminės pastabos

45. Kadangi prašymai priimti prejudicinį sprendimą yra akivaizdžiai panašūs ir net sutampa, siūlau Teisingumo Teismui pateiktus klausimus suskirstyti pagal tam tikras temas. Tokio „klausimų katalogo“ sukūrimas leis Teisingumo Teismui juos nagrinėti sistemiškai, struktūruotai ir veiksmingai. Šiuo aspektu reikia pažymėti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo klausimai byloje *Azurair* (C-188/20) apima visus kitose bylose pateiktus klausimus.

46. Dėl šios priežasties bus paprasčiau išnagrinėti prejudicinius klausimus tokia tvarka, kokia jie buvo pateikti minėtoje byloje, kuo labiau atsižvelgiant į sujungtų bylų ypatumus. Jeigu aiškiai nenurodyta kitaip, klausimų nagrinėjimas iš esmės bus grindžiamas faktinėmis aplinkybėmis byloje *Azurair* (C-188/20), kuri dėl to šioje išvadoje tam tikra prasme tampa „precedentine byla“.

47. Kaip buvo nurodyta šios išvados įžangoje, prašymuose priimti prejudicinį sprendimą iškelti teisiniai klausimai apskritai gali būti sugrupuoti į tris skirtingas kompleksines temas, t. y. keleivių teisės trišaliuose santykiuose, kuriuose dalyvauja su oro vežėju nesusijęs kelionių organizatorius (pirmasis–trečiasis klausimai) [4], galimybė gauti kompensaciją arba būti nukreiptam kitu maršrutu paankstinus skrydžio išvykimo laiką (ketvirtasis–šeštasis klausimai) [5] ir galiausiai kiekvieno oro vežėjo prievolės informuoti keleivius apie kompensavimo ir pagalbos taisykles, numatytas Reglamente Nr. 261/2004, apimtis (septintasis klausimas) [6].

B. Dėl pirmojo prejudicinio klausimo

48. Pirmuoju prejudiciniu klausimu bylose *Azurair* (C-188/20) ir *Eurowings* (C-196/20) prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar keleivis turi „patvirtintą rezervavimą“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punktą, jei iš kelionių organizatoriaus gavo „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą, kad pažadama keleivį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nors kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos šiame atitinkamo oro vežėjo skrydyje.

49. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punktą šis reglamentas tampa taikytinas, kai keleivis turi „patvirtintą rezervavimą“ atitinkamam skrydžiui.

50. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą dokumentas, kuris gali suteikti keleiviui teisę į transportą, – tai „bilietas“ ar „kitas įrodymas“, kuriame nurodyta, kad oro vežėjas arba kelionių organizatorius rezervavimą patvirtino ir įregistravo.

51. Nagrinėjamu atveju akivaizdu, kad ieškovų gautas dokumentas nėra lėktuvo „bilietas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio f punktą, t. y. *„galiojantis dokumentas*, suteikiantis teisę į transportą, *arba kitas lygiavertis* nematerialus *dalykas*, įskaitant elektroninį, kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas“ [7]. Kaip matyti iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, pats šį prašymą pateikęs teismas tai pripažįsta [8]. Tačiau šis dokumentas galėtų būti „kitas įrodymas“, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą, ir kaip, atrodo, daro prielaidą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas savo prejudiciniu klausimu.

52. Kadangi ši sąvoka nėra tiesiogiai apibrėžta Reglamente Nr. 261/2004, reikia nustatyti, pirma, kokius reikalavimus turi atitikti šis „kitas įrodymas“, ir, antra, ar šioje byloje nagrinėjamas dokumentas tenkina šiuos reikalavimus.

4 Žr. šios išvados 48 ir paskesnius punktus.

5 Žr. šios išvados 80 ir paskesnius punktus.

6 Žr. šios išvados 124 ir paskesnius punktus.

7 Kursyvu išskirta mano.

8 Žr. sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Azurair* (C-188/20) III skirsnio 3 punkto 3 dalį.

53. Iš reikšmingų nuostatų teksto matyti, jog svarbu, kad nagrinėjamas dokumentas būtų dokumentas, „suteikiantis [keleiviui] teisę į transportą“. Kitaip tariant, iš dokumento turi būti galima spręsti apie ketinimą nuvežti keleivį į konkrečią paskirties vietą ir konkrečiu laiku. Taip, be abejo, yra kalbant apie lėktuvo „bilietą“, kuris 2 straipsnio f punkte apibrėžtas kaip „galiojantis dokumentas, *suteikiantis teisę į transportą*“ [9]. Be to, pažymėtina, kad pagal 2 straipsnio g punktą reikalaujama, kad rezervavimas būtų „patvirtintas ir įregistruotas“, o pagal 3 straipsnio 2 dalies a punktą reikalaujama, kad rezervavimas būtų „patvirtintas“, taigi iš principo tai negali būti bet koks išimtinai informacinio pobūdžio dokumentas.

54. Aiškinant šias nuostatas taip pat matyti, kad atitinkamą dokumentą nebūtinai turi išduoti pats oro vežėjas. Iš tiesų pagal 2 straipsnio g punktą „rezervavimą“ gali patvirtinti ir įregistruoti oro vežėjas arba „turizmo kelionių organizatorius“. Be to, pagal 3 straipsnio 2 dalies a punktą „patvirtintą rezervavimą“ gali išduoti oro vežėjas arba „turizmo kelionių organizatorius“. Tokios teisės nuostatos atrodo pagrįstos, atsižvelgiant į vartotojo apsaugą, nes keleivis paprastai nieko nežino apie kelionių organizatoriaus ir oro vežėjo santykius ir jų tarpusavio komunikaciją vykstant skrydžių rezervavimo procesui. Todėl negalima reikalauti, kad vartotojas pats patikrintų, ar oro vežėjas patvirtino jo skrydžio rezervavimą. Be to, Reglamente Nr. 261/2004 nenumatyta ir šių įmonių prievolės suteikti atitinkamą informaciją.

55. Iš to matyti, jog tam, kad egzistuotų „patvirtintas rezervavimas“, pakanka, kad kelionių organizatorius atitinkamu dokumentu būtų išreiškęs ketinimą nuvežti keleivį konkrečiu skrydžiu. Tačiau šiomis aplinkybėmis reikia patikslinti, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 garantuojamų teisių suteikimas priklauso nuo kitų sąlygų, be kita ko, nuo to, ar yra „skrydį vykdantis oro vežėjas“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio b punktą, – šis aspektas bus nagrinėjamas analizuojant antrąjį prejudicinį klausimą.

56. Kiek tai susiję su nagrinėjamu atveju, pažymėtina, kad dokumentas, pateiktas ieškovams ir pavadintas „registracija į kelionę“ (vokiečių kalba: „Reiseanmeldung“), neatitinka sąlygų, kad būtų laikomas „kitu įrodymu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą. Pirma, atrodo, jog pačiu pavadinimu konstatuojamas tik paprastas suinteresuotumas dalyvauti kelionėje. Jei kelionių organizatorius būtų norėjęs išreikšti privalomą vežimo pažadą, jis būtų vartojęs aiškesnius žodžius, kaip antai „rezervavimo patvirtinimą“ arba „kelionės patvirtinimą“. Antra, iš šiame dokumente esančių instrukcijų aiškiai matyti, kad tvarkaraščiai buvo tik preliminarūs ir kad keleiviai turėjo juos pasitikrinti dėl savo saugumo. Todėl „registracija į kelionę“ jokiu būdu nėra kelionių organizatoriaus privalomo įsipareigojimo teikti šiame dokumente nurodytą kelionės paslaugą išraiška, juo labiau kad minėto reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punkte reikalaujama, kad rezervavimas būtų „patvirtintas“. Taigi keleivis negali suprasti šios registracijos kaip privalomo vežimo pažado, išreikšto „patvirtinto rezervavimo“ forma, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi nustatyti nagrinėjamo dokumento teisinį kvalifikavimą, atsižvelgdamas į visus šiuos aiškinimo elementus.

57. Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad keleivis gali turėti „patvirtintą rezervavimą“, jei iš kelionių organizatoriaus, su kuriuo yra sudaręs sutartį, gavo „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą, kad pažadama keleivį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nors kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos šiame atitinkamo oro vežėjo skrydyje ir negavo iš šio oro vežėjo šio

[9] Kursyvu išskirta mano.

rezervavimo patvirtinimo. Tačiau taip nėra tuo atveju, kai jis gauna dokumentą, pavadintą „registracija į kelionę“, kuris nėra kelionių organizatoriaus privalomo įsipareigojimo teikti šiame dokumente nurodytą kelionės paslaugą išraiška.

58. Nors toks siūlomas atsakymas potencialiai gali padaryti žalos oro vežėjui, nes jis būtų laikomas atsakingu už kelionių organizatoriaus elgesį, reikia priminti, kad šis vežėjas turi galimybę reikalauti žalos atlyginimo iš kelionių organizatoriaus pagal Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnį [10].

59. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į pirmąjį prejudicinį klausimą atsakyti: Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 2 dalies a punktą reikia aiškinti taip, kad keleivis gali turėti „patvirtintą rezervavimą“, jei iš kelionių organizatoriaus, su kuriuo yra sudaręs sutartį, gavo „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą, kad pažadama keleivį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nors kelionių organizatorius nerezervavo vietos šiame atitinkamo oro vežėjo skrydyje ir negavo iš šio oro vežėjo šio rezervavimo patvirtinimo; taip nėra tuo atveju, kai keleivis gauna dokumentą, pavadintą „registracija į kelionę“, kuris nėra kelionių organizatoriaus privalomo įsipareigojimo teikti šiame dokumente nurodytą kelionės paslaugą išraiška.

C. Dėl antrojo prejudicinio klausimo

60. Antruoju prejudiciniu klausimu bylose *Azurair* (C-188/20) ir *Eurowings* (C-196/20) prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar keleivio atžvilgiu oro vežėjas turi būti laikomas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, jei šis keleivis yra sudaręs sutartį su kelionių organizatoriumi, kuris pažadėjo, kad jis bus skraidinamas, konkrečiai nurodęs skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, bet nerezervavo jam vietos oro vežėjo skrydyje, t. y. nesudarė sutarties su šiuo vežėju tam skrydžiui.

61. Remiantis Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punkte pateikta apibrėžtimi „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.

62. Pirma, iš šios nuostatos matyti, jog nereikalaujama, kad oro vežėjas būtų sudaręs sutartį su atitinkamu keleiviu, nes šis vežėjas gali vykdyti arba ketinti vykdyti skrydį kito asmens, sudariusio sutartį su keleiviu, kaip antai kelionių organizatoriaus, vardu. Iš tiesų Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalyje nurodyta, kad, 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 [11]. Todėl negalima atmesti galimybės, kad nagrinėjamu atveju oro vežėjas veikė kelionių organizatoriaus vardu.

63. Kita vertus, iš šios nuostatos taip pat matyti, kad oro vežėjas turi vykdyti arba ketinti vykdyti atitinkamą skrydį. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas būtent dėl šios sąlygos aiškinimo. Konkrečiau kalbant, jis nori sužinoti, ar gali būti laikoma, kad oro vežėjas vykdė arba ketino vykdyti skrydį, nežinodamas apie kelionių organizatoriaus keleiviams pateiktą kelionės pasiūlymą. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo

[10] Šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 11 d. Sprendimą *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, 29 punktas), iš kurio matyti, kad „pagal Reglamentą Nr. 261/2004 įvykdytos pareigos neapriboja skrydį vykdančio oro vežėjo teisės pagal taikytiną nacionalinę teisę reikalauti kompensacijos iš bet kurio asmens, *įskaitant trečiąsias šalis*, atsakingo už tai, kad šis vežėjas neįvykdė savo įsipareigojimų“.

[11] Žr. 2020 m. kovo 26 d. Sprendimą *Primera Air Scandinavia* (C-215/18, EU:C:2020:235, 48 ir 49 punktai).

teigimu, tokio ketinimo buvimas neišvengiamai reikštų, kad kelionių organizatorius iš anksto pranešė oro vežėjui apie savo ketinimą vežti atitinkamą keleivį skrydžiu, kurį šis vežėjas siūlo suinteresuotiesiems asmenims.

64. Šiuo aspektu pažymėtina, kad šis klausimas nėra lemiamas sprendžiant ginčą bylose *Azurair* (C-188/20 ir *Eurowings* (C-196/20). Iš tiesų abiejose pagrindinėse bylose, kad ir kaip būtų, kelionių organizatorius galiausiai rezervavo atitinkamiems keleiviams vietą oro vežėjo skrydyje. Todėl nuo šios datos aptariamą vežėją reikia laikyti „skrydį vykdančiu oro vežėju“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą. Todėl jam galėjo būti pateiktas reikalavimas pagal šį reglamentą. Šioje byloje reikia tik nustatyti, dėl kokių tvarkaraščių buvo susitarta, kalbant apie skirtingus skrydžius, kuriuos oro vežėjas ketino vykdyti ir kuriuos iš tikrųjų įvykdė. Nors sutinku, kad šis aspektas veikiau priskirtinas trečiajam prejudiciniam klausimui, siekdamas išsamumo nagrinėsiu jį toliau.

65. Kaip tai buvo paaiškinta dėstant argumentus, pagrindžiančius atsakymą į pirmąjį prejudicinį klausimą, pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punktą keleivio atliktas rezervavimas pas kelionių organizatorių prilyginamas rezervavimui pas patį oro vežėją ir reiškia, siejant šią nuostatą su šio reglamento 3 straipsnio 2 dalies a punktu, kad kelionės organizatoriaus pateikta informacija apie tvarkaraščius priskirtina oro vežėjo atsakomybei.

66. Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktas turi būti aiškinamas vadovaujantis būtent šiuo požiūriu. Vien aplinkybės, kad keleivio rezervavimas pas kelionių organizatorių apima tvarkaraščius, kurių oro vežėjas nepatvirtino, kiek tai susiję su rezervavimu tarp šių įmonių, nepakanka, kad būtų galima teigti, jog nėra įvykdyti reikalavimai pagal šią nuostatą. Konkrečiau kalbant, tokia aplinkybė nepaneigia išvados, kad oro vežėjas „vykdo arba ketina vykdyti“ atitinkamą skrydį „kito su keleiviu sutartį sudariusio <…> asmens vardu“, t. y. kelionių organizatoriaus vardu.

67. Tai, kad kelionių organizatorius atliko savo rezervavimą pas oro vežėją tik po to, kai keleiviai rezervavo kelionę (kuri apima oro transportą) pas kelionių organizatorių, mano nuomone, neturi reikšmės „skrydį vykdančio oro vežėjo“ kvalifikavimui pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, nes šioje nuostatoje nėra jokios nuorodos, kad šie veiksmai turi būti atliekami laikantis tam tikros chronologinės tvarkos.

68. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į antrąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip: vien ta aplinkybė, kad kelionių organizatoriaus atliktas atitinkamo skrydžio rezervavimas pas oro vežėją nebuvo patvirtintas nurodant tuos išvykimo ar atvykimo laikus, kurie buvo pateikti keleiviui atlikus rezervavimą pas kelionių organizatorių, arba tai, kad šis kelionių organizatoriaus rezervavimas įvyko po keleivio rezervavimo, nereiškia, jog oro vežėjas tokio keleivio atžvilgiu negali būti laikomas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą.

D. Dėl trečiojo prejudicinio klausimo

69. Trečiuoju prejudiciniu klausimu bylose *Azurair* (C-188/20) ir *Eurowings* (C-196/20) prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori sužinoti, ar, siekiant kompensacijos, apie skrydžio „numatytą atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies antrą

sakinį ir 2 dalį, gali būti sprendžiama remiantis kelionių organizatoriaus keleiviui pateiktu „kiti įrodymu“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą, ar turi būti remiamasi bilietu, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 2 straipsnio f punktą.

70. Pirmiausia reikia pažymėti, kad prejudicinis klausimas, priešingai, nei atrodo, nesusijęs su galimais skirtumais tarp informacijos, pateiktos „kitame įrodyme“, ir tos, kuri nurodyta „biliete“. Kaip matyti iš sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą pateiktos informacijos, problema veikiau yra ta, kad nagrinėjamu atveju nėra dokumento, kurį būtų galima aiškiai identifikuoti kaip „bilietą“ [12].

71. Taigi prejudiciniu klausimu veikiau siekiama išsiaiškinti, ar reikšmingas dokumentas nustatant „numatytą atvykimo laiką“ gali būti tik „bilietas“, ar tai gali būti ir „kitas įrodymas“. Mano nuomone, nėra jokios teisėtos priežasties atmesti šią antrąją galimybę. Kaip išsamiai paaiškinsiu toliau, man atrodo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo argumentai, pateikti ginčijant antrąją galimybę, paremti klaidingu aiškinimu.

72. Pirma, atrodo, jog prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas daro prielaidą, kad „numatytas atvykimo laikas“ gali būti nustatytas tik pagal „bilietą“. Šiuo klausimu jis remiasi Sprendimu *Folkerts* [13], kuriame Teisingumo Teismas nusprendė, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos kompensacijos tikslais atidėjimas turi būti vertinamas atsižvelgiant į numatytą atvykimo į šią paskirties vietą laiką. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad to sprendimo 34 punkte dėl sąvokos „galutinė paskirties vieta“ Teisingumo Teismas nurodė šio reglamento 2 straipsnio h punkte pateiktą apibrėžtį. Pagal šią nuostatą „galutinė paskirties vieta“ suprantama kaip paskirties vieta, nurodyta „biliete“, pateikiamame keleivių registravimo vietoje, o tiesiogiai skrydžius jungiant – paskutinio skrydžio paskirties vieta. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pabrėžia, kad siekdamas nustatyti „galutinę paskirties vietą“ Teisingumo Teismas pasirėmė „bilietu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio f punktą, tačiau nenurodė sąvokos „kitas įrodymas“, kuri vartojama šio reglamento 2 straipsnio g punkte pateiktoje „rezervavimo“ apibrėžtyje.

73. Dėl šio argumento pažymėtina, jog nėra jokios objektyvios priežasties manyti, kad tvarkaraščiai gali būti nurodyti tik „biliete“. Remiantis Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio f punkte pateikta apibrėžtimi, bilietus „išd[uoda] arba įgalioj[a] išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas“. Šioje nuostatoje nepaminėti kelionių organizatoriai. Taigi teiginys, kad lemiamą reikšmę turi tik „biliete“ nurodyti tvarkaraščiai, reikštų, jog automatiškai panaikinama teisė į kompensaciją, kai atitinkami skrydžiai yra kelionės paslaugų paketo dalis.

74. Vis dėlto akivaizdu, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas to nesiekė. Priešingai, kaip jau buvo paaiškinta nagrinėjant pirmąjį prejudicinį klausimą, pagal Reglamentą Nr. 261/2004 suteikiama tokia pati reikšmė tvarkaraščiams, nurodytiems atlikus rezervavimą pas kelionių organizatorių, kaip ir tiems, kuriuos keleiviui pateikė oro vežėjas tiesioginių sutartinių santykių atveju. Man atrodo, kad tokį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punkte ir, be kita ko, 3 straipsnio 2 dalies a punkte, įtvirtintų nuostatų formuluotė bei teisės aktų leidėjo tikslas apsaugoti vartotoją kaip trečiąjį asmenį, kuris nedalyvauja kelionių organizatoriaus ir oro vežėjo santykiuose.

[12] Žr. sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Azurair* (C-188/20) III skirsnio 3 punkto 3 dalį.

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

75. Šis aiškinimas turi turėti įtakos nustatant „numatytą atvykimo laiką“, t. y. laikytina, kad apie šį laiką gali būti sprendžiama remiantis rezervavimu, kurį keleivis atliko pas kelionių organizatorių. Nėra būtini jokie tiesioginiai sutartiniai keleivio ir oro vežėjo santykiai, taigi taip pat nėra būtina, kad šis vežėjas pateiktų keleiviui kokį nors tvarkaraštį. Todėl, kadangi Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio g punkte pripažįstama, jog gali būti „kitas įrodymas“ (išskyrus bilietą) dėl „patvirtinto rezervavimo“, iš šio dokumento taip pat turi būti galima spręsti apie „numatytą atvykimo“ laiką, kiek tai susiję su kompensacija skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju.

76. Antra, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teigia, jog tol, kol nėra rezervavimo arba, tiksliau tariant, kol nėra rezervuota vieta atitinkamame skrydyje, oro vežėjas gali pakeisti planuotą skrydį arba nuspręsti jo nevykdyti ir tai nesuteikia teisės į kompensaciją. Tuo remdamasis prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas daro išvadą, kad „kitas įrodymas“, pateiktas prieš atliekant tokį rezervavimą, negali pagrįsti teisės į kompensaciją.

77. Man sunku pritarti tam, kad informacija, pateikta atlikus rezervavimą pas kelionių organizatorių, galėtų būti nereikšminga, kalbant apie teisę į kompensaciją tuo atveju, jei nagrinėjamas rezervavimas buvo atliktas prieš tai, kai kelionių organizatorius rezervavo atitinkamas vietas oro vežėjo skrydyje. Pirma, pažymėtina, kad mintis, jog rezervavimas pas kelionių organizatorių ir pas oro vežėją turi vykti laikantis tam tikros chronologinės tvarkos, visiškai nėra pagrįsta Reglamentu Nr. 261/2004. Antra, mano nuomone, nekyla jokių abejonių dėl to, kad vartotojo interesai turi būti saugomi, kai vartotojas gavo „bilietą“ ar „kitą įrodymą“, kuriame yra pažadas jį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį.

78. Galiausiai norėčiau pažymėti, kad nuoroda į Sprendimą *Folkerts*[14], kurį cituoja prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, nepaneigia išdėstytų argumentų, nes toje byloje nebuvo kalbėta apie ypatingas problemas, kurių šioje byloje kyla dėl kelionių organizatoriaus dalyvavimo. Tame sprendime nėra jokios konkrečios nuorodos, kuri prieštarautų pirma pateiktiems argumentams. Be to, nesuprantu, kaip minėtas sprendimas galėtų būti laikomas turinčiu reikšmės nagrinėjant šioje byloje kylantį klausimą.

79. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į trečiąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip, kad apie „numatytą [skrydžio] atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies antrą sakinį ir 2 dalį, atsižvelgiant į bylos aplinkybes, taip pat gali būti sprendžiama remiantis kelionių organizatoriaus keleiviui pateiktu „kitu įrodymu“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą.

E. Dėl ketvirtojo prejudicinio klausimo

80. Ketvirtuoju klausimu byloje *Azurair* (C-188/20), kuris atitinka pirmąjį klausimą byloje *Corendon Airlines* (C-146/20), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar galima manyti, kad skrydis yra „atšauktas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, kai skrydį vykdantis oro vežėjas paankstina skrydį mažiausiai dviem valandomis ir dešimčia minučių tą pačią dieną.

[14] 2013 m. vasario 26 d. sprendimas (C-11/11, EU:C:2013:106).

81. Prieš pradedant nagrinėti Teisingumo Teismui pateiktus klausimus reikia patikslinti faktines bylų aplinkybes. Iš sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Azurair* (C-188/20) pateiktos informacijos matyti, kad nagrinėjamas laikotarpis yra „dvi valandos ir penkiasdešimt minučių“, o ne „dvi valandos ir dešimt minučių“, kaip nurodyta ketvirtajame prejudiciniame klausime [15]. Be to, reikia pažymėti, kad, kiek tai susiję su pirmuoju prejudiciniu klausimu byloje *Corendon Airlines* (C-146/20), kuris beveik tapatus šiam ketvirtajam prejudiciniam klausimui, skrydis buvo paankstintas „viena valanda ir keturiasdešimčia minučių“. Kad ir koks būtų tikslus laikotarpis, nagrinėjant klausimus reikia lakyti, kad jis bet kuriuo atveju buvo trumpesnis nei trys valandos.

82. Dėl termino „atšaukimas“, kurį nurodo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pažymėtina, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą jis turi būti suprantamas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“. Kadangi ši apibrėžtis grindžiama ta aplinkybe, kad skrydis nevykdomas, reikia išnagrinėti sąvoką „skrydis“, kuri, nesant apibrėžties minėtame reglamente, buvo aiškinama Teisingumo Teismo. Pagal šią jurisprudenciją „skrydis“ iš esmės reiškia vežimo oro transportu operaciją, taigi tam tikrą šio vežimo „dalį“, kurią vykdo oro vežėjas pagal nustatytą maršrutą [16]. Be to, Teisingumo Teismas patikslino, kad maršrutas yra esminis skrydžio, atliekamo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą planą, elementas [17].

83. Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos taip pat matyti, kad reikia atskirti numatytą skrydį, kuris „nevykdomas“, ir skrydžio „atidėjimą“, nes pirmuoju atveju „atsisakoma pradinio skrydžio plano“ [18]. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą „atšaukimas“, kitaip nei skrydžio „atidėjimas“, – tai iš pradžių numatyto skrydžio nevykdymo pasekmė. Todėl, jei keleiviai vežami skrydžiu, kurio išvykimo laikas buvo atidėtas, palyginti su pradiniu numatytu išvykimo laiku, skrydis gali būti vertinamas kaip „atšauktas“ tik tuo atveju, kai oro vežėjas užtikrina keleivių vežimą kitu skrydžiu, kurio planas skiriasi nuo iš pradžių numatyto skrydžio plano.

84. Skrydžių „paankstinimas“ Reglamente Nr. 261/2004 nėra tiesiogiai numatytas. Tačiau kelios šio reglamento nuostatos leidžia daryti išvadą, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė išvengti ženklaus skrydžių paankstinimo. Iš tiesų minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktyje numatyta, kad keleiviai gauna kompensaciją pagal kitas to paties reglamento nuostatas, nebent „jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, *išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką* ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką“. Tos pačios nuostatos iii punkte numatyta, kad teisė į kompensaciją taip pat nesuteikiama, jei keleiviams 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“ [19].

15 Žr. sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Azurair* (C-188/20) II skirsnio 3 punktą ir IV skirsnio 3 punktą.

16 Žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimą *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, 40 punktas).

17 Žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 30 punktas) ir 2011 m. spalio 13 d. Sprendimą *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652, 27 punktas).

18 Žr. 2011 m. spalio 13 d. Sprendimą *Sousa Rodríguez ir kt.* (C-83/10, EU:C:2011:652, 33 ir paskesni punktai).

19 Kursyvu išskirta mano.

85. Dėl šių aplinkybių esu linkęs manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas netiesiogiai pripažino, jog skrydžio „ženklus paankstinimas“ gali sukelti keleiviams rimtų nepatogumų lygiai taip pat kaip ir „atidėjimas“, nes dėl paankstinimo keleiviai praranda galimybę laisvai disponuoti savo laiku, atlikti savo pareigas (privačias, profesines ir pilietines) ir organizuoti savo kelionę pagal savo reikalavimus ir pageidavimus. Iš tiesų, kaip savo rašytinėse pastabose nurodė kelios suinteresuotosios šalys, galima įsivaizduoti daugybę atvejų, kai skrydžio išvykimo laiko paankstinimas gali sukelti itin daug problemų keleiviams. Taip yra, be kita ko, tuo atveju, kai skrydis paankstinamas *keliomis valandomis*, galimai įpareigojant keleivį atšaukti numatytus susitikimus, prašyti kasmetinių atostogų tam, kad jis galėtų nebūti savo darbo vietoje, rasti laikiną būstą arba pasirūpinti transportu tam, kad jis galėtų atvykti į oro uostą laiku. Kadangi paprastas vartotojas dažniausia rezervuoja skrydžius atsižvelgdamas į savo galimybes, rezervuoto skrydžio „ženklus paankstinimas“ gali gerokai apsunkinti jo kasdienio gyvenimo planavimą.

86. Vis dėlto pažymėtina, kad net paankstinimas *tik keliomis valandomis* gali turėti sunkių pasekmių, nes paprastai keleivis raginamas atvykti į oro uostą nuo vienos iki trijų valandų prieš skrydį, kad užsiregistruotų į jį ir būtų atliktos saugumo patikros. Šioms procedūroms gali prireikti tam tikro laiko, atsižvelgiant į saugumo situaciją, keleivių srautą ir į tai, kiek yra apkrautas oro uostas. Todėl negalima atmesti galimybės, kad keleivis, kuris nėra tinkamai informuotas apie išvykimo laiko paankstinimą, nebegalės būti laiku įlaipintas į orlaivį, net jei ėmėsi visų paprastai reikalaujamų atsargumo priemonių [20]. Matyti, jog pavėlavimas į skrydį tokiomis aplinkybėmis, kaip antai apibūdintos, yra viena iš didžiausią nepasitenkinimą keliančių situacijų, kurias gali įsivaizduoti oro transporto keleivis. Vertinant šiuo požiūriu, nepatogumai, susiję su skrydžio „paankstinimu“, gali būti net didesni nei tie, kurių kyla dėl paprasto skrydžio „atidėjimo“ [21].

87. Pirma, kaip jau buvo nurodyta, minėtomis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii ir iii papunkčių nuostatomis akivaizdžiai siekiama išvengti, kad išvykimo laiko paankstinimas nurodytomis aplinkybėmis būtų ilgesnis nei viena–dvi valandos, o tai gali būti suprantama kaip Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimas išvengti skrydžių „ženklaus paankstinimo“. Antra, akivaizdu, kad ne bet koks išvykimo laiko paankstinimas gali sukelti keleiviams „reikšmingų“ nepatogumų, dėl kurių reikėtų imtis priemonių jų interesams apsaugoti. Todėl reikia skirti „ženklų“ skrydžių paankstinimą nuo atvejų, kurie turi būti kvalifikuojami kaip „mažareikšmiai“. Paskui savo analizėje grįšiu prie šio aspekto.

88. Kadangi skrydžio išvykimo laiko „paankstinimas“ kelia oro transporto keleiviams labai specifinių problemų, besiskiriančių nuo tų, kurių kyla „atidėjimo“ atveju, man atrodo, kad reikia sprendimo, atitinkančio keleivių vežimo oro transportu reikalavimus. Tai, kad skrydžių „paankstinimas“, skirtingai nei „atsisakymas vežti“, „atšaukimas“ ir „atidėjimas ilgam laikui“, nėra tiesiogiai reglamentuojamas Reglamente Nr. 261/2004, netrukdo Teisingumo Teismui pateikti išaiškinimą ir rasti sprendimą, kuris padėtų pasiekti Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytus tikslus. Iš tiesų, nesant išsamesnių teisės nuostatų ar praktinių gairių, paaiškinančių skrydžio „paankstinimo“ sąvoką, Teisingumo Teismas turi prisiimti savo, kaip aukščiausiojo Sąjungos teisės

[20] Šiuo klausimu žr. Arnold, K. „ES Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97“, *Air and Space Law*, 2013, Nr. 6, p. 418, kuris apgailestauja, kad Reglamente Nr. 261/2004 nėra nuostatų, aiškiai numatančių šią situaciją ir visų pirma įtvirtinančių oro vežėjų pareigas keleivių atžvilgiu bei šių keleivių teisę į pagalbą. Autorius pritaria šio reglamento reformai.

[21] Šiuo klausimu žr. Hopperdietzel, H. *Fluggastrechte-Verordnung*, 18-asis leidimas, Miunchenas, 2021, 6 straipsnio 29 punktas, kuris teigia, kad skrydžio paankstinimas (kaip ir „atidėjimas ilgam laikui“) labai pažeidžia asmens teisę laisvai, netrukdant tretiesiems asmenims, spręsti savo reikalus. Autoriaus teigimu, nepatogumas yra netgi didesnis nei tas, kurį lemia kelionės trukmės pratęsimas dėl skrydžio atidėjimo.

aiškintojo, vaidmenį ir teisinio saugumo sumetimais pateikti atsakymus. Kadangi panašu, kad skrydžių paankstinimas tam tikru dažnumu įvyksta keleivių vežimo oru srityje, kaip matyti iš nagrinėjamų bylų, mano nuomone, būtų neleistina palikti teisinį netikrumą.

89. Kaip paaiškinsiu toliau, manau, kad skrydžio „paankstinimas“, kai jis pasiekia tam tikrą mastą ir dėl to gali būti laikomas „ženkliu“, teisiškai turėtų būti vertinamas kaip bendresnės sąvokos „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, specifinis atvejis. Tačiau reikia atmesti jo kvalifikavimą kaip „atidėjimo“ arba bent jau prilyginimą šiam konkrečiai reglamentuotam atvejui, nes laikantis tokio požiūrio šio reglamento nuostatos būtų aiškinamos *contra legem* ir dėl to akivaizdžiai prieštarautų Sąjungos teisės aktų leidėjo valiai. Be to, kaip jau nurodžiau šioje išvadoje [22], nepatogumų, kuriuos lemia skrydžio išvykimo laiko „paankstinimas“, pobūdis gerokai skiriasi nuo tų, kurie kyla dėl „atidėjimo“. Todėl man neatrodo, kad iš nuostatų, reglamentuojančių keleivių teises skrydžio atidėjimo atveju, galėtų išplaukti tinkamas sprendimas. Dėl šių priežasčių man atrodo netinkama remtis analogija, kaip siūlo Vokietijos vyriausybė.

90. Nors Teisingumo Teismas dar neturėjo progos pareikšti nuomonės dėl klausimo, susijusio su skrydžių „paankstinimu“, manau, kad Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, susijusioje su sąvoka „atšaukimas“, yra naudingos informacijos, leidžiančios išnagrinėti šį klausimą. Pagal šią jurisprudenciją „atidėtas“ atvykimas į galutinę paskirties vietą ne visada reiškia „atšaukimą“, nes atidėjimas nebūtinai išplaukia iš skrydžio plano pakeitimo. Tačiau bet koks skrydžio „ženklus paankstinimas“ yra nukrypimas nuo pradinio rezervuoto skrydžio plano.

91. Šiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad kiekvieno skrydžio planą sudaro maršrutas ir numatyti išvykimo bei atvykimo laikai. Priešingai nei atidėtų skrydžių atveju, kai atidėtas išvykimo laikas oro vežėjo nėra nei „numatytas“, nei paprastai jo veikiamas, ir kai atidėjimas paaiškėja tik įvykių metu, skrydžio paankstinimui paprastai būdingas oro vežėjo *aktyvus planas*. Kitaip tariant, skrydžio paankstinimui *būdingas aktyvus oro vežėjo pasirinkimas pakeisti pradinį skrydžio planą*, o atidėjimas dažnai nėra nei numatytas, nei planuojamas iš anksto. Skrydis gali būti atidėtas be jokio oro vežėjo įsikišimo, tačiau neatrodo, kad taip yra skrydžio paankstinimo atveju, kai sprendimą turi priimti šis vežėjas.

92. Dėl pirma nurodytų priežasčių manau, jog skrydžio „ženklus paankstinimas“, turi būti laikomas „atšaukimu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, nes jį galima vertinti kaip „pradinio plano atsisakymą“, kaip tai suprantama pagal minėtą jurisprudenciją [23].

93. Be to, reikia atsižvelgti į tai, kad nepatogumai, atsiradę dėl skrydžio „ženklaus paankstinimo“, dažnai *keleivio gali būti suvokiami kaip „atšaukimas*“. Akivaizdu, kad taip yra tuo atveju, kai keleivis *nemato galimybės būti laiku įlaipintas* į orlaivį, net ir imdamasis visų paprastai reikalaujamų atsargumo priemonių. Mano nuomone, tas pats pasakytina ir tuo atveju, kai dėl išvykimo laiko pakeitimo keleiviui *tenka neproporcinga našta* ir jis priverstas imtis iš pradžių nenumatytų priemonių, kad galėtų patekti į skrydį. Esant tokioms situacijoms, keleivis paprastai susiduria su tuo, kad *neįmanoma prisitaikyti prie pakeisto skrydžio plano*. Būtų neteisinga, jei atsakomybė už šią aplinkybę būtų priskirta keleiviui ir dėl to jis turėtų patirti pasekmių, t. y. prarasti vežimą oro transportu ir bet kokią galimybę gauti kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004. Šiais atvejais atrodo nuosekliau manyti, kad iš pradžių planuotas skrydis buvo „atšauktas“ dėl oro vežėjo sprendimo, taip suteikiant galimybę reikalauti kompensacijos.

[22] Žr. šios išvados 85 ir 86 punktus.

[23] Žr. šios išvados 83 punktą.

94. Be to, kadangi pirmesniame punkte nurodytomis aplinkybėmis keleiviai yra *bejėgiškumo situacijoje* dėl vienašališko oro vežėjo įsikišimo planuojant skrydį, kuri panaši į situaciją, kai keleiviai nukenčia šiam vežėjui atšaukus skrydį, man atrodo, kad, atsižvelgiant į vienodo požiūrio principą, reikia taikyti *vienodą vertinimą*, kiek tai susijęs su keleivių teisių pripažinimu. Kaip Teisingumo Teismas priminė Sprendime *Sturgeon ir kt.*[24], Reglamentas Nr. 261/2004 turi būti aiškinamas laikantis visos pirminės teisės, įskaitant minėtą principą[25]. Neatrodo, kad koks nors objektyvus argumentas galėtų pateisinti kitokį vertinimą.

95. Jei išvykimo laiko „ženklus paankstinimas“ turi būti prilyginamas „atšaukimui“, kaip siūloma šioje išvadoje, kyla klausimas, kaip išskirti atvejus, kurie gali būti laikomi „ženkliu“ paankstinimu ir kuriais atsiranda teisė į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį. Reikia nustatyti tinkamus kriterijus, leidžiančius juos atskirti nuo mažesnes pasekmes sukeliančių, todėl „nereikšmingų“ atvejų, kuriais neatsiranda pareigos mokėti tokią kompensaciją. Toliau pateiksiu kelis argumentus, į kuriuos reikėtų atsižvelgti.

96. Pirma, man atrodo, kad nustatytini kriterijai turi užtikrinti tam tikrą „lankstumą“ siekiant atsižvelgti į visas svarbias konkretaus atvejo aplinkybes. Iš tiesų dėl aplinkybių, kurios gali susiklostyti oro transporto srityje, įvairovės tampa ypač sunku įtvirtinti vieną kriterijų, kuris būtų visuotinai taikomas. Faktinių aplinkybių vertinimas atsižvelgiant į Teisingumo Teismo išplėtotus „rekomendacinio“ pobūdžio kriterijus turėtų priklausyti nacionalinio teismo kompetencijai, nes jam geriau žinoma bylos medžiaga.

97. Antra, jei būtų sukurta sistema, panaši į numatytąją Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje dėl „atidėjimo“ atvejų, pagal kurią būtų nustatytos tam tikros ribinės vertės (paankstinimo valandos) neatsižvelgiant į konkretų atvejį, tam tikrais atvejais tai reikštų pernelyg griežtą požiūrį. Be to, reikia priminti, kad išvykimo laiko paankstinimas labiau panašus į „atšaukimą“, o ne į „atidėjimą“. Iš tikrųjų, kaip jau buvo nurodyta šioje išvadoje[26], skrydžio „paankstinimas“ yra specifinis bendresnės sąvokos „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, atvejis. Todėl Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnis nėra tinkamas kriterijų nustatymo pagrindas. Taigi, Reglamente Nr. 261/2004 nėra jokio teisinio pagrindo tam, kad jurisprudencijoje būtų sukurta analogija paremta sistema.

98. Trečia, reikia atsižvelgti į tai, kad Reglamentu Nr. 261/2004, kaip matyti iš jo 1, 2 ir 4 konstatuojamųjų dalių, siekiama užtikrinti aukštą keleivių ir vartotojų apsaugos lygį stiprinant jų teises tam tikrose „situacijose, keliančiose rimtų nemalonumų ir nepatogumų“, ir standartizuotai bei nedelsiant atlyginti jiems padarytą žalą[27]. Todėl, kadangi bet koks skrydžio „paankstinimas“ iš principo gali sukelti sunkumų ir nepatogumų, reikia atsižvelgti tik į tuos atvejus, kuriais dėl jų sunkumo turi būti atlyginta žala. Kitaip tariant, turi būti ryšys tarp keleivio nurodyto nepatogumo ir šio keleivio prašomos atitinkamos kompensacijos[28]. Taigi kompensacija turėtų būti nemokama, jei skrydžio paankstinimas neturi jokio (arba beveik jokio) poveikio

[24] 2009 m. lapkričio 19 d. sprendimas (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716).

[25] Šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 48 ir paskesni punktai), kuriame Teisingumo Teismas nustatė, kad „atšaukimo“ arba „atidėjimo ilgam laikui“ atvejais oro transporto keleivių patiriama žala yra analogiška. Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad pagal vienodo požiūrio principą negalima skirtingai vertinti „atidėtų“ ir „atšauktų“ skrydžių. Todėl Teisingumo Teismas nusprendė, kad „atidėtų“ skrydžių keleiviai gali remtis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teise į kompensaciją, jei dėl tokių skrydžių jie praranda tris valandas ar daugiau laiko, t. y. jei galutinę paskirties vietą jie pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau nei pradinis oro vežėjo numatytas atvykimo laikas.

[26] Žr. šios išvados 89 punktą.

[27] Žr. 2016 m. birželio 22 d. Sprendimą *Mennens* (C-255/15, EU:C:2016:472, 26 punktas) ir 2021 m. balandžio 22 d. Sprendimą *Austrian Airlines* (C-826/19, EU:C:2021:318, 26 punktas).

[28] Šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 44 punktas), kuriame Teisingumo Teismas nustatė ryšį tarp „atidėjimo ilgam laikui“ atvejo ir teisės į kompensaciją.

laisvam keleivio reikalų valdymui ir, be kita ko, jo pasirengimui kelionei. Atlikdamas analizę pateikiau kelis rimtų nepatogumų, kuriuos gali lemti „ženklus“ skrydžio paankstinimas, pavyzdžius [29]. Šie pavyzdžiai gali būti atskaitos taškas formuojant jurisprudencijoje aplinkybių, kuriomis iš principo atsiranda teisė į žalos atlyginimą, katalogą.

99. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, manau, kad turi būti konstatuotas „atšaukimas“, jei skrydžio paankstinimas yra toks „ženklus“, jog negali būti preziumuojama, kad keleiviui, kuris ėmėsi pasirengimo priemonių pagal pradinį skrydžio planą, vis dar galėtų pavykti patekti į šį skrydį. Nacionaliniam teismui nagrinėjant šį klausimą, reikės atsižvelgti į svarbias konkretaus atvejo aplinkybes, be kita ko, į tai, kokiu laiku keleiviams rekomenduojama atvykti į oro uostą prieš skrydį. Šiuo klausimu galima teigti, kad kuo didesnio masto yra paankstinimas, tuo didesnė keleiviui padaroma žala [30]. Nacionalinis teismas taip pat turės patikrinti, ar keleiviui buvo tinkamai laiku pranešta apie tvarkaraščio pasikeitimą tokiu būdu, kad jis galėtų prisitaikyti prie pakeisto skrydžio plano. Jei, atsižvelgiant į šias aplinkybes, matyti, kad keleivis įprastomis sąlygomis neturėjo galimybės patekti į paankstintą skrydį, tuomet skrydžio paankstinimas laikytinas skrydžio „pakeitimu“ ir atitinkamai – „atšaukimu“.

100. Kiek tai susiję su aplinkybėmis byloje *Azurair* (C-188/20), konstatuotina, kad nagrinėjamas skrydis buvo paankstintas šešiomis valandomis ir penkiasdešimčia minučių, palyginti su informacija, kurią keleiviams pateikė kelionių organizatorius [31]. Lyginant realų išvykimo laiką su informacija, kurią oro vežėjas teigia pateikęs kelionių organizatoriui, gaunamas dviejų valandų ir penkiasdešimties minučių skirtumas, o prejudiciniame klausime nurodytas dviejų valandų ir dešimties minučių skirtumas. Taigi galima daryti prielaidą, kad net geriausiu atveju, jei keleivis iš atsargumo būtų atvykęs į oro uostą likus dviem valandoms iki išvykimo, jo turimo laiko būtų nepakakę būtiniems formalumams įvykdyti, t. y. tam, kad jis užregistruotų į skrydį ir būtų atliktos saugumo patikros, taip pat tam, kad jis būtų įlaipintas pagal oro vežėjo nurodymus.

101. Darytina išvada, kad nagrinėjamu atveju keleiviui nebūtų pavykę patekti į skrydį, jeigu jis nebūtų laiku įspėtas. Taigi, nors tai konstatuoti turi nacionalinis teismas, išvykimo laiko paankstinimas turi būti laikomas „ženkliu“, todėl prilygintinas „atšaukimui“.

102. Siūlau į ketvirtąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip, kad skrydis laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, jei skrydį vykdantis oro vežėjas bent dviem valandomis paankstina skrydį, rezervuotą perkant kelionės paslaugų paketą.

F. Dėl penktojo prejudicinio klausimo

103. Penktuoju klausimu byloje *Azurair* (C-188/20), kuris atitinka vienintelį klausimą byloje *Austrian Airlines* (C-270/20), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar tuo atveju, kai skrydžio paankstinimas laikytinas „atšaukimu“, kaip tai suprantama

[29] Žr. šios išvados 85 ir 86 punktus.

[30] Šiuo klausimu žr. Hopperdietzel, H. *Fluggastrechte-Verordnung*, 18-asis leidimas, Miunchenas, 2021, 6 straipsnio 29 punktas, kuris mano, kad bet koks *didesnis nei trijų valandų* paankstinimas turi būti laikomas „ženkliu“ ir dėl to suteikiančiu teisę į kompensaciją. Autorius pritaria tam, kad būtų pagal analogiją remiamasi trijų valandų riba, taikoma „atidėjimo ilgam laikui“ atveju. Taip pat žr. Maruhn, J. *Fluggastrechte-Verordnung*, 1-asis leidimas, Berlynas, 2016, 5 straipsnio ir 6 straipsnio 9 punkto pirminės pastabos, kuris teigia, kad skrydžio paankstinimas *keliomis valandomis* turėtų būti laikomas skrydžio atšaukimu.

[31] Žr. sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje *Azurair* (C-188/20) I skirsnio 2 punktą.

pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnį, siejamą su 2 straipsnio 1 punktu, oro vežėjas gali remtis teise sumažinti kompensacijos dydį pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalį, jei skrydis paankstinamas neviršijant šioje nuostatoje nurodytų ribų.

104. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalį oro vežėjas gali 50 % sumažinti šio straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją, jei pasiūloma vykti į galutinę paskirties vietą kitu maršrutu ir kito skrydžio atvykimo laikas nėra vėlesnis, nei numatyta maksimali trukmė, „už keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką“, o ši maksimali trukmė nustatoma atsižvelgiant į skrydžio atstumą.

105. Pirmiausia reikia pažymėti, kad šioje nuostatoje atskaitos taškas yra tai, kokiam laikui buvo „atidėtas“ keleivio atvykimas. Tai aiškiai matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalies teksto („*[nėra] vėlesnis už* keleivio įsigytame biliete nurodytą tvarkaraštyje *numatytą atvykimo laiką*“ [32]). Be to, pats Teisingumo Teismas savo sprendime *Sturgeon ir kt.* pažymėjo, kad „kompensacijos sumažinimas priklauso vien nuo keleivio patirto *atidėjimo*“ [33]. Tai, kad šioje nuostatoje nurodytos ribos apima tik „atidėtą“ atvykimą į galutinę paskirties vietą, o ne išvykimą „pirma laiko“, taip pat matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalies antro sakinio. Pagal šią nuostatą nustatant atstumą, į kurį reikia atsižvelgti, turi būti remiamasi paskutine paskirties vieta, į kurią keleivis atvyksta „vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką“. Darytina išvada, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalimi siekiama tik sumažinti kompensacijos, mokėtinos dėl „atidėjimu“ sukelto nepatogumo, dydį.

106. Atvirkščiai, Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalyje nenumatyta jokios galimybės sumažinti kompensaciją „atšaukimo“, susijusio su skrydžio „paankstinimu“, atveju, kai nepatogumas kyla dėl paties šio paankstinimo, o ne dėl atidėto atvykimo į galutinę paskirties vietą. Iš šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii ir iii papunkčių matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas mano, jog nepatogumus gali lemti ir tai, kad keleivis turi pradėti savo kelionę anksčiau, nei numatyta. Analizuodamas ketvirtąjį prejudicinį klausimą tai jau parodžiau, pateikęs kelis pavyzdžius [34].

107. Taigi tai, kad nėra konkrečių nuostatų, reglamentuojančių galimybę sumažinti kompensaciją skrydžio paankstinimo atveju, turi būti suprantama taip, kad oro vežėjas tokios galimybės neturi.

108. Tai reiškia, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalis negali būti pagal analogiją taikoma tokiais atvejais, ir, be kita ko, kad šioje nuostatoje numatytos laiko ribos negalėtų būti atskaitos taškas taikant šią nuostatą skrydžio paankstinimo, o ne atidėto atvykimo į galutinę paskirties vietą atveju. Iš tiesų atsižvelgdamas į tai, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas žinojo apie skrydžio „paankstinimo“ atvejų egzistavimą ir vis dėlto neįtvirtino sistemos, panašios į tą, kuri numatyta dėl skrydžių atidėjimo Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalyje, darau išvadą, jog teisės spragos šiuo klausimu nėra. Be to, kaip jau paaiškinau analizuodamas ketvirtąjį prejudicinį klausimą, tokia sistema man atrodo pernelyg griežta, kad būtų galima pakankamai atsižvelgti į kiekvieną konkretų atvejį, kuriuo gali įvykti skrydžio paankstinimas [35].

[32] Kursyvu išskirta mano.

[33] 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimas *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 63 punktas).

[34] Žr. šios išvados 85 ir 86 punktus.

[35] Žr. šios išvados 97 punktą.

109. Dar kartą norėčiau pakartoti, kad reglamentavimo požiūriu būtina vengti bet kokio Reglamento Nr. 261/2004 aiškinimo, kuris galėtų paskatinti oro transporto bendroves nevykdyti įsipareigojimų keleiviams, visų pirma pareigos mokėti kompensaciją, kai pakeičiamas skrydžio planas paankstinant išvykimo laiką.

110. Kadangi analizuojant ketvirtąjį prejudicinį klausimą buvo konstatuota, kad skrydžio „ženklus paankstinimas“ gali sukelti keleiviams rimtų nepatogumų, pateisinančių teisės į kompensaciją pripažinimą, nesuprantu, kodėl, remiantis minėto reglamento 7 straipsnio 2 dalimi, oro vežėjams vis dėlto turėtų būti atlyginta už tai, kad jie išvengė „atidėjimo“. Iš tiesų „atidėjimo“ (papildomo) nebuvimas kelionės metu negali atsverti nepatogumų, patirtų dėl nagrinėjamo skrydžio paankstinimo.

111. Dėl pirma nurodytų priežasčių manau, kad, kiek tai susiję su skrydžio „paankstinimu“, reikia atmesti bet kokią galimybę sumažinti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatytą kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalį.

112. Siūlau į penktąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip, kad tuo atveju, kai skrydžio paankstinimas laikytinas „atšaukimu“, skrydį vykdantis oro vežėjas negali sumažinti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatytos kompensacijos pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalį.

G. Dėl šeštojo prejudicinio klausimo

113. Šeštuoju klausimu byloje *Azurair* (C-188/20), kuris atitinka antrąjį klausimą byloje *Corendon Airlines* (C-146/20), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nori sužinoti, ar iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio paankstinimą yra pasiūlymas vykti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą, siejamą su 8 straipsnio 1 dalies b punktu.

114. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punkte ir 8 straipsnio 1 dalies b punkte skrydžio atšaukimo atveju numatyta teisė į kaip galima greitesnį nukreipimą kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis.

115. Sprendime *Rusu*[36] Teisingumo Teismas priminė, kad kartu su oro vėžėjo pasiūlymu vykti kitu maršrutu atitinkamiems keleiviams turi būti suteikta „reikiama informacija, kad jie galėtų veiksmingai pasirinkti, t. y. arba atšaukti savo skrydį ir atgauti už bilietus sumokėtą sumą, arba tęsti kelionę į galutinę paskirties vietą panašiomis vežimo sąlygomis kuo greičiau arba vėlesnę datą“. Ši teisė gauti reikiamą informaciją taip pat reiškia, kad keleivis neturi aktyviai dalyvauti ieškodamas informacijos, kuri turi būti pateikta oro vežėjo pasiūlyme[37].

116. Atsižvelgiant į tai, kad skrydžio išvykimo laiko paankstinimas turi būti kvalifikuojamas kaip „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnį, siejamą su 2 straipsnio l punktu, atrodo logiška manyti, kad pateikta informacija apie skrydžio paankstinimą yra toks „pasiūlymas vykti kitu maršrutu“. Todėl būtina laikytis pirmesniame šios išvados punkte minėtų reikalavimų, susijusių su atitinkamam keleiviui pateiktos informacijos tikslumu ir išsamumu, kad jis galėtų pasirinkti žinodamas, kokias teises jam suteikia Reglamentas Nr. 261/2004.

[36] 2019 m. liepos 29 d. sprendimas (C-354/18, EU:C:2019:637).

[37] 2019 m. liepos 29 d. Sprendimas *Rusu* (C-354/18, EU:C:2019:637, 53–55 punktai).

117. Reikalavimas dėl „panašių“ vežimo sąlygų, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punktą, susijęs su pradiniu rezervuotu skrydžiu, taigi, ir su oro transporto sutartimi. Nagrinėjamu atveju keleivių vežimas oro transportu buvo įvykdytas ir niekas nerodo, kad vežimo sąlygos nebuvo panašios į pradinio skrydžio sąlygas.

118. Dėl reikalavimo, kad nukreipimas kitu maršrutu būtų „kuo greitesnis“, konstatuotina, kad Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punkte iš principo kalbama apie momentą, kuris yra vėlesnis nei pradinis numatytas išvykimo laikas. Atrodo, kad tai patvirtina ir šio reglamento konstatuojamosios dalys. Pavyzdžiui, 13 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „[k]eleiviai, 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“. 18 konstatuojamojoje dalyje taip pat pažymėta, kad „[k]eleiviais, laukiančiais kito arba atidėto skrydžio, gali būti pasirūpinta tik iš dalies arba atsisakoma tai padaryti, jei dėl to skrydis turėtų būti atidėtas dar ilgesniam laikui“.

119. Iki šiol Teisingumo Teismas dar nėra priėmęs sprendimo dėl klausimo, ar paankstintas skrydis iš principo taip pat gali būti laikomas „kuo greitesniu nukreipimu kitu maršrutu“ pagal šią nuostatą.

120. Šiuo klausimu man atrodo, kad pirma nurodytos aplinkybės nekliudo Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punkte vartojamos sąvokos „nukreipimas kitu maršrutu“ aiškinti taip, kad ji apima ir pakaitinį skrydį, kurio išvykimo laikas yra ankstesnis nei pradinis numatytas laikas. Kadangi minėtu reglamentu siekiama rasti sprendimus tais atvejais, dėl kurių dažniausiai sutrikdomas keleivių vežimas oro transportu, t. y. „atsisakymas vežti“, skrydžių „atšaukimas“ ir „atidėjimas“, akivaizdu, kad nagrinėjamos nuostatos sutelktos į šiuos atvejus.

121. Vis dėlto tai nereiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas visiškai neatkreipė dėmesio į skrydžių paankstinimą. Kaip jau paaiškinau šioje išvadoje[38], iš minėtų Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii ir iii papunkčių nuostatų matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas skrydžių paankstinimus laiko nepageidautinais ir kad jie toleruojami – kaip nesuteikiantys teisės į kompensaciją – tik nedidelės apimties.

122. Taigi, net jei dėl skrydžio „ženklaus paankstinimo“ keleiviams gali kilti nepatogumų, vis dėlto šis paankstinimas laikytinas „kaip galima greitesniu nukreipimu kitu maršrutu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą. Iš tiesų pagal šį reglamentą į tokius nepatogumus gali būti atsižvelgiama išmokant kompensaciją. Jei keleiviai mano, kad dėl paankstinimo masto jie visiškai nėra suinteresuoti vykti atitinkamu skrydžiu, gali pasirinkti vykti kitu maršrutu vėliau, kaip numatyta šio reglamento 8 straipsnio 1 dalies c punkte, arba atgauti už bilietą sumokėtą sumą pagal minėto reglamento 8 straipsnio 1 dalies a punktą. Dėl pastarojo aspekto norėčiau pabrėžti, kad keleivis turi turėti galimybę laisvai ir veiksmingai pasinaudoti savo teisėmis. Tai reiškia, kad jei keleivis nusprendžia pasinaudoti teise vykti kitu maršrutu, vežėjas turi jam pasiūlyti išvykimo laiką, kuris tuo pat metu būtų įmanomas ir priimtinas keleiviui.

123. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau į šeštąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip, kad pasiūlymą vykti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punktą, gali sudaryti iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio paankstinimą, jei tenkintos šiame straipsnyje numatytos sąlygos.

[38] Žr. šios išvados 85 ir paskesnius punktus.

H. Dėl septintojo prejudicinio klausimo

124. Septintuoju klausimu byloje *Azurair* (C-188/20) prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas įpareigojamas pranešti keleiviui tikslų įmonės, į kurią jis gali kreiptis dėl kompensacijos, pavadinimą, jos adresą, taip pat šios kompensacijos sumą ir, jei reikia, kokius dokumentus jis privalo pridėti prie savo reikalavimo.

125. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas, kuris atsisako vežti arba atšaukia skrydį, „pateikia kiekvienam atitinkamam keleiviui rašytinį pranešimą, kuriame išdėstytos kompensavimo ir pagalbos teikimo <…> taisyklės“ pagal šio reglamento nuostatas.

126. Pagal minėto reglamento 20 konstatuojamąją dalį šios nuostatos tikslas – užtikrinti, kad keleiviai būtų „išsamiai informuojami apie jų teises“ atsisakymo vežti ir skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, „kad galėtų veiksmingai tomis teisėmis pasinaudoti“. Šiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad pagal suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją nuostatas, kuriomis oro transporto keleiviams suteikiamos teisės, reikia aiškinti plačiai [39].

127. Iš minėtos nuostatos formuluotės ir jos tikslo matyti, kad keleiviui turi būti suteikta galimybė veiksmingai kreiptis į skrydį vykdantį oro vežėją, todėl jis turi turėti tikslų jo pavadinimą ir kontaktinį adresą. Šiuo klausimu norėčiau atkreipti dėmesį į tai, kad Teisingumo Teismas Sprendime *Krijgsman* aiškiai pareiškė, kad keleivis turi galėti nustatyti asmenį, privalantį jam sumokėti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją [40].

128. Atsižvelgiant į tai, kad keleivių vežimo oro transportu srityje neretas atvejis, kai jungiamasis skrydis, kurį sudaro keli skrydžiai ir dėl kurio buvo atliktas vienas rezervavimas, vykdomas skirtingų oro vežėjų [41], man atrodo būtina, kad keleivis galėtų lengvai nustatyti, kuriam oro vežėjui jis gali pareikšti savo reikalavimą dėl kompensacijos pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

129. Be to, man atrodo akivaizdu, kad keleivis turi turėti naudingos informacijos apie taikytiną procedūrą. Tai apima, be kita ko, informaciją apie konkrečius dokumentus, kuriuos jis turi pateikti, kad galėtų įgyvendinti savo teises. Taikant šias priemones keleivio situacija turėtų būti tokia, kad jis galėtų priimti informuotą sprendimą dėl savo interesų įgyvendinimo.

130. Iš tiesų keleivių teisių apsaugos veiksmingumas, kurio siekiama Reglamentu Nr. 261/2004, užtikrinamas tik tuo atveju, jei šiems keleiviams pateikiama išsami informacija. Tai juo labiau svarbu, nes paprastas keleivis neturi specialių žinių teisės srityje [42]. Taigi manau, kad net teisiniam profanui turi būti suteikta galimybė remtis Sąjungos teisės suteiktomis teisėmis, nebūtinai pasinaudojant teisine pagalba.

[39] Žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 45 punktas) ir 2021 m. balandžio 22 d. Sprendimą *Austrian Airlines* (C-826/19, EU:C:2021:318, 61 punktas).

[40] 2017 m. gegužės 11 d. Sprendimas *Krijgsman* (C-302/16, EU:C:2017:359, 28 punktas).

[41] Šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 11 d. Sprendimą *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604).

[42] Drake, S. „Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their ES rights under Regulation 261/2004?“, *Maastricht journal of European and comparative law*, 4/2020, t. 27, Nr. 2, p. 233 ir 241, mano, kad Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų sudėtingumas gali trukdyti veiksmingai jas įgyvendinti. Autoriaus teigimu, vartotojams turėtų būti suteiktos reikiamos priemonės, kad jie galėtų greitai, mažiau formaliu ir brangiu būdu apginti savo teises be advokatų dalyvavimo. Autorius mano, kad 2007 m. liepos 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamente (EB) Nr. 861/2007, nustatančiame Europos ieškinių dėl nedidelių sumų nagrinėjimo procedūrą (OL L 199, 2007, p. 1; klaidų ištaisymas OL L 141, 2015, p. 118), šiuo tikslu įtvirtinta ideali procedūra.

131. Taigi, priešingai, nei teigia Vokietijos vyriausybė, manau, kad su šiuo tikslu būtų nesuderinama, jei oro vežėjui tenkanti pareiga būtų apribota tik reikalavimu paprasčiausiai pateikti reglamento nuostatų tekstą keleiviui. Tokio požiūrio nepakankamumas yra itin akivaizdus atsižvelgiant į tai, kad tam tikros oro transporto keleivių teisės, kaip antai teisė į kompensaciją dėl „atidėjimo ilgam laikui“ [43], buvo išplėtotos jurisprudencijoje aiškinant Reglamentą Nr. 261/2004. Be to, taip būtų ir tuo atveju, jei Teisingumo Teismas pritartų šioje išvadoje ginamai pozicijai ir prilygintų skrydžio „ženklų paankstinimą“ skrydžio „atšaukimui“ [44]. Siekiant užtikrinti veiksmingą keleivių apsaugą, absoliučiai būtina, kad pareiga pranešti šiems keleiviams apie jų teises atitiktų Sąjungos teisės raidą.

132. Kiek tai susiję su teisės į kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį detalėmis, atrodo pakankama, kad skrydį vykdantis oro vežėjas informuotų keleivį apie šiuo tikslu taikomas bendrąsias apskaičiavimo taisykles, kaip antai išplaukia iš šio straipsnio 1 ir 2 dalių. Tačiau nebūtina nurodyti tikslios galimos kompensacijos sumos, į kurią keleivis turi teisę savo individualiu atveju. Toks nurodymas būtų susijęs nebe su „kompensavimo ir pagalbos teikimo pagal šį reglamentą taisykl[ėmis]“, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 14 straipsnio 2 dalį, o su jų taikymu individualiam atvejui.

133. Dėl pirma nurodytų priežasčių siūlau į septintąjį prejudicinį klausimą atsakyti taip, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas įpareigojamas pranešti keleiviui tikslų įmonės, kuriai keleivis gali pateikti savo galimą reikalavimą dėl kompensacijos, pavadinimą, jos adresą ir, jei reikia, kokius dokumentus jis privalo pridėti prie savo reikalavimo. Kiek tai susiję su teisės į kompensaciją apimtimi, tam, kad būtų laikomasi 14 straipsnio 2 dalies nuostatų, pakanka, kad raštu pateiktoje informacijoje būtų išdėstytos šiuo klausimu reglamente numatytos taisyklės; nebūtina, kad būtų apskaičiuota konkreti suma atsižvelgiant į individualų atvejį.

VI. Išvada

134. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas, Vokietija) ir *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 2 dalies a punktą reikia aiškinti taip, kad keleivis gali turėti „patvirtintą rezervavimą“, jei iš kelionių organizatoriaus, su kuriuo yra sudaręs sutartį, gavo „kitą įrodymą“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą, kad pažadama keleivį skraidinti, konkrečiai nurodžius skrydžio išvykimo ir atvykimo vietą, laiką ir numerį, nors kelionių organizatorius nerezervavo keleiviui vietos šiame atitinkamo oro vežėjo skrydyje ir negavo iš šio oro vežėjo šio rezervavimo patvirtinimo; taip nėra tuo atveju, kai keleivis gauna dokumentą, pavadintą „registracija į kelionę“, kuris nėra kelionių organizatoriaus privalomo įsipareigojimo teikti šiame dokumente nurodytą kelionės paslaugą išraiška.

[43] Žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 69 punktas).

[44] Žr. šios išvados 89 punktą.

2. Vien ta aplinkybė, kad kelionių organizatoriaus atliktas atitinkamo skrydžio rezervavimas pas oro vežėją nebuvo patvirtintas nurodant tuos išvykimo ar atvykimo laikus, kurie buvo pateikti keleiviui atlikus rezervavimą pas kelionių organizatorių, arba tai, kad šis kelionių organizatoriaus rezervavimas įvyko po keleivio rezervavimo, nereiškia, jog oro vežėjas tokio keleivio atžvilgiu negali būti laikomas „skrydį vykdančiu oro vežėju“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą.

3. Apie „numatytą [skrydžio] atvykimo laiką“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio h punktą, 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies antrą sakinį ir 2 dalį, atsižvelgiant į bylos aplinkybes, taip pat gali būti sprendžiama remiantis kelionių organizatoriaus keleiviui pateiktu „kitu įrodymu“, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio g punktą.

4. Skrydis laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, jei skrydį vykdantis oro vežėjas bent dviem valandomis paankstina skrydį, rezervuotą perkant kelionės paslaugų paketą.

5. Tuo atveju, kai skrydžio paankstinimas laikytinas atšaukimu, skrydį vykdantis oro vežėjas negali sumažinti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalyje numatytos kompensacijos pagal šio reglamento 7 straipsnio 2 dalį.

6. Pasiūlymą vykti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punktą, gali sudaryti iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio paankstinimą, jei tenkintos šiame straipsnyje numatytos sąlygos.

7. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 14 straipsnio 2 dalį skrydį vykdantis oro vežėjas įpareigojamas pranešti keleiviui tikslų įmonės, kuriai keleivis gali pateikti savo galimą reikalavimą dėl kompensacijos, pavadinimą, jos adresą ir, jei reikia, kokius dokumentus jis privalo pridėti prie savo reikalavimo. Kiek tai susiję su teisės į kompensaciją apimtimi, tam, kad būtų laikomasi 14 straipsnio 2 dalies nuostatų, pakanka, kad raštu pateiktoje informacijoje būtų išdėstytos šiuo klausimu reglamente numatytos taisyklės; nebūtina, kad būtų apskaičiuota konkreti suma atsižvelgiant į individualų atvejį.