TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. gruodžio 21 d.*

„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 straipsnio l punktas – 5 straipsnio 1 dalis – Išvykimo laiko pakeitimas – Išvykimas, atidėtas apie tris valandas – Pranešimas keleiviams likus devynioms dienoms iki išvykimo – Sąvokos „atšaukimas“ ir „atidėjimas“

Byloje C-395/20

dėl *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas, Vokietija) 2020 m. rugpjūčio 3 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2020 m. rugpjūčio 19 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

EP,

GM

prieš

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kurį sudaro pirmosios kolegijos pirmininko pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojas L. Bay Larsen, teisėjai J.-C. Bonichot ir M. Safjan (pranešėjas),

generalinis advokatas P. Pikamäe,

kancleris A. Calot Escobar,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– EP ir GM, atstovaujamų *Rechtsanwältin* F. Puschkarski,

– Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos J. Möller, M. Hellmann ir U. Kühne,

– Europos Komisijos, atstovaujamos R. Pethke ir K. Simonsson,

* Proceso kalba: vokiečių.

susipažinęs su 2021 m. rugsėjo 23 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

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

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant dviejų oro transporto keleivių EP ir GM (toliau – aptariami keleiviai) ir oro transporto bendrovės *Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş.* (toliau – *Corendon Airlines*) ginčą dėl pastarosios atsisakymo atlyginti šiems keleiviams nuostolius atidėjus iš pradžių numatytą jų išvykimo laiką.

Teisinis pagrindas

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

„Šiame reglamente:

<…>

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

4 Šio reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 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.“

5 Minėto reglamento 6 straipsnyje „Atidėjimas“ nurodyta:

„1. Kai skrydį vykdantis oro vežėjas pagrįstai tikisi, kad tvarkaraštyje numatytas skrydžio išvykimo laikas bus atidėtas:

a) dviem ar daugiau valandoms – 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju; arba

b) trims ar daugiau valandoms – visų didesnio kaip 1500 kilometrų atstumo Bendrijos vidaus skrydžių ir visų kitų 1500–3500 kilometrų atstumo skrydžių atveju; arba

c) keturioms ar daugiau valandoms – visų skrydžių, kuriems netaikomas a arba b punktas, atveju,

skrydį vykdantis oro vežėjas teikia keleiviams:

i) 9 straipsnio 1 dalies a punkte ir 9 straipsnio 2 dalyje nurodytą pagalbą; [ir]

ii) kai pagrįstai tikimasi, kad išvykimo laikas bus ne anksčiau kaip kitą dieną po anksčiau skelbto išvykimo laiko – 9 straipsnio 1 dalies b punkte ir 9 straipsnio 1 dalies c punkte nurodytą pagalbą; [ir]

iii) kai atidedama ne mažiau kaip penkioms valandoms – 8 straipsnio 1 dalies a punkte nurodytą pagalbą.

2. Bet kuriuo atveju pagalba teikiama laikantis kiekvienam atstumo intervalui pirmiau nurodytų terminų [ribų].“

6 To paties reglamento 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ numatyta:

„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;

<…>“

7 Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnyje „Teisė atgauti sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu“ 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.

<…>“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

8 Keleiviai EP ir GM per interneto platformą *Check24* rezervavo kelionės paketą. *Corendon Airlines*, skrydį vykdantis oro vežėjas, patvirtino jų 2019 m. gegužės 18 d. suplanuoto skrydžio iš Diuseldorfo (Vokietija) į Antaliją (Turkija) rezervaciją; numatytas išvykimo laikas buvo 13 val. 20 min., o numatytas atvykimo laikas – tą pačią dieną 17 val. 50 min.

9 Vėliau *Corendon Airlines* atidėjo šį skrydį (palikdama tą patį skrydžio numerį), numatė naują išvykimo laiką – 2019 m. gegužės 18 d. 16 val. 10 min. ir atvykimo laiką – 20 val. 40 min., ir apie tai pranešė aptariamiems keleiviams likus devynioms dienoms iki skrydžio pradžios. Kadangi ir pakeitus skrydį lėktuvas vėlavo, išvykimo laikas buvo 2019 m. gegužės 18 d. 17 val. 02 min., o atvykimo – 21 val. 30 min.

10 Aptariami keleiviai pareikalavo iš *Corendon Airlines* sumokėti kiekvienam iš jų 400 EUR kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnio 1 dalies b punktą.

11 Kai *Corendon Airlines* atsisakė mokėti kompensaciją tiems keleiviams, jie pareiškė ieškinį *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas, Vokietija); jį šis teismas atmetė, motyvuodamas, pirma, kad, nors išvykimo laikas buvo pakeistas, pradinio šio skrydžio plano nebuvo atsisakyta. Antra, bet kuriuo atveju minėtiems keleiviams buvo pranešta apie pakeistą išvykimo laiką per Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktyje nustatytą terminą, t. y. nuo dviejų savaičių iki septynių dienų prieš numatytą išvykimo laiką, todėl nereikia atsakyti į klausimą, ar pakeistas skrydžio laikas reiškė šio skrydžio atšaukimą arba atidėjimą ilgam laikui. Be to, tas teismas pažymėjo, kad nėra svarbu, ar *Corendon Airlines* įvykdė pareigą informuoti pagrindinėje byloje aptariamus keleivius apie jų teises pagal to reglamento 8 straipsnį, nes galimas pareigos informuoti pažeidimas nesuteikia teisės į kompensaciją pagal minėto reglamento 7 straipsnio 1 dalį.

12 Aptariami keleiviai pateikė apeliacinį skundą dėl minėto teismo sprendimo *Landgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apygardos teismas, Vokietija); pastarasis teismas pažymi, kad tas sprendimas negali būti patvirtintas, jei maždaug tris valandas atidėtas skrydžio laikas reiškia atšaukimą, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, ir jei pranešimas apie šį atidėjimą nėra pasiūlymas keliauti kitu maršrutu šiame reglamente numatytomis sąlygomis.

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

„1. Ar skrydis laikytinas atšauktu, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 2 straipsnio l punktą ir 5 straipsnio 1 dalį, jeigu jį vykdantis oro vežėjas pavėlina į užsakytą kelionės paslaugų paketą įtraukto skrydžio tvarkaraštyje numatytą laiką iš 13 val. 20 min. vietos laiku į tos pačios dienos 16 val. 10 min. vietos laiku?

2. Ar likus devynioms dienoms iki išvykimo pateiktas pranešimas apie skrydžio laiko pavėlinimą iš 13 val. 20 min. vietos laiku į tos pačios dienos 16 val. 10 min. vietos laiku yra pasiūlymas keliauti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktį, ir, jei taip, ar toks pasiūlymas turi atitikti [šio reglamento] 5 straipsnio 1 dalies a punkto ir 8 straipsnio 1 dalies reikalavimus?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

14 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktas ir 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinami taip, kad skrydis laikomas „atšauktu“, kaip tai suprantama pagal šias nuostatas, kai jį vykdantis oro vežėjas atideda išvykimo laiką mažiau nei trims valandoms, o kiti šio skrydžio elementai nesikeičia.

15 Pirmiausia reikia pažymėti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas šį klausimą kelia tik dėl išvykimo laiko atidėjimo dviem valandomis ir penkiasdešimčia minučių, tačiau savo prejudiciniuose klausimuose nekalba apie vėlesnį atitinkamo skrydžio vėlavimą.

16 Šiuo klausimu pažymėtina, kad šio reglamento 2 dalis l punkte „atšaukimas“ apibrėžtas kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“.

17 Minėtame reglamente sąvoka „skrydis“ nėra apibrėžta. Vis dėlto pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją skrydis iš esmės reiškia „vežimo oro transportu operaciją, taigi tam tikrą šio vežimo „vienetą“, vykdomą oro vežėjo, kuris nustato jo maršrutą“ (2018 m. liepos 4 d. Sprendimo *Wirth ir kt.*, C-532/17, EU:C:2018:527, 19 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Be to, Teisingumo Teismas pažymėjo, kad maršrutas yra esminis skrydžio, atliekamo pagal oro vežėjo iš anksto sudarytą planą, elementas (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 30 punktas).

18 Teisingumo Teismas taip pat yra nusprendęs, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą atšaukimas, kitaip nei skrydžio atidėjimas, – tai anksčiau numatyto skrydžio nevykdymo pasekmė. Iš to išplaukia, kad šiuo požiūriu atšaukti skrydžiai ir atidėti skrydžiai yra dvi visiškai

skirtingos skrydžių kategorijos. Taigi iš šio reglamento negalima daryti išvados, kad atidėtas skrydis gali būti pripažintas „atšauktu skrydžiu“ vien dėl tos priežasties, kad laikas, kuriam atidėtas skrydis, pratęstas, nors ir ilgam (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 33 punktas).

19 Šiomis aplinkybėmis tuo atveju, kai keleiviai vežami skrydžiu, kuris atsilieka nuo tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, jis gali būti laikomas „atšauktu“ tik jei oro vežėjas užtikrina keleivių pervežimą kitu skrydžiu, kurio pradinis planas skiriasi nuo iš pradžių numatytojo (2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 35 punktas).

20 Vis dėlto ta aplinkybė, kad apie išvykimo laiko atidėjimą aptariamiems keleiviams buvo pranešta prieš kelias dienas, savaime neturi įtakos skirtumui tarp sąvokų „atidėjimas“ ir „atšaukimas“.

21 Kaip matyti iš šio sprendimo 18 punkte nurodytos jurisprudencijos, Reglamente Nr. 261/2004 numatytos dvi visiškai skirtingos skrydžių kategorijos, t. y. šio reglamento 5 straipsnyje apibrėžti atšaukti skrydžiai ir to paties reglamento 6 straipsnyje apibrėžti atidėti skrydžiai. Pagal tą patį reglamentą atvejo priskyrimas prie vienos iš šių kategorijų nepriklauso tik nuo išankstinio pranešimo apie tai, kad atidėtas išvykimo laikas.

22 Taigi, kaip generalinis advokatas nurodė išvados 25 punkte, jeigu būtų laikoma, kad skrydžio, kurio kiti elementai nesikeičia, atidėjimas mažiau nei trims valandoms, kai apie tai yra iš anksto pranešta prieš kelias dienas (o kiti šio skrydžio elementai nesikeičia), yra „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, tai prieštarautų įprastam šio reglamento teksto bei struktūros aiškinimui.

23 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktas ir 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinami taip, kad skrydis negali būti laikomas „atšauktu“, kaip tai suprantama pagal šias nuostatas, kai jį vykdantis oro vežėjas atideda išvykimo laiką mažiau nei trims valandoms, o kiti šio skrydžio elementai nesikeičia.

Dėl antrojo klausimo

24 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, ar pateiktas pranešimas apie tai, kad išvykimo laikas atidėtas, yra pasiūlymas keliauti kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii papunktį, kuriame vartojama skrydžio „atšaukimo“ sąvoka, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio l punktą.

25 Atsižvelgiant į atsakymą, pateiktą į pirmąjį klausimą, nereikia atsakyti į antrąjį klausimą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

26 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

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 straipsnio l punktas ir 5 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinami taip, kad skrydis negali būti laikomas „atšauktu“, kaip tai suprantama pagal šias nuostatas, kai jį vykdantis oro vežėjas atideda išvykimo laiką mažiau nei trims valandoms, o kiti šio skrydžio elementai nesikeičia.

Parašai.