TEISINGUMO TEISMO (didžioji kolegija) SPRENDIMAS

2012 m. spalio 23 d.*

„Oro transportas — Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 — 5–7 straipsniai — Monrealio konvencija — 19 ir 29 straipsniai — Teisė į kompensaciją skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju — Atitiktis“

Sujungtose bylose C-581/10 ir C-629/10

dėl *Amtsgericht Köln* (Vokietija) ir *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* (Jungtinė Karalystė) 2010 m. lapkričio 3 d. ir rugpjūčio 10 d. sprendimais, kuriuos Teisingumo Teismas gavo atitinkamai 2010 m. gruodžio 13 d. ir 24 d., pagal SESV 267 straipsnį pateiktų prašymų priimti prejudicinį sprendimą bylose

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

prieš

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

ir

The Queen, prašomos:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association,

prieš

Civil Aviation Authority (C-629/10)

TEISINGUMO TEISMAS (didžioji kolegija),

kurį sudaro pirmininkas V. Skouris, pirmininko pavaduotojas K. Lenaerts, kolegijų pirmininkai A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (pranešėjas) ir M. Berger, teisėjai E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby ir A. Prechal,

* Proceso kalbos: vokiečių ir anglų.

generalinis advokatas Y. Bot,

posėdžio sekretorė A. Impellizzeri, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2012 m. kovo 20 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

— *Deutsche Lufthansa AG*, atstovaujamos *Rechtsanwalt* Ch. Giesecke,

— *TUI Travel plc*, *British Airways plc*, *easyJet Airline Company Ltd* ir *International Air Transport Association*, atstovaujamų solisitoriaus L. Van den Hende, ir *QC* D. Anderson,

— *Civil Aviation Authority*, atstovaujamos *QC* A. Shah,

— Vokietijos vyriausybės, atstovaujamos T. Henze ir J. Kemper,

— Prancūzijos vyriausybės, atstovaujamos G. de Bergues ir M. Perrot,

— Lenkijos vyriausybės, atstovaujamos M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza ir M. Kamejsza,

— Jungtinės Karalystės vyriausybės, atstovaujamos S. Ossowski, padedamo *QC* D. Beard,

— Europos Parlamento, atstovaujamo L. G. Knudsen ir A. Troupiotis,

— Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos E. Karlsson ir A. De Elera,

— Europos Komisijos, atstovaujamos K. Simonsson, K.-P. Wojcik ir N. Yerrell,

susipažinęs su 2012 m. gegužės 15 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymai priimti prejudicinį sprendimą pateikti 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, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5–7 straipsnių išaiškinimo ir galiojimo.

2 Prašymas, susijęs su byla C-581/10, pateiktas sprendžiant ginčą tarp B. Ch. Nelson ir jo šeimos narių (toliau – Nelson šeimos nariai), viena šalis, ir oro transporto bendrovės *Deutsche Lufthansa AG* (toliau – *Lufthansa*), kita šalis, dėl šios bendrovės atsisakymo išmokėti kompensaciją šiems keleiviams, kurie į paskirties oro uostą nuvežti 24 valandomis vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas.

3 Prašymas, susijęs su byla C-629/10, pateiktas sprendžiant ginčą tarp *TUI Travel plc*, *British Airways plc*, *easyJet Airline Company Ltd* ir *International Air Transport Association* (toliau – *TUI Travel* ir kt.), viena šalis, ir *Civil Aviation Authority* (Civilinės aviacijos institucija), kita šalis, dėl šios institucijos atsisakymo patvirtinti, kad ji neaiškins Reglamento Nr. 261/2004 kaip nustatančio oro transporto vežėjams pareigą išmokėti keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju.

Teisinis pagrindas

Tarptautinė teisė

4 1999 m. gegužės 28 d. Monrealyje priimtą konvenciją dėl tam tikrų tarptautinio vežimo oru taisyklių suvienodinimo Europos bendrija pasirašė 1999 m. gruodžio 9 d. ir savo vardu patvirtino 2001 m. balandžio 5 d. Tarybos sprendimu 2001/539/EB (OL L 194, p. 38; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 491; toliau – Monrealio konvencija).

5 Monrealio konvencijos III skyrių „Vežėjo atsakomybė ir žalos atlyginimo dydis“ sudaro 17–37 straipsniai.

6 Šios konvencijos 19 straipsnyje „Vėlavimas“ nurodoma:

„Vežėjas atsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo vežant oru keleivius, bagažą arba krovinius. Tačiau vežėjas neatsako už žalą, atsiradusią dėl vėlavimo, jeigu jis įrodo, kad jis ir jo darbuotojai ir atstovai ėmėsi visų prieinamų protingų priemonių žalai išvengti, arba tai, kad jam ar jiems buvo neįmanoma imtis šių priemonių.“

7 Minėtos konvencijos 22 straipsnio 1 dalimi vežėjo atsakomybė už keleivių dėl vėlavimo patirtą žalą ribojama 4 150 specialiųjų skolinimosi teisių kiekvienam keleiviui. Šio straipsnio 5 dalyje iš esmės numatyta, kad šis ribojimas netaikomas, jei žala buvo padaryta dėl vežėjo ar jo darbuotojų arba atstovų, vykdžiusių savo tarnybines pareigas, veikimo ar neveikimo, ketinant padaryti žalą arba dėl neatsargumo, bet žinant, kad ši žala greičiausiai bus padaryta.

8 Monrealio konvencijos 29 straipsnis „Reikalavimų pagrindas“ suformuluotas taip:

„Vežant keleivius, bagažą ir krovinį, bet koks ieškinys dėl žalos atlyginimo, nesvarbu koks jo pagrindas, ar tai būtų ši konvencija, sutartis, deliktas arba kas kita, gali būti pareiškiamas tik pagal šioje konvencijoje numatytas sąlygas ir atsakomybės ribas, iš anksto nesprendžiant klausimo, kokie asmenys turi teisę pareikšti ieškinį bei kokios yra jų atitinkamos teisės. Bet kuriuo tokiu atveju baudiniai, pavyzdiniai arba bet kokie kiti neatlygintiniai nuostoliai negali būti išieškomi.“

Sąjungos teisė

9 Reglamento Nr. 261/2004 1–4 ir 15 konstatuojamosiose dalyse skelbiama:

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

(2) Atsisakymas vežti ir skrydžių atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia keleiviams rimtų nemalonumų ir nepatogumų.

(3) Nors 1991 m. vasario 4 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 295/91, nustatančiu bendras kompensavimo už atsisakymą vežti reguliariu oro transportu taisykles [OL L 36, p. 5; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 306], buvo nustatyta pagrindinė keleivių apsauga, keleivių, kuriuos be jų sutikimo atsisakoma vežti, kurių skrydžiai atšaukiami iš anksto nepranešus ir kurių skrydžiai atidedami ilgam laikui, skaičius tebėra per didelis.

(4) Todėl Bendrija turėtų sugriežtinti tuo reglamentu nustatytus apsaugos standartus, siekiant suteikti keleiviams daugiau teisių ir užtikrinti, kad oro vežėjai vykdytų veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje.

<…>

(15) Turėtų būti laikoma, kad susidarė ypatingos aplinkybės, kai tam tikrą dieną dėl tam tikro orlaivio atžvilgiu priimto oro eismo valdymo sprendimo skrydis ilgam atidedamas, atidedamas iki kitos dienos arba atšaukiamas vienas ar daugiau to orlaivio skrydžių, nors atitinkamas oro vežėjas ėmėsi visų pagrįstų priemonių, kad išvengtų vėlavimų ar atšaukimų.“

10 Šio reglamento 2 straipsnyje „Sąvokų apibrėžimai“ nustatyta:

„Šiame reglamente:

<…>

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

11 To paties reglamento 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ nurodyta:

„1. Atšaukus skrydį:

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

<…>

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

<…>

iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.

<…>

3. Skrydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos pagal 7 straipsnį, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<…>“

12 Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje „Atidėjimas“ nustatyta:

„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;

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;

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.“

13 Šio reglamento 7 straipsnyje „Teisė į kompensaciją“ nustatyta:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<…>“

14 Pagal to paties reglamento 8 straipsnio 1 dalį:

„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 skrydį į pirmąją išvykimo vietą;

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

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

Pagrindinės bylos ir prejudiciniai klausimai

Byla C-581/10

15 Nelson šeimos nariai bendrovėje *Lufthansa* rezervavo vietas 2007 m. liepos 27 d. skrydžiui iš Frankfurto prie Maino (Vokietija) į Lagosą (Nigerija) ir atgaliniam 2008 m. kovo 27 d. skrydžiui LH 565 iš Lagoso į Frankfurtą prie Maino. Šiam atgaliniam skrydžiui vykdyti numatyta, kad lėktuvas išvyks 22 val. 50 min. 2008 m. kovo 27 d. Nelson šeimos nariai į Lagoso oro uostą atvyko laiku. Tačiau numatytu laiku atgalinis skrydis neįvyko, ir jie buvo apgyvendinti viešbutyje. 2008 m. kovo 28 d. 16 val. jie nuvežti iš viešbučio į oro uostą. Skrydžiui LH 565 vykdyti paskirtas pakaitinis lėktuvas, kurį *Lufthansa* atsiuntė iš Frankfurto prie Maino, galiausiai išvyko 2008 m. kovo 29 d. 1 val. tuo pačiu skrydžio numeriu ir iš esmės su tais pačiais keleiviais. Frankfurte prie Maino lėktuvas nusileido 7 val. 10 min., t. y. 24 valandomis vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas.

16 Po šio skrydžio Nelson šeimos nariai kreipėsi į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusį teismą. Jie pareikalavo kiekvienam jų priteisti iš bendrovės *Lufthansa* po 600 eurų dėl vėlavimo pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį.

17 Dėl šio reikalavimo *Lufthansa* nurodė, jog kadangi skrydis įvykdytas, laikytina, kad susiklostė ne jo atšaukimo, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio l punktą, o atidėjimo / vėlavimo situacija, dėl kurios reglamente nenumatyta teisė gauti kompensaciją.

18 Teismas, kuris vėliau pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą, sustabdė bylos nagrinėjimą, kol Teisingumo Teismas priims sprendimą sujungtose bylose *Sturgeon ir kt.*, o šis buvo priimtas 2009 m. lapkričio 19 d. (C-402/07 ir C-432/07, Rink. p. I-10923). Paskelbus šį sprendimą, bylos nagrinėjimas atnaujintas.

19 Dėl minėto sprendimo *Lufthansa* nurodė, viena vertus, kad teisė į kompensaciją, kurią Teisingumo Teismas pripažino atidėtų skrydžių keleiviams, nesuderinama su Monrealio konvencijoje numatyta žalos atlyginimo tvarka. Kita vertus, ji nurodė, kad minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt*. Teisingumo Teismas viršijo jam suteiktus įgaliojimus.

20 Šiomis aplinkybėmis *Amtsgericht Köln* nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta teisė į kompensaciją yra teisė į kitų netiesioginių nuostolių atlyginimą, kaip tai suprantama pagal [Monrealio konvencijos] 29 straipsnio antrą sakinį?

2. Koks Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsniu pagrįstos teisės į kompensaciją, kurios keleiviai gali reikalauti remdamiesi [minėtu Sprendimu *Sturgeon ir kt*.], kai galutinę paskirties vietą pasiekia praėjus trims ar daugiau valandų nuo oro transporto vežėjo iš pradžių planuoto atvykimo laiko, santykis su Monrealio konvencijos 19 straipsnyje numatyta teise į dėl vėlavimo atsiradusios žalos atlyginimą, atsižvelgiant į šios konvencijos 29 straipsnio antrame sakinyje nuostatą, kad netiesioginiai nuostoliai negali būti išieškomi?

3. Kaip kriterijus, kuriuo grindžiamas minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.* pateiktas išaiškinimas, leidžiantis išplėsti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytos teisės į kompensaciją taikymą atidėjimo / vėlavimo atvejams, suderinamas su kriterijumi, kuriuo Teisingumo Teismas vadovavosi aiškindamas tą patį reglamentą 2006 m. sausio 10 d. Sprendime *IATA ir ELFAA* (C-344/04, Rink. p. I-403)?“

Byla C-629/10

21 *TUI Travel plc* yra tarptautinė pramogų industrijos grupė, kuriai priklauso septynios oro transporto bendrovės, įskaitant Jungtinėje Karalystėje įsteigtą *Thomson Airways*. *British Airways plc* ir *easyJet Airlines Company Ltd* yra keleivių vežimą tarptautiniais reguliariaisiais skrydžiais vykdančios oro transporto bendrovės.

22 *International Air Transport Association* yra apie 230 oro transporto bendrovių vienijanti tarptautinės prekybos organizacija, kurios nariai užima 93 % tarptautinių reguliariųjų skrydžių rinkos.

23 *Civil Aviation Authority* yra Jungtinėje Karalystėje įsteigta nepriklausoma civilinės aviacijos organizacija. Jos veikla apima oro erdvės politiką, ekonominių veiklos sąlygų reguliavimą, saugumo ir vartotojų apsaugos reguliavimą. Jai pavesta prižiūrėti, kaip laikomasi oro transporto teisės aktų Jungtinėje Karalystėje.

24 *TUI Travel* ir kt. paprašė *Civil Aviation Authority* patvirtinti, kad ši neaiškins Reglamento Nr. 261/2004 kaip nustatančio oro transporto vežėjams pareigą išmokėti savo keleiviams kompensaciją skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju. *Civil Aviation Authority* atsisakė patenkinti šį prašymą nurodžiusi, kad privalo paisyti minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.*

25 Todėl *TUI Travel* ir kt. kreipėsi į teismą, kuris vėliau pateikė prašymą priimti prejudicinį sprendimą, ir apskundė *Civil Aviation Authority* poziciją.

26 Manydamas, kad *TUI Travel* ir kt. argumentai nėra nepagrįsti, *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5–7 straipsnius reikia aiškinti taip, kad jais reikalaujama išmokėti [šio reglamento] 7 straipsnyje numatytą kompensaciją keleiviams, kurių skrydžiai atidėti, kaip tai suprantama pagal [šio reglamento] 6 straipsnį, ir, jei taip, kokiomis aplinkybėmis?

2. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5–7 straipsniai visiškai ar iš dalies negalioja dėl vienodo požiūrio principo pažeidimo?

3. Jei į antrąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5–7 straipsniai visiškai ar iš dalies negalioja dėl:

   a) prieštaravimo Monrealio konvencijai;

   b) proporcingumo principo pažeidimo ir (arba)

   c) teisinio saugumo principo pažeidimo?

4. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta teigiamai, o į trečiąjį klausimą – neigiamai, kaip ir ar iš viso apriboti Teisingumo Teismo sprendimo šioje byloje galiojimą laiko atžvilgiu?

5. Jei į pirmąjį klausimą būtų atsakyta neigiamai, kaip [minėtas] Sprendimas *Sturgeon ir kt.* veikia ir ar iš viso jis turi poveikio laikotarpiu nuo 2009 m. lapkričio 19 d. iki Teisingumo Teismo sprendimo šioje byloje dienos?“

27 2011 m. lapkričio 30 d. Teisingumo Teismo pirmininko nutartimi bylos C-581/10 ir C-629/10 sujungtos, kad būtų bendrai vykdoma žodinė proceso dalis ir priimtas sprendimas.

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo byloje C-629/10, t. y. teisės į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004 egzistavimo skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju ir šios kompensacijos mokėjimo sąlygų

28 Pirmuoju klausimu byloje C-629/10 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai turi teisę į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

29 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad eksplicitiškai tokios teisės nenumatyta nei šio reglamento 7 straipsnyje, nei jokioje kitoje jo nuostatoje.

30 Tačiau iš Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio matyti, kad šioje nuostatoje nurodytomis sąlygomis teisę į nustatyto dydžio kompensaciją turi keleiviai, kurių skrydis panaikintas jiems apie tai iš anksto nepranešus arba pranešus mažiau nei septynios dienos iki numatyto išvykimo laiko ir kuriems oro transporto vežėjas negali pasiūlyti keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau nei viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykstant į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 57 punktą).

31 Taigi, šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčiu oro transporto vežėjui paliekama tam tikra diskrecija pasiūlyti *in extremis* panaikinto skrydžio keleiviui nukreipimą kitu maršrutu neprivalant išmokėti jam kompensacijos. Pagal šią nuostatą oro transporto vežėjas turi galimybę pasiūlyti jam nukreipimą kitu maršrutu, kurio trukmė būtų ilgesnė nei panaikintojo skrydžio. Tačiau net jei oro transporto vežėjas visiškai išnaudoja abi jam šia nuostata suteiktas galimybes, kuriomis jam leidžiama paankstinti viena valanda šio keleivio išvykimo laiką ir atidėti jo atvykimą mažiau nei dviem valandomis, bet kuriuo atveju visa kelionės pasiūlytuoju kitu maršrutu trukmė negali viršyti panaikintojo skrydžio trukmės trimis ar daugiau valandų. Pasiekus šią ribą, atitinkamam keleiviui neišvengiamai reikės mokėti kompensaciją.

32 Kita vertus, nė vienoje šio reglamento nuostatoje nėra eksplicitiškai numatyta, kad nustatyto dydžio kompensacija mokėtina keleiviams, kurie prieš pat skrydį ar jo metu sužino, kad jis atidėtas ilgam laikui / labai vėluos ir kad jie pasieks galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių numatytas atvykimo laikas.

33 Šiuo klausimu reikia priminti, kad vienodo požiūrio principu reikalaujama, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 48 punktas ir jame nurodyta teismo praktika).

34 Taikant kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004, atidėtų ir atšauktų skrydžių keleivių situacijas reikia laikyti panašiomis, nes jie patiria panašių nepatogumų, t. y. praranda tris ar daugiau valandų laiko, palyginti su pradiniu jų skrydžio planu (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 54 punktą).

35 Be to, ir vienos, ir kitos grupės keleiviai praktiškai nebeturi jokių galimybių laisvai reorganizuoti savo kelionę, kai susiduria su rimtu netrukus prasidėsiančio ar jau prasidėjusio jų skrydžio vykdymo sutrikimu arba tokiu skrydžio panaikinimu, dėl kurio atitinkamu atveju leidžiama pasiūlyti nukreipti kitu maršrutu. Taigi, net jei dėl vienos ar kitos priežasties jiems imperatyviai privalu pasiekti paskirties punktą konkrečiu momentu, jie visiškai neturi kaip išvengti dėl naujos situacijos prarasto laiko, nes šiuo atžvilgiu neturi jokios veiksmų laisvės.

36 Beje, šiuos argumentus *in fine* patvirtina Reglamento Nr. 261/2004 3 konstatuojamoji dalis, kur, atkreipiant dėmesį, be kita ko, į pernelyg didelį keleivių, kurių skrydis atšaukiamas iš anksto nepranešus ir kurių skrydžiai atidedami ilgam laikui, skaičių, implicitiškai pabrėžiama tai, kad šių dviejų grupių keleiviai patiria panašius nepatogumus.

37 Tokiomis aplinkybėmis ir atsižvelgiant į tai, kad tikslas, kurio siekiama Reglamentu Nr. 261/2004, yra padidinti visų oro transporto keleivių apsaugą, keleiviai, kurių skrydžiai atidėti trims ir daugiau valandų, negali būti vertinami kitaip nei tie keleiviai, kuriems numatyta kompensacija pagal šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktį, nes toks skirtingas šių dviejų grupių vertinimas nėra tinkamai pagrįstas atsižvelgiant į šiuo reglamentu siekiamus tikslus (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 59 ir 60 punktus).

38 Tam, kad ši nelygybė būtų panaikinta, Reglamentą Nr. 261/2004 reikia aiškinti taip, kad ilgam laikui atidėtų skrydžių keleiviai turi teisę gauti tokią pačią kompensaciją, kokia numatyta šio reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje panaikintų skrydžių keleiviams (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 61 punktą).

39 Tokiomis aplinkybėmis reikia priminti, kad priimdamas Reglamentą Nr. 261/2004 teisės aktų leidėjas taip pat siekė nustatyti oro transporto keleivių ir vežėjų interesų pusiausvyrą. Įtvirtindamas šiems keleiviams tam tikras teises jis šio reglamento 15 konstatuojamojoje dalyje ir 5 straipsnio 3 dalyje kartu numatė, kad oro vežėjai neprivalo mokėti kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas arba atidėtas ilgam laikui dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti (minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 67 punktas).

40 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą byloje C-629/10 reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsniai aiškintini taip, kad atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviai turi teisę į šame reglamente numatytą kompensaciją, kai dėl tokių skrydžių praranda tris ar daugiau valandų, t. y. kai galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro transporto vežėjo numatytas atvykimo laikas. Tačiau toks atidėjimas / vėlavimas nesuteikia keleiviams teisės į kompensaciją, jei oro transporto vežėjas gali įrodyti, kad atidėjimą ilgam laikui / didelį vėlavimą lėmė ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybės, kurių oro transporto vežėjas negali realiai kontroliuoti.

Dėl pirmojo ir antrojo klausimų byloje C-581/10 ir dėl trečiojo klausimo a punkto byloje C-629/10, t. y. Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnių galiojimo atsižvelgiant į Monrealio konvenciją

41 Pirmuoju ir antruoju klausimais byloje C-581/10 ir trečiojo klausimo a punktu byloje C-629/10 prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai iš esmės nori sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsniai, aiškinami taip, kad atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviai, pasiekiantys galutinę paskirties vietą trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro transporto vežėjo numatytas atvykimo laikas, turi teisę į šiame reglamente numatytą kompensaciją, yra galiojantys atsižvelgiant į Monrealio konvencijos 29 straipsnio antrą sakinį.

42 *Lufthansa*, *TUI Travel* ir kt., Vokietijos ir Jungtinės Karalystės vyriausybės tvirtina, kad jei pagal šį reglamentą atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviams būtų suteikta teisę į kompensaciją, jis prieštarautų Monrealio konvencijos 29 straipsnio, kuriame nurodyta, kad patyrus žalos, visų pirma dėl oro transporto atidėjimo / vėlavimo, reikštinas ieškinys dėl nuostolių atlyginimo, o žalos atlyginimo keleiviams principui numatytos sąlygos ir apribojimai, kurių netenkina atitinkamos Reglamento Nr. 261/2004 nuostatos, antram sakiniui.

43 Tačiau *Lufthansa*, *TUI Travel* ir kt. bei minėtos vyriausybės visiškai neginčija, kad Reglamentu Nr. 261/2004 keleiviams, kurių skrydžiai panaikinti, ir keleiviams, kuriuos atsisakyta vežti, numatyta teisė į kompensaciją suderinama su Monrealio konvencijos 29 straipsnio antru sakiniu.

44 Vis dėlto šiuo atžvilgiu iš Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies b punkto ir 7 straipsnio 2 dalies matyti, kad atsisakymas vežti keleivius ir nukreipimas juos kitu maršrutu arba jų skrydžio atšaukimas ir nukreipimas kitu maršrutu gali, viena vertus, lemti situaciją, kai vėluojama šiuos keleivius nuvežti, ir, kita vertus, tai, kad keleiviams, kuriuos pavėluota nuvežti, reikia mokėti kompensaciją.

45 Taigi, savo argumentais *Lufthansa*, *TUI Travel* ir kt. bei minėtos vyriausybės netiesiogiai ginčija pačią teisę į kompensaciją pagal Reglamentą Nr. 261/2004 ir galiausiai – šio reglamento 5–7 straipsnių suderinamumą su Monrealio konvencija.

46 Tačiau minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 45 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad nei iš Monrealio konvencijos 19, 22 ir 29 straipsnių, nei iš jokios kitos šios konvencijos nuostatos nematyti, kad jos rengėjai būtų siekę apsaugoti oro transporto vežėjus nuo bet kokia kitokia nei šiose nuostatose nurodyta forma pateikiamų reikalavimų, ypač nuo tų, kuriuos galėtų nustatyti valdžios institucijos tam, kad standartiškai ir nedelsiant būtų atlyginta žala, kurią sudaro nepatogumai dėl vėlavimo vežant keleivius oru, nesukeliant jiems nepatogumų, susijusių su ieškinių dėl žalos atlyginimo pareiškimu teismuose.

47 Nors prejudiciniais klausimais dėl suderinamumo su Monrealio konvencija buvo teiraujamasi tik dėl Reglamento Nr. 261/2004 6 straipsnyje numatytų standartinio ir nedelsiamo pasirūpinimo priemonių, Teisingumo Teismas neatmetė galimybės, kad kitos priemonės, kaip antai šio reglamento 7 straipsnyje numatyta kompensacija, taip pat gali nepatekti į Monrealio konvencijos taikymo sritį.

48 Ši priemonė atskirai nagrinėta minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.*, kuriame Teisingumo Teismas papildomai nurodė, viena vertus, kad laiko praradimas yra vienas iš Reglamente Nr. 261/2004 nurodytų nepatogumų, kuriuos siekiama ištaisyti šiame reglamente numatytomis priemonėmis. Kita vertus, jis konstatavo, kad šį nepatogumą reikia ištaisyti išmokant atitinkamiems keleiviams kompensaciją pagal šį reglamentą (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 52 ir 61 punktus).

49 Šiuo atžvilgiu reikia patikslinti, kad laiko praradimo, kaip ir minėtame Sprendime *IATA ir ELFAA* nagrinėtų nepatogumų, negalima laikyti Monrealio konvencijos 19 straipsnyje nurodyta „dėl vėlavimo atsiradusia žala“, todėl jis nepatenka į Monrealio konvencijos 29 straipsnio taikymo sritį.

50 Iš tiesų šios konvencijos 19 straipsniu reikalaujama, kad žala būtų atsiradusi po vėlavimo, egzistuotų priežastinis ryšys tarp vėlavimo ir žalos ir žalą būtų galima individualizuoti pagal skirtingų keleivių patirtus įvairius neigiamo poveikio elementus.

51 Tačiau pirmiausia nurodytina, kad laiko praradimas yra ne žala, atsiradusi po vėlavimo, bet nepatogumas, kaip ir kiti nuo atsisakymo vežti situacijų, skrydžio panaikinimo ir atidėjimo ilgam laikui / didelio vėlavimo neatsiejami ir šiose situacijose kylantys nepatogumai, kaip antai komforto trūkumas arba laikinas neturėjimas galimybių pasinaudoti paprastai prieinamomis ryšio priemonėmis.

52 Toliau nurodytina, kad laiką vienodai praranda visi atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviai, todėl tokį nepatogumą ištaisyti galima imantis standartizuotų priemonių ir nebūtina kaip nors vertinti individualią kiekvieno atitinkamo keleivio situaciją. Taigi, tokia priemonė gali būti taikoma nedelsiant.

53 Galiausiai nurodytina, kad nebūtinai egzistuoja priežastinis ryšys tarp, pirma, faktinio atidėjimo / vėlavimo ir, antra, laiko praradimo, laikomo svarbiu teisei į kompensaciją nustatyti pagal Reglamentą Nr. 261/2004 arba šios kompensacijos sumos dydžiui.

54 Iš tiesų Reglamentu Nr. 261/2004 įtvirtinta specifinė pareiga išmokėti kompensaciją atsiranda ne dėl bet kokio faktinio vėlavimo, o tik tokio, dėl kurio prarandamos trys ar daugiau valandų, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku. Be to, nors paprastai tai, kiek vėluojama, yra didesnės žalos tikimybę padidinantis veiksnys, pagal šį reglamentą mokėtinos nustatyto dydžio kompensacijos suma lieka nepakitusi, nepaisant šio veiksnio, nes skaičiuojant pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį mokėtinos kompensacijos sumą neatsižvelgiama į ilgesnį nei trijų valandų vėlavimą.

55 Tokiomis aplinkybėmis nuo skrydžio atidėjimo / vėlavimo neatsiejamas laiko praradimas, kuris yra nepatogumas, kaip jis suprantamas pagal Reglamentą Nr. 261/2004, ir nėra „dėl vėlavimo atsiradusi žala“, kaip ji suprantama pagal Monrealio konvencijos 19 straipsnį, negali patekti į šios konvencijos 29 straipsnio taikymo sritį.

56 Todėl iš Reglamento Nr. 261/2004 išplaukianti pareiga išmokėti kompensaciją ilgam laikui atidėtų / labai vėluojančių skrydžių keleiviams yra suderinama su Monrealio konvencijos 29 straipsniu.

57 Taip pat reikia konstatuoti, kad iš Reglamento Nr. 261/2004 išplaukianti pareiga išmokėti kompensaciją yra papildoma pareiga Monrealio konvencijos 29 straipsnyje įtvirtintosios atžvilgiu, nes atsiranda anksčiau už tą, kuri numatyta minėtame konvencijos straipsnyje (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 46 punktą).

58 Darytina išvada, kad pati pareiga išmokėti kompensaciją nėra kliūtis atitinkamiems keleiviams, dėl to paties atidėjimo / vėlavimo patyrusiems ir individualiais požymiais pasižyminčios žalos, dėl ko atsiranda teisė į kompensaciją, be kita ko, pareikšti ieškinį dėl minėtos individualiais požymiais pasižyminčios žalos atlyginimo pagal Monrealio konvencijoje numatytas sąlygas (šiuo klausimu žr. minėto Sprendimo *IATA ir ELFAA* 44 ir 47 punktus).

59 Šiuo atžvilgiu Teisingumo Teismas, aiškindamas Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnį „Papildoma kompensacija“, konstatavo, kad šis straipsnis skirtas papildyti kitas šiuo reglamentu numatytas priemones, kad keleiviams būtų kompensuota visa žala, patirta dėl to, kad oro transporto vežėjas neįvykdė sutartinių įsipareigojimų. Taigi, šia nuostata nacionaliniam teismui leidžiama nurodyti oro vežėjui atlyginti žalą, kurią keleiviai patyrė dėl oro transporto sutarties nevykdymo, remiantis kitu nei Reglamentas Nr. 261/2004 teisiniu pagrindu, t. y. Monrealio konvencijoje ar nacionalinėje teisėje numatytomis sąlygomis (2011 m. spalio 13 d. Sprendimo *Sousa Rodríguez ir kt.*, C-83/10, Rink. p. I-9469, 38 punktas).

60 Remiantis tuo, kas išdėstyta, konstatuotina, kad išnagrinėjus pirmąjį ir antrąjį klausimus byloje C-581/10 ir trečiojo klausimo a punktą byloje C-629/10 neatskleista nieko, kas galėtų turėti poveikio Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnių galiojimui.

Dėl trečiojo klausimo byloje C-581/10 ir trečiojo klausimo c punkto byloje C-629/10, t. y. Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnių galiojimo atsižvelgiant į teisinio saugumo principą

61 Trečiuoju klausimu byloje C-581/10 ir trečiojo klausimo c punktu byloje C-629/10 prašymus priimti prejudicinį sprendimą pateikę teismai iš esmės nori sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsniai, kaip jie išaiškinti minėtame Sprendime *Sturgeon ir kt.*, yra galiojantis atsižvelgiant į teisinio saugumo principą.

62 *TUI Travel* ir kt. bei Jungtinės Karalystės vyriausybė tvirtina, kad šį principą pažeidžia Reglamento Nr. 261/2004 aiškinimas, kad juo nustatyta pareiga išmokėti kompensaciją atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviams. Toks aiškinimas nesuderinamas, viena vertus, su minėtu Sprendimu *IATA ir ELFAA*, iš kurio matyti, kad tokiais atvejais nėra jokios pareigos mokėti kompensacijos. Kita vertus, juo nepaisoma Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimo ir aiškaus šio reglamento teksto, iš kurio matyti, kad kompensacija turi būti mokama tik atsisakymo vežti ir skrydžio atšaukimo atvejais.

63 Šiuos teiginius reikia atmesti remiantis šiame sprendime jau nurodytais motyvais.

64 Pirmiausia dėl santykio tarp minėtų sprendimų *IATA ir ELFAA* bei *Sturgeon ir kt.* pažymėtina, jog iš šio sprendimo 46–48 punktų matyti, kad jie vienas kitam visiškai neprieštarauja, nes antrajame tik detalizuojami pirmajame atskleisti principai.

65 Toliau iš šio sprendimo 30–39 punktų matyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 aiškinimas kaip nustatančio pareigą išmokėti kompensaciją už skrydžių atidėjimą ilgam laikui / didelį vėlavimą nėra Sąjungos teisės aktų leidėjo ketinimo nepaisymas.

66 Galiausiai, kalbant apie oro transporto vežėjams nustatytų pareigų aiškumą, reikia priminti, kad teisinio saugumo principu reikalaujama užtikrinti, kad teisės subjektai galėtų nedviprasmiškai sužinoti savo teises ir pareigas bei imtis atitinkamų veiksmų (žr. 1981 m. liepos 9 d. Sprendimą *Gondrand Frères ir Garancini*, 169/80, Rink. p. 1931, 17 punktas; 1996 m. vasario 13 d. Sprendimo *Van Es Douane Agenten*, C-143/93, Rink. p. I-431, 27 punktą ir 2005 m. balandžio 14 d. Sprendimo *Belgija prieš Komisiją*, C-110/03, Rink. p. I-2801, 30 punktą).

67 Tačiau, atsižvelgiant į reikalavimus, kylančius iš vienodo vertinimo principo, oro transporto vežėjai negali remtis teisinio saugumo principu teigdami, kad šį principą pažeidžia Reglamentu Nr. 261/2004 nustatyta pareiga mokėti jame nustatyto dydžio kompensacijas keleiviams skrydžio atidėjimo / vėlavimo atveju.

68 Be to, kaip savo išvados 46 punkte nurodė generalinis advokatas, nuo minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* paskelbimo atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviai ir oro transporto vežėjai gali nedviprasmiškai sužinoti, kada pirmieji gali reikalauti išmokėti kompensaciją, o antrieji – kada privalo išmokėti šią kompensaciją, be to, aiškios laiko ribos nustatymas leidžia išvengti to, kad nacionaliniai teismai skirtingai vertins atidėjimo ilgam laikui / didelio vėlavimo sąvoką, o tai galėtų lemti teisinį neapibrėžtumą.

69 Taigi konstatuotina, kad išnagrinėjus trečiąjį klausimą byloje C-581/10 ir trečiojo klausimo c punktą byloje C-629/10 neatskleista nieko, kas galėtų turėti poveikio Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnių galiojimui.

Dėl trečiojo klausimo b punkto byloje C-629/10, t. y. proporcingumo principo

70 Trečiojo klausimo b punktu byloje C-629/10 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsniai, aiškinami taip, kad atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviai turi teisę į šiame reglamente numatytą kompensaciją, yra galiojantys atsižvelgiant į proporcingumo principą.

71 Proporcingumo principu, vienu iš bendrųjų Sąjungos teisės principų, reikalaujama, kad Europos Sąjungos institucijų veiksmai neviršytų to, kas tinkama ir būtina nagrinėjamo reglamentavimo teisėtiems tikslams pasiekti, todėl esant galimybei rinktis iš kelių tinkamų priemonių, reikėtų imtis mažiausiai suvaržančią, o sukelti nepatogumai neturėtų būti neproporcingi nurodytiems tikslams (2002 m. kovo 12 d. Sprendimo *Omega Air ir kt.*, C-27/00 ir C-122/00, Rink. p. I-2569, 62 punktas ir 2006 m. sausio 12 d. Sprendimo *Agrarproduktion Staebelow*, C-504/04, Rink. p. I-679, 35 punktas).

72 Nagrinėjamu atveju reikia priminti, kad Reglamentu Nr. 261/2004 siekiama užtikrinti aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį, nesvarbu, ar situacija, kurioje jie atsidūrė, yra atsisakymas vežti, skrydžio atšaukimas ar atidėjimas ilgam laikui / didelis vėlavimas, nes visais atvejais jie yra panašių dėl oro transporto patiriamų rimtų nemalonumų ir nepatogumų aukos (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 44 punktą).

73 *TUI Travel* ir kt. ir Jungtinės Karalystės vyriausybė tvirtina, kad Reglamento Nr. 261/2004 aiškinimas kaip numatančio kompensaciją atidėtų / pavėlavusių skrydžių keleiviams yra neproporcingas šio reglamento tikslams, nes dėl tokio aiškinimo oro transporto vežėjams tektų per didelė finansinė našta. Be to, tokio aiškinimo poveikis keleiviams taip pat būtų neproporcingas, nes vežėjai galėtų stengtis kompensuoti finansinę šios pareigos naštą didindami įkainius, mažindami artimųjų skrydžių skaičių ir neaptarnaudami nuošalių vietovių.

74 Tačiau šiuo klausimu iš karto reikia priminti, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatyta nustatyto dydžio kompensacija suteikia galimybę ištaisyti keleivių prarasto laiko situaciją nereikalaujant, kad jie įrodytų individualią žalą. Taigi ši priemonė leidžia užtikrinti šiuo reglamentu siekiamą aukštą oro transporto keleivių apsaugos lygį.

75 Atsižvelgiant į tai, kad prarastas laikas yra negrįžtamas, objektyvus ir kiekybiškai nesunkiai įvertinamas (žr., be kita ko, minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 52 punktą), priemonė, kuria visiems šį nepatogumą patyrusiems keleiviams numatyta nedelsiant mokama nustatyto dydžio piniginė kompensacija, atrodo ypač tinkama.

76 Be abejo, tiesa, kad tokia kompensacija oro transporto vežėjams lemia realius finansinius padarinius. Vis dėlto jų negalima laikyti neproporcingais aukštam oro transporto keleivių apsaugos tikslui.

77 Pirmiausia, pareiga išmokėti Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnyje numatytą kompensaciją atsiranda ne dėl visų atidėjimų / vėlavimų, o tik dėl atidėjimų ilgam laikui / didelių vėlavimų.

78 Be to, kompensacijos suma, t. y. 250, 400 ar 600 eurų, nelygu atitinkamo skrydžio atstumas, gali būti mažinama 50 % vadovaujantis Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnio 2 dalies c punktu, jei šio reglamento 7 straipsnio 2 dalies a ir b punktuose nenurodyto skrydžio atidėjimas / vėlavimas nesiekia keturių valandų (minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 63 punktas).

79 Be to, oro transporto vežėjai neprivalo mokėti tokios kompensacijos, jei gali įrodyti, kad skrydis atšauktas arba atidėtas ilgam laikui / labai pavėlavo dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybių, kurių oro vežėjas negali realiai kontroliuoti (žr. minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 67 punktą).

80 Taip pat reikia pažymėti, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 įvykdyti įpareigojimai neapriboja šių oro transporto vežėjų galimybių reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio atidėjimą / vėlavimą sukėlusio asmens, įskaitant trečiąsias šalis, kaip tai numatyta šio reglamento 13 straipsnyje. Taigi toks žalos atlyginimas gali sumažinti ir net visiškai pašalinti šiems vežėjams dėl šių įpareigojimų tenkančią finansinę naštą. Be to, neatrodo nepagrįsta, kad visi šie įpareigojimai, neatsiejant nuo jų minėtos teisės reikalauti žalos atlyginimo, tektų visų pirma oro transporto vežėjams, su kuriais atitinkamus keleivius sieja vežimo sutartis, suteikianti teisę į skrydį, kuris neturėtų būti nei atšauktas, nei atidėtas (minėtų sprendimų *IATA ir ELFAA* 90 punktas ir *Sturgeon ir kt.* 68 punktas).

81 Be to, iš teismo praktikos matyti, kad vartotojų, įskaitant oro transporto keleivių, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamas ir net ypač neigiamas ekonomines pasekmes tam tikriems operatoriams (šiuo klausimu žr. 2010 m. birželio 8 d. Sprendimo *Vodafone ir kt.*, C-58/08, Rink. p. I-4999, 53 ir 69 punktus).

82 Papildomai pažymėtina, kaip savo išvados 60 punkte nurodė generalinis advokatas, kad iš Teisingumo Teismui pateiktų duomenų apie atidėjimų ilgam laikui / didelių vėlavimų dažnumą ir oro transporto bendrovių dėl šios kompensacijos mokėjimo patiriamas išlaidas, skrydžių, kuriuos atidėjus / kuriems pavėlavus atsiranda teisė į Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, yra mažiau nei 0,15 %.

83 Galiausiai Teisingumo Teismui nebuvo pateikta jokių konkrečių įrodymų, kurių pagrindu būtų galima konstatuoti, jog dėl kompensacijų, išmokėtų už skrydžio atidėjimą ilgam laikui / didelį vėlavimą, labai didėtų įkainiai, mažėtų artimųjų skrydžių skaičius ir liktų neaptarnautos nuošalios vietovės.

84 Taigi konstatuotina, kad išnagrinėjus trečiojo klausimo b punktą byloje C-629/10 neatskleista nieko, kas galėtų turėti poveikio Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnių galiojimui.

Dėl antrojo ir penktojo klausimų byloje C-629/10

85 Kadangi šie klausimai pateikti darant prielaidą, kad į pirmąjį klausimą byloje C-629/10 bus atsakyta neigiamai, į juos nereikia atsakyti.

Dėl ketvirtojo klausimo byloje C-629/10, susijusio su šio sprendimo poveikiu laiko atžvilgiu

86 Uždavęs ketvirtąjį klausimą byloje C-629/10 prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas norėtų sužinoti, koks yra šio sprendimo, kiek jis susijęs su keleivių, kurių skrydžiai, palyginti su iš pradžių numatytu atvykimo laiku, buvo atidėti / pavėlavo tris ar daugiau valandų, teise į kompensaciją, poveikis laiko atžvilgiu.

87 *TUI Travel* ir kt. tvirtina, kad jei Teisingumo Teismas teigiamai atsakytų į pirmąjį klausimą ir neigiamai – į trečiąjį, jis turėtų apriboti šio sprendimo poveikį laiko atžvilgiu, kad Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsniais nebūtų galima remtis grindžiant reikalavimus išmokėti keleiviams kompensacijas dėl skrydžių, kurie buvo atidėti /pavėlavo iki šio sprendimo datos, išskyrus reikalavimus tų keleivių, kurie kreipėsi su ieškiniais į teismus iki šio sprendimo priėmimo datos. Net priėmus minėtą Sprendimą *Sturgeon ir kt.* oro transporto bendrovės ir kiti suinteresuoti subjektai iki sprendimo nagrinėjamoje byloje galėjo pagrįstai manyti, kad Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnis netaikomas keleiviams, kurių skrydis atidėtas / pavėlavo, nes šis sprendimas prieštarauja aiškiam šio reglamento tekstui ir minėtam Sprendimui *IATA ir ELFAA*.

88 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal nusistovėjusią teismo praktiką Sąjungos teisės normos išaiškinimas, kurį pateikia Teisingumo Teismas vykdydamas SESV 267 straipsniu jam suteiktą jurisdikciją, paaiškina ir patikslina šios normos prasmę ir apimtį, kaip ji turi arba turėjo būti suprantama ir taikoma nuo įsigaliojimo momento. Iš to išplaukia, kad taip išaiškintą normą teismas gali ir turi taikyti net teisiniams santykiams, atsiradusiems ir susidariusiems iki pagal prašymą dėl

išaiškinimo priimto sprendimo, jei, be kita to, įvykdytos sąlygos, leidžiančios kompetentinguose teismuose reikšti ieškinį, susijusį su šios normos taikymu (žr., be kita ko, 2002 m. spalio 3 d. Sprendimo *Barreira Pérez*, C-347/00, Rink. p. I-8191, 44 punktą ir 2005 m. vasario 17 d. Sprendimo *Linneweber ir Akritidis*, C-453/02 ir C-462/02, Rink. p. I-1131, 41 punktą).

89 Teisingumo Teismui tik išimtiniais atvejais ir taikant bendrąjį teisinio saugumo principą, kuris yra neatsiejama Sąjungos teisinės sistemos dalis, gali reikėti apriboti visų suinteresuotųjų asmenų galimybę remtis jo išaiškinta norma ginčijant sąžiningai nustatytus teisinius santykius (žr., be kita ko, 2000 m. gegužės 23 d. Sprendimo *Buchner ir kt.*, C-104/98, Rink. p. I-3625, 39 punktą ir minėto Sprendimo *Linneweber ir Akritidis* 42 punktą).

90 Vis dėlto tokiomis aplinkybėmis Teisingumo Teismas turi nustatyti vieną momentą, nuo kurio imtų veikti jo pateiktas Sąjungos teisės išaiškinimas.

91 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad tokio išaiškinimo veikimo laiko atžvilgiu ribojimas gali būti nustatytas tik pačiame sprendime, kuriame pateikiamas prašytas išaiškinimas. Šis principas užtikrina vienodą požiūrį į valstybes nares ir kitus teisės subjektus Sąjungos teisės atžvilgiu ir kartu tenkina iš teisinio saugumo principo kylančius reikalavimus (2007 m. kovo 6 d. Sprendimo *Meilicke ir kt.*, C-292/04, Rink. p. I-1835, 37 punktas).

92 *High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court)* prašymas dėl išaiškinimo, pateiktas byloje C-629/10, susijęs su teise į Reglamente Nr. 261/2004 numatytą kompensaciją, oro transporto keleiviams mokamą, kai jie dėl skrydžio atidėjimo / vėlavimo praranda tris ar daugiau valandų, t. y. kai jie galutinį paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro transporto vežėjo numatytas atvykimo laikas. Šiuo atžvilgiu jau iš minėto Sprendimo *Sturgeon ir kt.* 61 punkto matyti, kad oro transporto keleiviai tokią teisę turi.

93 Tačiau reikia konstatuoti, kad tame sprendime Teisingumo Teismas neapribojo Reglamento Nr. 261/2004 išaiškinimo, susijusio su pirmesniame punkte minėta teise į kompensaciją, veikimo laiko atžvilgiu.

94 Darytina išvada, kad nereikia riboti šio sprendimo poveikio laiko atžvilgiu.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

95 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 (didžioji 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, 5–7 straipsniai aiškintini taip, kad atidėtų / vėluojančių skrydžių keleiviai turi teisę į šame reglamente numatytą kompensaciją, kai dėl tokių skrydžių praranda tris ar daugiau valandų, t. y. kai galutinę paskirties vietą pasiekia trimis ar daugiau valandų vėliau, nei iš pradžių oro transporto vežėjo numatytas atvykimo laikas. Tačiau toks atidėjimas / vėlavimas nesuteikia keleiviams teisės į kompensaciją, jei oro transporto vežėjas gali įrodyti, kad atidėjimą ilgam laikui / didelį vėlavimą lėmė ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių, t. y. aplinkybės, kurių oro transporto vežėjas negali realiai kontroliuoti.**

2. Išnagrinėjus prejudicinius klausimus neatskleista nieko, kas galėtų turėti poveikio Reglamento Nr. 261/2004 5–7 straipsnių galiojimui.

Parašai.