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 dalies c punktas – Skrydžio rezervavimas per elektroninę platformą – Skrydį vykdančio oro vežėjo atliktas skrydžio išvykimo laiko paankstinimas – Kvalifikacija – Informacijos apie skrydžio paankstinimą gavimas elektroninio pašto adresu, nepriklausančiu atitinkamiems keleiviams – Direktyva 2000/31/EB – Elektroninė prekyba – 11 straipsnis – Gavimo prezumpcija – Skrydį vykdančio oro vežėjo informavimo pareigos apimtis“

Byloje C-263/20

dėl *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) 2020 m. gegužės 26 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2020 m. birželio 15 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Airhelp Limited

prieš

Laudamotion GmbH

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:

– *Airhelp Limited*, atstovaujamos *Rechtsanwälte* D. Stanonik ir E. Stanonik-Palkovits,

– *Laudamotion GmbH*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* M. Klemm,

* Proceso kalba: vokiečių.

– Europos Komisijos, atstovaujamos G. Braun ir K. Simonsson,

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), 5 straipsnio 1 dalies c punkto ir 7 straipsnio, taip pat dėl 2000 m. birželio 8 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2000/31/EB dėl kai kurių informacinės visuomenės paslaugų, ypač elektroninės komercijos, teisinių aspektų vidaus rinkoje (Elektroninės komercijos direktyva) (OL L 178, 2000, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 25 t., p. 399) 11 straipsnio išaiškinimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Airhelp Limited* ir *Laudamotion GmbH* ginčą dėl pastarosios atsisakymo išmokėti kompensaciją oro transporto keleiviams, kurių teises perėmė *Airhelp*, dėl jų skrydžio paankstinimo.

Teisinis pagrindas

Reglamentas Nr. 261/2004

3 Reglamento Nr. 261/2004 1, 7 ir 12 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) [Sąjungos] veiksmais oro transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Be to, turėtų būti visokeriopai atsižvelgiama į vartotojų apsaugos reikalavimus apskritai.

<…>

(7) Siekiant užtikrinti veiksmingą šio reglamento taikymą, juo nustatytos prievolės turėtų tekti skrydį vykdančiam arba ketinančiam vykdyti oro vežėjui, nesvarbu, ar jis yra orlaivio savininkas, ar nuomoja lėktuvą be įgulos ir atsargų arba su įgula ir atsargomis, ar kuriuo nors kitu pagrindu.

<…>

(12) Nemalonumai ir nepatogumai, kuriuos sukelia keleiviams skrydžių atšaukimas, taip pat turėtų būti sumažinti. Tai turėtų būti pasiekiama skatinant vežėjus pranešti keleiviams apie skrydžių atšaukimą iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, be to, pasisiūlyti tinkamai nukreipti juos kitu maršrutu, kad keleiviai galėtų kitaip suplanuoti kelionę. Oro vežėjai, kurie to nepadaro, turėtų išmokėti keleiviams kompensacijas, išskyrus atvejus, kai skrydžiai atšaukiami dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

4 Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ numatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

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

5 Minėto reglamento 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 ir 4 dalyse nustatyta:

„1. Atšaukus skrydį:

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

b) 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;

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;
   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;
   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.

<…>

4. Dėl klausimų, susijusių su tuo, ar keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo padaryta, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui.“

6 To paties reglamento 7 straipsnio „Teisė į kompensaciją“ 1 dalyje nurodyta:

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

a) 250 eurų visų 1500 kilometrų ar mažesnio atstumo skrydžių atveju;

<…>“

7 Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnyje „Teisė į žalos atlyginimą“ nustatyta:

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

Direktyva 2000/31

8 Direktyvos 2000/31 II skyriaus 3 skirsnis „Elektroninėmis priemonėmis sudarytos sutartys“ apima šios direktyvos 9–11 straipsnius. Minėtos direktyvos 11 straipsnio „Užsakymo pateikimas“ 1 dalyje nustatyta:

„Išskyrus tuos atvejus, kai su šalimis, kurios nėra vartotojai, susitarta kitaip, valstybės narės užtikrina, kad kai paslaugos gavėjas pateikia savo užsakymą techninėmis priemonėmis, būtų taikomi šie principai:

– paslaugų teikėjas, jei nėra pateisinamos priežasties, turi nedelsdamas patvirtinti gavęs gavėjo užsakymą elektroninėmis priemonėmis,

– užsakymas ir gavimo patvirtinimas yra laikomi gautais, kai šalys, kurioms jie skirti, gali juos pasiekti.“

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

9 Du oro transporto keleiviai, naudodamiesi elektronine rezervavimo platforma, rezervavo oro vežėjo *Laudamotion* vykdytą skrydį iš Maljorkos Palmos (Ispanija) į Vieną (Austrija). Atlikdami rezervaciją šioje platformoje šie keleiviai nurodė savo privačius elektroninio pašto adresus ir telefono numerius. Minėta platforma keleivių vardu rezervavo *Laudamotion* skrydį ir buvo sugeneruotas elektroninio pašto adresas, konkrečiai skirtas minėtai rezervacijai. Šis adresas buvo vienintelis *Laudamotion* žinomas adresas susisiekti su minėtais keleiviais.

10 Skrydis, kurio išvykimo laikas iš pradžių buvo numatytas 2018 m. birželio 14 d. 14 val. 40 min., buvo oro vežėjo paankstintas daugiau nei šešiomis valandomis, perkeliant išvykimą į 8 val. 25 min.

11 *Airhelp*, kuriai abu keleiviai perleido savo galimas teises į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, pareiškė ieškinį *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija). Ji teigė, jog skrydį vykdantis oro vežėjas privalo sumokėti bendrą 500 EUR sumą abiem keleiviams pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalies a punktą, dėl to, kad daugiau nei šešiomis valandomis paankstino aptariamą skrydį, o keleiviai buvo apie tai informuoti tik prieš keturias dienas iki numatyto išvykimo, t. y. 2018 m. birželio 10 d., rezervavimo platformoje.

12 *Laudamotion* užginčijo *Airhelp* prašymo pagrįstumą, motyvuodama tuo, kad apie skrydžio paankstinimą buvo pranešta laiku, 2018 m. gegužės 23 ir 29 d., rezervacijos platformos nurodytu elektroniniu adresu.

13 *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) atmetė *Airhelp* ieškinį, todėl ši apskundė šio teismo sprendimą ir pateikė apeliacinį skundą *Landesgericht Korneubourg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija), prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui. Šiam teismui, be kita ko, kyla klausimas, ar skrydžio paankstinimas yra „atšaukimas“, kaip tai suprantama pagal Reglamentą Nr. 261/2004, ir kokia yra skrydį vykdančio oro vežėjo pareigos informuoti apimtis.

14 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad pritaria *Bundesgerichtshof* (Aukščiausiasis Federalinis Teismas, Vokietija) pozicijai, pagal kurią gerokai paankstintas skrydis reiškia pradinio numatyto skrydžio plano atsisakymą, taigi, ir „atšaukimą“, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 2 straipsnio l punktą.

15 Dėl klausimo, ar keleiviai pagrindinėje byloje buvo tinkamai informuoti apie jų skrydžio paankstinimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo, kad pagal Austrijos teisės aktus, kuriais perkeliama Direktyva 2000/31, pranešimo įteikimo prezumpcija atsiranda ne tik šios direktyvos 11 straipsnio 1 dalyje numatytais atvejais, bet ir paprasčiausiai pasikeičiant pranešimais elektroniniais laiškais. Tokioje situacijoje, kaip antai nagrinėjamoje pagrindinėje byloje, tai reikštų, jog laikoma, kad keleivis buvo informuotas apie jo skrydžio paankstinimą, jeigu jis galėjo susipažinti su skrydį vykdančio oro vežėjo pranešimu. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui kyla klausimas, ar siekiant nustatyti, ar keleiviai pagrindinėje byloje buvo tinkamai informuoti apie jų skrydžio paankstinimą, reikia taikyti: i) nacionalinės teisės aktus; ii) Direktyvą 2000/31; ar iii) Reglamentą Nr. 261/2004.

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

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies c punktas ir 7 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad keleivis turi teisę į kompensaciją, kai numatytas išvykimo laikas paankstinamas, iš 14:40 val. perkeliant jį į tos pačios dienos 08:25 val.?

2. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai turi būti aiškinami taip, kad patikrinti, ar keleiviui pranešta apie atšaukimą, reikia vadovaujantis išimtinai šia nuostata ir kad tokiam patikrinimui kelią užkerta nacionalinės teisės nuostatos, reglamentuojančios pranešimų įteikimą, kurios buvo priimtos į nacionalinę teisę perkeliant [Direktyvą 2000/31] ir kuriose įtvirtinta įteikimo prezumpcija?

3. Ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiai ir [Direktyvos 2000/31] 11 straipsnis turi būti aiškinami taip, kad tuo atveju, kai keleivis rezervuoja bilietą į skrydį rezervacijų platformoje, nurodydamas savo telefono numerį ir elektroninio pašto adresą, tačiau rezervacijų platforma oro vežėjui persiunčia telefono numerį ir automatiškai joje sugeneruotą elektroninio pašto adresą, pranešimo apie skrydžio paankstinimą atsiuntimą į automatiškai sugeneruotą elektroninio pašto adresą reikia laikyti informavimu arba pranešimo apie skrydžio paankstinimą įteikimu, net jei rezervacijų platforma oro vežėjo pranešimo keleiviui nepersiunčia arba persiunčia pavėluotai?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

17 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 dalies c punktas turi būti aiškinami taip, kad skrydis laikomas atšauktu, kai skrydį vykdantis oro vežėjas šį skrydį paankstina keliomis valandomis.

18 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šio reglamento 2 straipsnio l punkte sąvoka „atšaukimas“ apibrėžta kaip „anksčiau numatyto skrydžio, kuriame buvo rezervuota bent viena vieta, nevykdymas“.

19 Minėtame reglamente sąvoka „skrydis“ neapibrėžta. Vis dėlto vadovaujantis suformuota jurisprudencija pažymėtina, kad skrydį iš esmės sudaro „vežimo oro transportu operacija, taigi tai tam tikras šio vežimo „vienetas“, vykdomas oro transporto 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).

20 Be to, Teisingumo Teismas paaiškino, viena vertus, 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).

21 Kita vertus, iš Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkte pateikto apibrėžimo visiškai nematyti, jog, nepaisant to, kad iš pradžių numatytas skrydis neįvykdytas, šio skrydžio „atšaukimui“, kaip jis suprantamas pagal šią nuostatą, dar būtina priimti eksplicitinį jo atšaukimo sprendimą (2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, EU:C:2011:652, 29 punktas).

22 Žinoma, šio reglamento 2 straipsnio l punkte ir 5 straipsnio 1 dalyje nenurodyta, kaip reikia elgtis skrydžio paankstinimo atveju. Vis dėlto remiantis suformuota jurisprudencija, aiškinant Sąjungos teisės nuostatą, reikia atsižvelgti ne tik į jos formuluotę, bet ir į kontekstą bei teisės akto, kurio dalis ji yra, tikslus (šiuo klausimu žr., 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 41 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

23 Šiuo klausimu dėl Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punkto ir 5 straipsnio 1 dalies konteksto reikia pažymėti, kad šiame reglamente pateikiamos skrydžio paankstinimo prielaidos, atsižvelgiant į minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii ir iii papunkčiuose numatytus pasiūlymus keliauti kitu maršrutu. Iš tiesų ši nuostata numato, kad skrydį vykdantis oro vežėjas privalo išmokėti kompensaciją keleiviui, kurio skrydis buvo atšauktas, išskyrus atvejus, kai šis vežėjas informuoja keleivį apie atšaukimą per šioje nuostatoje numatytus terminus ir pasiūlo keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena ar dviem valandomis anksčiau (priklausomai nuo aplinkybių), nei numatytas išvykimo laikas, ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis ar dviem valandomis vėliau (priklausomai nuo aplinkybių), nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas.

24 Darytina išvada, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas pripažino, jog gerokai paankstintas skrydis gali sukelti keleiviams didelių nepatogumų lygiai taip pat kaip ir skrydžio atidėjimas, nes dėl tokio paankstinimo keleiviai praranda galimybę laisvai disponuoti laiku ir organizuoti kelionę ar viešnagę pagal savo lūkesčius.

25 Taip yra būtent tuo atveju, kai keleivis, kuris ėmėsi visų reikalingų atsargumo priemonių, negali lipti į orlaivį dėl jo rezervuoto skrydžio paankstinimo. Tas pats pasakytina ir apie atvejį, kai keleivis yra priverstas gerokai prisitaikyti prie naujo savo skrydžio išvykimo laiko, kad galėtų šiuo skrydžiu išskristi.

26 Be to, reikia priminti, kad pagrindinis Reglamento Nr. 261/2004 tikslas, kaip matyti iš jo 1 konstatuojamosios dalies, yra užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį (2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, 26 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

27 Taigi Teisingumo Teismas yra nusprendęs, kad, atsižvelgiant į šį tikslą, oro transporto keleiviams teises suteikiančios nuostatos turi būti aiškinamos plačiai (2021 m. balandžio 22 d. Sprendimo *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, 61 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

28 Kadangi Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama standartizuotai ir nedelsiant atlyginti įvairią žalą, kurią sudaro dideli nepatogumai vežant keleivius oru (2020 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Delfly*, C-356/19, EU:C:2020:633, 25 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija), ir atsižvelgiant į nepatogumus, kurių keleiviams gali kilti tokiomis aplinkybėmis, kokios buvo nurodytos šio sprendimo 24 punkte, sąvoką „atšaukimas“ reikia aiškinti taip, kad ji apima atvejus, kai skrydis yra gerokai paankstinamas.

29 Šiuo klausimu reikia skirti situacijas, kai skrydžio paankstinimas nedaro jokio poveikio ar daro nereikšmingą poveikį oro transporto keleivių galimybei laisvai disponuoti savo laiku, nuo situacijų, kai dėl gerokai paankstinto skrydžio keleiviams kyla didelių nepatogumų, kaip nurodyta šio sprendimo 24 ir 25 punktuose.

30 Siekiant atskirti svarbų skrydžio paankstinimą nuo nereikšmingo paankstinimo, reikia remtis Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii ir iii papunkčiuose numatytomis ribomis.

31 Reikia pabrėžti, kad paankstinimo atvejis skiriasi nuo vėlavimo atvejo, dėl kurio Teisingumo Teismas nusprendė, kad keleiviai įgyja teisę į kompensaciją, kai praranda tris valandas arba daugiau laiko, nei iš pradžių buvo numatyta oro vežėjo (šiuo klausimu žr. 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 57 punktą), nes dėl rezervuoto skrydžio paankstinimo keleiviai turi susiorganizuoti savo laiką ir veiklą taip, kad galėtų lipti į orlaivį. Šis skirtumas taip pat atsiranda dėl to, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje leidžia trumpesnį nei dviejų valandų vėlavimą, o paankstinimas neturi viršyti vienos valandos.

32 Iš šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio matyti, kad bet koks skrydžio paankstinimas viena valanda arba mažiau gali atleisti skrydį vykdantį oro vežėją nuo pareigos išmokėti keleiviui kompensaciją pagal minėto reglamento 7 straipsnį. Taigi laikytina, kad skrydžio paankstinimas daugiau nei viena valanda arba mažiau nei viena valanda laikomas orientyru, leidžiančiu nustatyti, ar taikant to paties reglamento 5 straipsnį paankstinimas yra svarbus, ar nereikšmingas.

33 Šiuo išaiškinimu paisoma oro transporto keleivių ir skrydžius vykdančių oro vežėjų interesų pusiausvyros, kurios siekė Sąjungos teisės aktų leidėjas, priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 (pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 39 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

34 Iš tiesų, nors toks aiškinimas leidžia keleiviams gauti kompensaciją už didelius nepatogumus, patirtus dėl gerokai paankstinto skrydžio, jis atleidžia skrydžius vykdančius oro vežėjus nuo pareigos išmokėti kompensaciją, kai jie informuoja oro transporto keleivius apie skrydžio paankstinimą minėto reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiuose numatytomis sąlygomis.

35 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktas ir 5 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinami taip, kad skrydis laikytinas „atšauktu“, kai skrydį vykdantis oro vežėjas jį paankstina daugiau nei viena valanda.

Dėl antrojo klausimo

36 Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar pareigos laiku informuoti oro transporto keleivį apie jo skrydžio atšaukimą laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, o ne į nacionalinę teisę, kuria perkeliamas Direktyvos 2000/31 11 straipsnis, susijęs su pranešimu pagal elektroninėmis priemonėmis sudarytas sutartis.

37 Visų pirma dėl Direktyvos 2000/31 11 straipsnio reikia pažymėti, kad jo 1 dalyje nustatyta, jog valstybės narės užtikrina, kad, kai paslaugos gavėjas pateikia savo užsakymą elektroninėmis priemonėmis, viena vertus, paslaugų teikėjas, „jei nėra pateisinamos priežasties, turi nedelsdamas patvirtinti gavęs gavėjo užsakymą elektroninėmis priemonėmis“, ir, kita vertus, kad „užsakymas ir gavimo patvirtinimas yra laikomi gautais, kai šalys, kurioms jie skirti, gali juos pasiekti“.

38 Šio 11 straipsnio taikymas suponuoja, kad paslaugų teikėjas turi galimybę tiesiogiai susisiekti su paslaugos gavėju, kuris ją užsakė elektroninėmis priemonėmis.

39 Kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 23 punkte, su skrydžio atšaukimu susijusi informacija, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnį, nėra nei „užsakymas“, nei „gavimo patvirtinimas“, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2000/31 11 straipsnį, taigi situacija, kaip antai nagrinėjama pagrindinėje byloje, nepatenka į šio 11 straipsnio materialinę taikymo sritį.

40 Be to, kiek tai susiję su pagrindinėje byloje nagrinėjama nacionaline nuostata, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė, kad ji viršija Direktyvos 2000/31 taikymo sritį, nes šios direktyvos 11 straipsnio 1 dalyje numatyta pranešimo įteikimo prezumpcija taikoma ne tik „užsakymams“ ir „gavimo patvirtinimams“, bet ir visiems kitiems teisiškai reikšmingiems elektroniniams dokumentams, įskaitant dokumentus, susijusius su skrydžių rezervavimu ir šios rezervacijos pakeitimais. Vis dėlto tokia nacionalinė nuostata negali paveikti Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų taikymo sąlygų.

41 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatyta, jog keleiviai, kurių skrydis buvo atšauktas, turi teisę į kompensaciją, nebent jiems būtų pranešta apie šį atšaukimą šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto i–iii papunkčiuose numatytomis sąlygomis.

42 Šiomis aplinkybėmis reikia pabrėžti, kad minėto reglamento 5 straipsnyje yra numatyta papildoma sąlyga, kurią turi įvykdyti skrydį vykdantis oro vežėjas. Iš tiesų iš šio straipsnio 4 dalies matyti, kad dėl klausimų, susijusių su tuo, ar keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą ir kada tai buvo

padaryta, įrodinėjimo pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui. Aplinkybė, kad ši pareiga tenka skrydį vykdančiam oro vežėjui, leidžia užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, nurodytą Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamojoje dalyje.

43 Šiuo atveju iš pagrindinės bylos faktinių aplinkybių matyti, kad rezervacija buvo atlikta per tarpininką. Esant tarpininkui, pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktą iš esmės draudžiama taikyti prezumpciją, kuri kyla iš pagrindinėje byloje nagrinėjamų nacionalinių nuostatų ir pagal kurią daroma prielaida, kad paslaugų teikėjas susisiekė su atitinkamų paslaugų gavėju, siekiant įrodyti, kad keleiviui buvo įteiktas pranešimas. Iš tiesų, jei skrydį vykdantis oro vežėjas susisiekia tik su tarpininku, to savaime nepakanka, kad būtų galima manyti, jog buvo susisiekta su keleiviu.

44 Vis dėlto, jei keleivis aiškiai įgalioja tarpininką gauti skrydį vykdančio oro vežėjo perduotą informaciją ir šis įgaliojimas vežėjui yra žinomas, reikia laikyti, kad pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą nedraudžiama tokia prezumpcija, kokia kyla iš pagrindinėje byloje nagrinėjamų nacionalinės teisės aktų.

45 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti šiuos elementus, atsižvelgdamas į pagrindinės bylos aplinkybes.

46 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį klausimą reikia atsakyti, kad pareigos laiku informuoti keleivį apie jo skrydžio atšaukimą laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 4 dalimi.

Dėl trečiojo klausimo

47 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis turi būti aiškinamas taip, kad laikoma, jog oro transporto keleiviui, kuris rezervavo skrydį per tarpininką, buvo pranešta apie šio skrydžio atšaukimą, jei skrydį vykdantis oro vežėjas perdavė informaciją apie šį atšaukimą šiam tarpininkui, per kurį buvo sudaryta oro transporto sutartis su šiuo keleiviu, bent prieš dvi savaites iki numatyto išvykimo laiko, tačiau minėtas tarpininkas nepranešė keleiviui apie minėtą atšaukimą per minėtoje nuostatoje nurodytą terminą.

48 Šis klausimas grindžiamas prielaida, kad keleivis neįgaliojo tarpininko gauti skrydį vykdančio oro vežėjo perduotos informacijos pagal šio sprendimo 44 punkte nurodytą tvarką.

49 Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte numatyta, kad atšaukus skrydį atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal šio reglamento 7 straipsnį, nebent jiems buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą šioje pirmoje nuostatoje numatytomis sąlygomis.

50 Kaip buvo priminta šio sprendimo 42 punkte, minėto reglamento 5 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad skrydį vykdantis oro vežėjas privalo įrodyti, kad pranešė keleiviams apie atitinkamo skrydžio atšaukimą per nustatytą terminą.

51 Iš aiškios šių nuostatų formuluotės matyti: jeigu skrydį vykdantis oro vežėjas negali įrodyti, kad atitinkamam keleiviui buvo pranešta apie skrydžio atšaukimą bent prieš dvi savaites iki numatyto išvykimo laiko, jis privalo išmokėti kompensaciją pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį.

52 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad toks aiškinimas taikytinas ne tik tada, kai vežimo sutartis buvo tiesiogiai sudaryta tarp atitinkamo keleivio ir oro vežėjo, bet ir tada, kai sutartis buvo sudaryta per trečiąjį asmenį, pavyzdžiui, kaip pagrindinėje byloje, per internetinę platformą (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 11 d. Sprendimo *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 26 punktą).

53 Iš tiesų, kaip matyti iš Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 5 dalies ir jo 7 ir 12 konstatuojamųjų dalių, tik faktiškai skrydį vykdantis ar ketinantis jį vykdyti oro vežėjas privalo sumokėti keleiviams kompensaciją už tai, kad nebuvo įvykdyti šiame reglamente numatyti įsipareigojimai, be kita ko, jo 5 straipsnio 1 dalies c punkte nustatyta pareiga pranešti (2017 m. gegužės 11 d. Sprendimo *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 27 punktas).

54 Be to, reikia pažymėti, kad, kaip numatyta Reglamento Nr. 261/2004 13 straipsnyje, pagal šį reglamentą 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 įsipareigojimų (šiuo klausimu žr. 2017 m. gegužės 11 d. Sprendimo *Krijgsman*, C-302/16, EU:C:2017:359, 29 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

55 Kadangi šiame straipsnyje aiškiai paminėtos trečiosios šalys, darytina išvada, kad Reglamentas Nr. 261/2004 nenustato, kad skrydį vykdančio oro vežėjo teisė reikalauti kompensacijos priklauso nuo to, ar yra sudaryta šį vežėją ir tarpininką, per kurį oro transporto keleivis rezervavo skrydį, saistanti sutartis.

56 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis turi būti aiškinamas taip, kad laikoma, jog oro transporto keleiviui, kuris rezervavo skrydį per tarpininką, nebuvo pranešta apie šio skrydžio atšaukimą, nors skrydį vykdantis oro vežėjas perdavė informaciją apie šį atšaukimą tarpininkui, per kurį buvo sudaryta oro transporto sutartis su šiuo keleiviu, bent prieš dvi savaites iki numatyto išvykimo laiko, tačiau šis tarpininkas nepranešė keleiviui apie minėtą atšaukimą per minėtoje nuostatoje nurodytą terminą, o šis keleivis aiškiai neįgaliojo šio tarpininko gauti minėto skrydį vykdančio oro vežėjo perduotos informacijos.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

57 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:

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, 2 straipsnio l punktas ir 5 straipsnio 1 dalies c punktas turi būti aiškinami taip, kad skrydis laikomas „atšauktu“, kai šį skrydį vykdantis oro vežėjas jį paankstina daugiau nei viena valanda.

2. **Pareigos laiku informuoti keleivį apie jo skrydžio atšaukimą laikymasis turi būti vertinamas atsižvelgiant tik į Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, siejamą su šio reglamento 5 straipsnio 4 dalimi.**

3. **Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis turi būti aiškinamas taip, kad laikoma, jog oro transporto keleiviui, kuris rezervavo skrydį per tarpininką, nebuvo pranešta apie šio skrydžio atšaukimą, nors skrydį vykdantis oro vežėjas perdavė informaciją apie šį atšaukimą tarpininkui, per kurį buvo sudaryta oro transporto sutartis su šiuo keleiviu, bent prieš dvi savaites iki numatyto išvykimo laiko, tačiau šis tarpininkas nepranešė keleiviui apie minėtą atšaukimą per minėtoje nuostatoje nurodytą terminą, o šis keleivis aiškiai neįgaliojo šio tarpininko gauti minėto skrydį vykdančio oro vežėjo perduotos informacijos.**

Parašai.