Teismo praktikos rinkinys

GENERALINIO ADVOKATO
NICHOLAS EMILIOU IŠVADA,
pateikta 2023 m. kovo 2 d.[1]

Byla C-49/22

Austrian Airlines AG
prieš
TW

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

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Oro transportas – Keleivių teisės – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 – 5 straipsnio 1 dalies a punktas – 8 straipsnio 1 dalis – 9 straipsnis – Skrydžio atšaukimas – COVID-19 pandemija – Valstybės narės organizuojamas repatriacinis skrydis – Konsulinės funkcijos – Skrydis, vykdomas tos pačios oro linijų bendrovės ir tuo pačiu metu kaip ir atšauktas skrydis – Keleivio pareiga prisidėti prie repatriacinio skrydžio išlaidų padengimo – Sąvoka „nukreipimas kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis“ – Teisė atgauti sumokėtą sumą – Rūpinimosi pareiga – Direktyva (ES) 2015/2302 – Kelionės paslaugų paketai – 14 straipsnio 1 dalis – Kainos sumažinimas“

I. Įvadas

1. Poveikį, kurį COVID-19 pandemija turėjo ir tam tikru mastu tebeturi kasdieniam asmenų ir įmonių gyvenimui, sunku pervertinti. Manoma, kad pandemija sukėlė ir vieną didžiausių pasaulinių nuosmukių nuo pat praėjusio amžiaus trečiojo dešimtmečio Didžiosios depresijos, kai milijonai žmonių skurdo, o milijonai įmonių bankrutavo[2]. Prie labiausiai nukentėjusių pramonės šakų galima priskirti turizmą ir aviaciją[3]. Aviacijos sektoriuje dėl staigaus ir precedento neturinčio keleivių paklausos sumažėjimo, oro erdvės uždarymo ir skrydžių uždraudimo[4], taip pat dėl kai kurių šalių priimtų komendanto valandos priemonių dauguma oro transporto bendrovių visiškai arba iš dalies sustabdė savo veiklą, dėl to kai kurios avialinijos turėjo savo flotiles laikyti ant žemės, o kitos veikė su minimaliu darbuotojų skaičiumi ir pagal griežtą rotacijos principą[5].

1 Originalo kalba: anglų.

2 Žr., be kita ko, Pasaulio banko, Tarptautinio valiutos fondo ir Tarptautinės darbo organizacijos paskelbtas ataskaitas apie COVID-19 poveikį ekonomikai ir darbo rinkai (galima rasti internete).

3 Taip pat, kiek tai susiję su turizmu, žr. generalinės advokatės L. Medina išvadą byloje *FTI Touristik (Kelionės į Kanarų salas paketas)* (C-396/21, EU:C:2022:688, 2 punktas).

4 Su skrydžiais susijusių priemonių sąrašą žr. Tarptautinės oro transporto asociacijos (IATA) interneto svetainėje paskelbtame (ir nuolat atnaujinamame) „COVID-19 kelionių taisyklių žemėlapyje“.

5 Išsamiau ir su tolesnėmis nuorodomis žr. Sun, X., Wandelt, S., Zheng, C., Zhang, A., „COVID-19 pandemic and air transportation: Successfully navigating the paper hurricane“, *Journal of Air Transport Management*, Vol. 94, 2021, p. 94.

2. Vis dėlto mūsų įstatymai retai kada būna sumanyti ir skirti tokioms ypatingoms ir sunkiai įsivaizduojamoms aplinkybėms reglamentuoti. Taigi tiek teisėjams, tiek teisininkams gali būti sudėtinga „pritaikyti“ neįprastas situacijas, kurios gali susidaryti dėl šių nepaprastų aplinkybių, prie gana įprastų mūsų įstatymuose numatytų scenarijų. Iš pirmo žvilgsnio atrodo, kad ši byla yra vienas iš tokių atvejų: prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia Teisingumo Teismo, ar repatriacinis skrydis, vykdomas įgyvendinant valstybėje viešosios valdžios funkciją, laikytinas „nukreipimu kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis“, kurį atšaukus skrydį turi pasiūlyti oro vežėjas, kaip tai suprantama pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento (Reglamentas (EB) Nr. 261/2004) 8 straipsnio 1 dalį[6].

3. Mano nuomone, atsakymas į šį klausimą yra gana paprastas: ne, pagal Reglamentą Nr. 261/2004 repatriacinis skrydis negali būti laikomas nukreipimu kitu maršrutu. Vis dėlto tai nereiškia, kad pagrindinėje byloje besibylinėjantys asmenys, atostogavę Mauricijuje, kai dėl COVID-19 protrūkio buvo atšauktas jų atgalinis skrydis, todėl jie turėjo pasinaudoti repatriaciniu skrydžiu, kurį organizavo jų pilietybės valstybė narė ir už kurį jie turėjo sumokėti įnašą, lieka neapsaugoti, kiek tai susiję su jų reikalavimais.

4. Iš tiesų, pasirodo, kitos ES teisės (ir prireikus nacionalinės teisės) nuostatos gali būti taikomos pagrindinėje byloje nagrinėjamiems faktams, nepaisant neįprastų situacijos ypatumų, ir lemti teisingą ir subalansuotą rezultatą, nesiimant jokio originalaus teisės aiškinimo.

II. Teisinis pagrindas

A. Europos Sąjungos teisė

5. Reglamento Nr. 261/2004 1, 5, 12, 13, 16 ir 20 konstatuojamosiose dalyse nurodyta:

„(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.

<…>

(5) Kadangi skirtumas tarp reguliaraus ir nereguliaraus oro susisiekimo tampa vis mažesnis, tokia apsauga turėtų būti taikoma keleiviams, vykstantiems ne tik reguliariais, bet ir nereguliariais skrydžiais, įskaitant skrydžius, kurie yra organizuotos turistinės kelionės dalis.

<…>

(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,

[6] 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 261/2004, nustatantis bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinantis Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10).

kurie to nepadaro, turėtų išmokėti keleiviams kompensacijas, išskyrus atvejus, kai skrydžiai atšaukiami dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

<…>

(13) Keleiviai, kurių skrydžiai buvo atšaukti, turėtų turėti galimybę atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba vykti kitu maršrutu patenkinamomis sąlygomis, ir jais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio.

<…>

(16) Šis reglamentas neturėtų būti taikomas tais atvejais, kai organizuota turistinė kelionė atšaukiama dėl kitų priežasčių nei skrydžio atšaukimas.

<…>

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

6. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnyje „Skrydžių atšaukimas“ 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:

<…>

2. Kai keleiviams pranešama apie skrydžio atšaukimą, jiems paaiškinama, kokiu kitu transportu jie galėtų keliauti.

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.

<…>“

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

„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 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.

2. 1 dalies a punktas taip pat taikomas keleiviams, kurių skrydžiai yra paketo dalis, išskyrus teisę atgauti sumokėtą sumą, jei tokia teisė įgyjama pagal [1990 m. birželio 13 d. Tarybos] direktyvą 90/314/EEB [dėl kelionių, atostogų ir organizuotų išvykų paketų (OL L 158, 1990, p. 59; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 13 sk., 10 t., p. 132].

<…>“

8. 2015 m. lapkričio 25 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos (ES) 2015/2302 dėl kelionės paslaugų paketų ir susijusių kelionės paslaugų rinkinių, kuria iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 ir Direktyva 2011/83/ES bei panaikinama Tarybos direktyva 90/314/EEB[7], 14 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Valstybės narės užtikrina, kad keliautojui būtų suteikta teisė mokėti atitinkamai mažesnę kainą bet kuriuo laikotarpiu, kai buvo nepakankama atitiktis, nebent organizatorius įrodytų, kad nepakankama atitiktis kilo dėl keliautojo kaltės.“

B. Austrijos teisė

9. *Bundesgesetz über die Wahrnehmung konsularischer Aufgaben (Konsulargesetz)*[8] (Federalinio konsulinių funkcijų vykdymo įstatymas) 3 straipsnio 2 dalyje nustatyta:

„Konsulinė apsauga – tai konsulinių pareigų dalis, apimanti pagalbos teikimą teisinės apsaugos ir nepaprastosios padėties atvejais. Tai, be kita ko, apima pagalbos teikimą šiais atvejais:

<…>

5) paramos ir repatriacijos, esant nepaprastajai padėčiai.“

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

[8] *BGBl.* I Nr. 40/2019

III. Faktinės aplinkybės, procesas nacionaliniuose teismuose ir prejudiciniai klausimai

10. Ieškovas pagrindinėje byloje TW ir jo sutuoktinė turėjo patvirtintą 2020 m. kovo 7 d. skrydžio OS17 iš Vienos (Austrija) į Mauricijų ir 2020 m. kovo 20 d. skrydžio OS18 iš Mauricijaus į Vieną rezervaciją. Šiuos du skrydžius turėjo vykdyti *Austrian Airlines* ir jie buvo kelionės paslaugų paketo dalis.

11. Nors pirmasis skrydis buvo įvykdytas pagal tvarkaraštį, *Austrian Airlines* atšaukė atgalinį skrydį dėl sveikatos situacijos ir dėl priemonių, kurių ėmėsi Austrijos federalinė vyriausybė, reaguodama į padėtį. Nors *Austrian Airlines* turėjo keleivių kontaktinius duomenis, su jais nesusisiekė ir neinformavo nei apie atgalinio skrydžio atšaukimą, nei apie jų teises pagal Reglamentą Nr. 261/2004.

12. 2020 m. kovo 19 d. kelionių organizatorius paskambino keleiviams ir informavo juos apie skrydžio atšaukimą ir apie tai, kad kitą dieną yra numatytas Austrijos užsienio reikalų ministerijos (toliau – ministerija) organizuojamas repatriacinis skrydis. Pagal sutartį su ministerija repatriacinį skrydį vykdė *Austrian Airlines* (skrydžio numeris OS1024) tuo pačiu skrydžio laiku kaip ir iš pradžių užsakytas skrydis. Ieškovas ir jo sutuoktinė privalėjo sumokėti privalomą 500 eurų įnašą išlaidoms padengti. *Austrian Airlines* iš ministerijos gavo tam tikrą kompensaciją už skrydį.

13. Ieškovas iškėlė ieškinį *Austrian Airlines Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas, Austrija), siekdamas sau ir savo sutuoktinei prisiteisti 1 000 EUR kompensaciją ir iš esmės teigdamas, kad atsakovė pažeidė Reglamento Nr. 261/2004 nuostatas, nes nepasiūlė vykti kitu maršrutu. Jo nuomone, *Austrian Airlines* turėjo atlyginti repatriacinio skrydžio išlaidas. 2021 m. balandžio 13 d. sprendimu *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) priėmė ieškovui palankų sprendimą.

14. *Austrian Airlines* pateikė apeliacinį skundą dėl šio sprendimo *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija), teigdama, kad pagal Reglamentą Nr. 261/2004 repatriacinis skrydis negali būti laikomas nukreipimu kitu maršrutu. Šiuo atžvilgiu *Austrian Airlines* pabrėžė, kad ji negalėjo perregistruoti ieškovo į šį skrydį, nes tik ministerija buvo atsakinga už sprendimą, kas bus vežamas šiuo skrydžiu, ir sprendė, kokią sumą turi sumokėti keleiviai.

15. Kilus abejonių dėl atitinkamų Reglamento Nr. 261/2004 nuostatų aiškinimo, *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir kreiptis į Teisingumo Teismą su prašymu priimti prejudicinį sprendimą:

„1. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalies b punktą reikia aiškinti taip, kad nukreipimu kitu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis, kurį atšaukus skrydį turi pasiūlyti skrydį vykdantis oro vežėjas, laikytinas ir repatriacinis skrydis, vykdomas įgyvendinant valstybėje viešosios valdžios funkciją, jei skrydį vykdantis oro vežėjas negali pagrįsti teisės vežti keleivį, bet galėtų registruoti keleivį į skrydį ir padengti jo išlaidas, ir galiausiai vykdo tokį skrydį pagal sutartinį susitarimą su valstybe tuo pačiu orlaiviu ir tuo pačiu skrydžio laiku, kurie būtų buvę numatyti pirma atšauktam skrydžiui?

2. Ar [Reglamento Nr. 261/2004] 8 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad keleivis, kuris pats registruojasi į pirmajame klausime aprašytą repatriacinį skrydį ir sumoka valstybei už šį skrydį privalomąjį išlaidas padengiantį mokestį, turi tiesiogiai iš [šio reglamento] kylančią teisę reikalauti iš oro vežėjo kompensuoti šias išlaidas, net jei šios išlaidos nėra vien skrydžio išlaidos?“

16. Rašytines pastabas šioje byloje pateikė TW, *Austrian Airlines*, Vokietijos ir Austrijos vyriausybės bei Europos Komisija.

IV. Analizė

17. Pagrindinė byla susijusi su austrų pora – TW ir jo sutuoktine, kurie kaip turistai keliavo į Mauricijų, turėdami kelionės paslaugų paketą, į kurį buvo įtrauktas skrydis lėktuvu. Tačiau jiems būnant Mauricijuje atgalinis skrydis buvo atšauktas dėl priemonių, kurių ėmėsi Austrijos valdžios institucijos, reaguodamos į COVID-19 pandemiją. Todėl pora pasirinko ministerijos organizuotą repatriacinį skrydį, kurį vykdė tas pats oro vežėjas (*Austrian Airlines*) ir kuris buvo įvykdytas tą pačią dieną ir tuo pačiu laiku kaip ir pradinis skrydis. Už repatriacinį skrydį kiekvienas keleivis privalėjo sumokėti ministerijai 500 eurų įnašą. Atsižvelgdamas į tai, kad repatriacinis skrydis yra „nukreipimas kitu maršrutu“ pagal Reglamentą Nr. 261/2004, TW teigia, kad tokį skrydį *Austrian Airlines* turėjo pasiūlyti nemokamai.

18. Taigi dviem pateiktais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar TW gali pagrįstai reikalauti iš *Austrian Airlines* grąžinti jo ir jo sutuoktinės sumokėtą sumą už tai, kad ši oro transporto bendrovė „nepasiūlė“ repatriacinio skrydžio, pažeisdama Reglamente Nr. 261/2004 nustatytas pareigas.

19. Prieš pradėdamas nagrinėti šiuos klausimus turiu pasakyti, kad man kelia šiokią tokią nuostabą jų formuluotė ir apimtis. Iš tiesų šie klausimai yra sutelkti tik į du (neabejotinai svarbius, tačiau gana siaurai apibrėžtus) dalykus, kylančius aiškinant Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalį. Vis dėlto, mano nuomone, nagrinėjamą situaciją reglamentuoja ir kitos ES teisės nuostatos, kurios, atsižvelgiant į konkrečias aplinkybes, galėtų suteikti šiam teismui gana aiškų ir tvirtą pagrindą ginčui išspręsti.

20. Taigi, siekdamas visapusiškai padėti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, performuluoju ir išplečiu pateikto antrojo klausimo apimtį, o šios išvados pabaigoje pridėsiu kelias baigiamąsias pastabas.

A. Dėl pirmojo klausimo: sąvoka „nukreipimas kitu maršrutu“

21. Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia išsiaiškinti, kas yra „nukreipimas kitu maršrutu“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalį. Konkrečiai šis teismas klausia, ar ši sąvoka apima repatriacinį skrydį, kurį įgyvendindama viešosios valdžios funkciją organizuoja valstybė narė.

22. Kaip jau minėta, manau, kad atsakymas į šį klausimą turėtų būti neigiamas. Tokios nuomonės laikausi dėl kelių priežasčių.

23. Pirma, mano nuomone, Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritis negali būti aiškinama kaip apimanti nekomercinio pobūdžio skrydžius, pavyzdžiui, ES valstybių narių organizuojamus repatriacinius skrydžius. Tokia išvada darytina remiantis keliomis preambulės ir reglamento nuostatų ištraukomis. Visų pirma nereikėtų pamiršti, kad: i) repatriaciniai skrydžiai nėra siūlomi „rinkoje“ [9]; ii) keleivių valdžios institucijoms mokama privaloma įmoka nėra „visuomenei“ prieinamas tarifas [10]; iii) vežimo paslaugos neteikia oro vežėjai, vykdantys arba ketinantys vykdyti „skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio <…> fizinio asmens vardu“ [11]; ir iv) repatriacinių skrydžių keleiviai bent jau šiuo atveju nėra „vartotojai“ [12], nes jie nesusiduria su „prekybininku“ ar „ekonominės veiklos vykdytoju“ [13] ir neturi jokių konkrečių „teisių“ (pagal įstatymą ar sutartį) dėl skrydžių jų organizatoriaus atžvilgiu [14].

24. Antra, Reglamentas Nr. 261/2004 grindžiamas (dabar galiojančia) SESV 100 straipsnio 2 dalimi, pagal kurią Sąjungos teisės aktų leidėjas gali nustatyti „atitinkamas jūrų ir *oro transporto* nuostatas“ [15] *bendros transporto politikos* srityje. Šiuo atžvilgiu tiesa, kad Sutartimis ES teisės aktų leidėjui paliekama didelė diskrecija dėl bendrosios transporto politikos tikslo ir priemonių [16]. Tačiau taip pat tiesa, kad priemonės, kurias ES teisės aktų leidėjas turi nustatyti pagal SESV 91 straipsnį, siekdamas įgyvendinti bendrą transporto politiką, *icto oculi* neturi nieko bendra su repatriaciniais skrydžiais [17].

25. Valstybių narių organizuojami repatriaciniai skrydžiai, kuriais siekiama kuo greičiau grąžinti savo piliečius, įstrigusius trečiojoje šalyje, kai jiems gresia pavojus, nėra skirti „bendriems“ Sąjungos interesams tenkinti. Išskyrus atvejus, kai šie skrydžiai vykdomi atliekant veiksmus, kurių imamasi pagal Europos Sąjungos bendrosios užsienio ir saugumo politikos nuostatas, jie vykdomi įgyvendinant valstybių narių diplomatines ir konsulines funkcijas.

26. Iš tiesų ginčijamą repatriacinį skrydį ministerija organizavo remdamasi Federaliniu konsulinių funkcijų vykdymo įstatymu. Konsulinės funkcijos pagal šį įstatymą apima konsulinę apsaugą ir pagalbą, kuri visų pirma apima „paramos ir repatriacijos nepaprastosios padėties atveju“ priemones.

[9] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 4 konstatuojamąją dalį, kurioje kalbama apie „oro vežėjus, vykd[ančius] veiklą suderintomis sąlygomis liberalizuotoje rinkoje“.

[10] Reglamento Nr. 261/2004 3 straipsnio 3 dalis netaikoma „keleiviams, keliaujantiems nemokamai arba taikant mažesnį tarifą, kuriuo tiesiogiai ar netiesiogiai negali pasinaudoti visuomenė“.

[11] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio b punktą, kuriame „skrydį vykdantis oro vežėjas“ apibrėžiamas kaip „oro vežėjas, vykdantis arba ketinantis vykdyti skrydį pagal sutartį su keleiviu arba kito su keleiviu sutartį sudariusio juridinio arba fizinio asmens vardu“.

[12] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 1 konstatuojamąją dalį, kurioje minimas tikslas „užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį“ ir „vartotojų apsaugos reikalavim[ai] apskritai“.

[13] Pagal analogiją žr. 2020 m. gruodžio 10 d. Sprendimą *Personal Exchange International* (C-774/19, EU:C:2020:1015, 38 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[14] Taip pat žr. Reglamento Nr. 261/2004 4 konstatuojamąją dalį, kurioje teigiama, kad šio reglamento tikslas, be kita ko, yra „suteikti keleiviams daugiau teisių“.

[15] Išskirta mano.

[16] Šiuo klausimu žr. 1985 m. gegužės 22 d. Sprendimą *Parlamentas / Taryba* (13/83, EU:C:1985:220, 49 ir 50 punktai).

[17] Šioje nuostatoje visų pirma nurodomos „bendrosios taisyklės, taikomos tarptautiniam transportui, vykstančiam į valstybės narės teritoriją ar iš jos arba vykstančiam per vienos ar keleto valstybių narių teritoriją“, „sąlygos, kuriomis vežėjai nerezidentai gali valstybėje narėje teikti transporto paslaugas“, ir „priemonės transporto saugumui gerinti“.

27. Nagrinėjamos nacionalinės nuostatos, regis, visiškai atitinka Vienos konvencijos dėl konsulinių santykių 5 straipsnio e punktą, pagal kurį konsulines funkcijas sudaro, be kita ko, „pagalba atstovaujamosios valstybės piliečiams ir juridiniams asmenims“ [18]. Paprastai tai laikoma viena svarbiausių konsulinių įstaigų užduočių, o kai kurios valstybės mano, kad jų piliečiai turi teisę į tokią pagalbą [19].

28. Reikia pažymėti, kad valstybių narių diplomatinės ir konsulinės funkcijos yra klausimai, kurie nepriskiriami prie Sutartimis Sąjungai suteiktos kompetencijos. Sutartyse reglamentuojamas tik vienas konkretus diplomatinės ir konsulinės apsaugos ir pagalbos Sąjungos pilietybę turintiems asmenims aspektas [20], būtent susijęs su nediskriminavimo dėl pilietybės principo taikymu šiomis aplinkybėmis [21]. Be to, Sutartyse numatytos tik tam tikros koordinavimo ir savitarpio pagalbos pareigos tarp (įstaigų, kurios iš tikrųjų sudaro) Europos Sąjungos diplomatines ir konsulines tarnybas (Europos išorės veiksmų tarnybas) bei misijas (delegacijas) ir valstybių narių diplomatinių ir konsulinių tarnybas bei misijas [22]. Apskritai, kaip generalinis advokatas Y. Bot nurodė savo išvadoje byloje *Sólyom*, „diplomatinių santykių sritis ir toliau priskiriama valstybių narių kompetencijai“ [23], todėl ją daugiausia reglamentuoja tarptautinės viešosios teisės principai ir taisyklės [24].

29. Be to, repatriaciniai skrydžiai negali būti laikomi „transporto paslaugomis“, kaip tai suprantama pagal Sutarties nuostatas dėl vidaus rinkos [25]. Iš tiesų Teisingumo Teismas nuosekliai laikėsi nuomonės, kad sąvoka „paslaugos“, kaip ji suprantama pagal šias nuostatas, „turi būti aiškinama atsižvelgiant į SESV 56 straipsnyje įtvirtintą laisvę teikti paslaugas, kurios taikymo sritis apsiriboja *ekonomine veikla*“ [26].

30. Trečia, tai, kaip Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalis aiškinama tekstiniu ir sisteminiu požiūriais, patvirtina, kad sąvoka „nukreipimas kitu maršrutu“ negali būti taikoma repatriaciniams skrydžiams. Iš pirmo žvilgsnio gali būti tiesa, kad ši sąvoka reglamente niekur neapibrėžta. Tačiau šios sąvokos negalima aiškinti neatsižvelgiant į Reglamento Nr. 261/2004 taikymo sritį ir dalyką ar nekritiškai ekstrapoliuoti iš jo 8 straipsnio 1 dalies.

31. Sąvoka „repatriacinis skrydis“ yra pakankamai plati, kad apimtų tiek tiesioginius, tiek netiesioginius skrydžius tuo pačiu maršrutu arba kitu maršrutu, kuriuos vykdo tas pats oro vežėjas arba kiti oro vežėjai (nepriklausomai nuo to, ar jie priklauso tam pačiam oro vežėjų

[18] Sudaryta Vienoje 1963 m. balandžio 24 d. ir įsigaliojusi 1967 m. kovo 19 d. (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, Vol. 596, p. 261).

[19] Šiuo klausimu su tolesnėmis nuorodomis žr. Lee, L. T. ir Quigley, J., *Consular Law and Practice*, 3rd edition, Oxford University Press, 2008, p. 131.

[20] Žr. SESV 20 straipsnio 2 dalies c punktą, SESV 23 straipsnį. Šiuo klausimu taip pat žr. Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 46 straipsnį ir 2015 m. balandžio 20 d. Tarybos direktyvą (ES) 2015/637 dėl koordinavimo ir bendradarbiavimo priemonių, skirtų neatstovaujamų Sąjungos piliečių konsulinei apsaugai trečiosiose šalyse palengvinti ir kuria panaikinimas Sprendimas 95/553/EB (OL L 106, 2015, p. 1).

[21] Pagal analogiją žr. 2006 m. rugsėjo 12 d. Sprendimą *Ispanija / Jungtinė Karalystė* (C-145/04, EU:C:2006:543, 66 punktas).

[22] Žr. ES sutarties 35 straipsnį ir SESV 221 straipsnio 2 dalį.

[23] Išvada byloje *Vengrija / Slovakija* (C-364/10, EU:C:2012:124, 52 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

[24] Visų pirma žr. 1961 m. balandžio 18 d. Vienoje sudarytą ir 1964 m. balandžio 24 d. įsigaliojusią Vienos konvenciją dėl diplomatinių santykių (Jungtinių Tautų sutarčių rinkinys, t. 500, p. 95) ir šios išvados 17 išnašoje minėtą Vienos konvenciją dėl konsulinių santykių.

[25] Pagal SESV 58 straipsnio 1 dalį „laisvę teikti paslaugas transporto srityje reglamentuoja transportui skirtos [bendros transporto politikos] nuostatos“.

[26] Be kita ko, žr. 2022 m. liepos 14 d. Sprendimą *ASADE* (C-436/20, EU:C:2022:559, 59 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Išskirta mano.

aljansui, ar ne)[27], ir, labai tikėtina, kitas transporto rūšis[28]. Nepaisant to, dėl jau aptartų priežasčių sąvokos „nukreipimas kitu maršrutu“ negalima pernelyg išplėsti, kad ji apimtų ir *nekomercinius* skrydžius, organizuojamus įgyvendinant valstybės narės diplomatines funkcijas.

32. Reglamente Nr. 261/2004 numatyta situacija iš esmės yra tokia, kai oro vežėjas, kuris dėl kokių nors priežasčių turi atšaukti skrydį ir dėl to nebegali įvykdyti savo sutartinių įsipareigojimų keleiviams, gali nuspręsti „perduoti“ sutarties vykdymą kitam oro vežėjui, kuris tai atliks pradinio oro vežėjo vardu (ir jo sąskaita). Mano nuomone, neįsivaizduojama, kad valstybė, vykdydama su saugumu susijusį vežimą, galėtų būti laikoma „pakeičiančia“ oro vežėją vykdant to oro vežėjo sutartinius įsipareigojimus.

33. Tokį sąvokos „nukreipimas kitu maršrutu“ aiškinimą patvirtina pats Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies tekstas: šios nuostatos b ir c punktuose kalbama apie „nukreipimą kitu maršrutu *panašiomis kelionės sąlygomis*“[29]. Akivaizdu, kad nuoroda į „panašias kelionės sąlygas“ yra labai svarbi siekiant suprasti, kokios transporto priemonės ir sąlygos gali būti laikomos nukreipimu kitu maršrutu pagal Reglamentą Nr. 261/2004[30].

34. Šiuo atžvilgiu vargu ar reikia priminti, kad komerciniai skrydžiai ir repatriaciniai skrydžiai yra labai mažai panašūs. Pastaruosius skrydžius, kaip jau buvo pabrėžta, organizuoja nacionalinės valdžios institucijos (Užsienio reikalų ministerija, ambasados, konsulatai ir t. t.), kurios visų pirma sprendžia, kada, kaip ir kieno naudai jie turėtų būti vykdomi ir kaip turėtų būti atliekamos rezervacijos (jeigu jos atliekamos). Šių skrydžių vykdymas gali būti pavestas komercinėms oro linijų bendrovėms, tačiau jie gali būti vykdomi ir valstybei priklausančiais orlaiviais, įskaitant karinius orlaivius ar kitus orlaivius, kurie nėra skirti civiliams vežti. Jie gali skraidyti ne tik į civilinius oro uostus ir iš jų, bet ir į karinius oro uostus ir iš jų, ir jiems gali būti reikalinga specialiai apmokyta ir (arba) specialius pažymėjimus turinti įgula.

35. Keleivių požiūriu, paslaugos, teikiamos prieš skrydį, per jį ir po jo, gali labai skirtis. Jie negali tikėtis, kad su repatriaciniais skrydžiais bus teikiamos tos pačios paslaugos, susijusios, be kita ko, su įlaipinimo ir išlaipinimo pagalba, bagažu, sėdimų vietų paskyrimu, klasėmis ir bilieto keitimu į aukštesnę klasę, maistu ir gaiviaisiais gėrimais, ištikimų klientų myliomis, skrydžio pramogomis ir t. t., kurios būdingos komerciniams skrydžiams.

36. Prieš pradėdamas dirbti Teisingumo Teisme kaip diplomatas dalyvavau organizuojant tokius skrydžius, todėl galėčiau paliudyti, kad šių skrydžių organizavimo sąlygos skiriasi nuo įprastų komercinių skrydžių.

37. Ketvirta, kitoks Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies aiškinimas lemtų absurdiškus rezultatus. Atrodo, kad TW argumentas grindžiamas prielaida, kad visus keleivius, registruotus į pradinį skrydį, oro vežėjas bet kuriuo atveju galėjo ir turėjo automatiškai perregistruoti į naują skrydį. Iš tiesų jo argumentas yra tas, kad repatriaciniai skrydžiai turėtų būti laikomi skrydžiais, kuriuos galima nukreipti kitu maršrutu, todėl oro vežėjai juos turėtų siūlyti keleiviams, kuriuos atsisakoma įlaipinti į lėktuvą[31] arba kurių skrydis yra atšauktas[32].

[27] Šiuo klausimu žr. 2020 m. birželio 11 d. Sprendimą *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, 59 punktas).

[28] Pagal analogiją žr. 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimą *Irish Ferries* (C-570/19, EU:C:2021:664, 64 punktas).

[29] Išskirta mano.

[30] Dėl šios sąvokos pagal analogiją žr. 2021 m. rugsėjo 2 d. Sprendimą *Irish Ferries* (C-570/19, EU:C:2021:664, 68 ir 69 punktai).

[31] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 4 straipsnį.

[32] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnį.

38. Vis dėlto neginčytina, kad oro vežėjai negali laisvai „siūlyti“ [33] šių skrydžių savo klientams, nes net ir tuo atveju, kai jie juos vykdo, galutinis sprendimas dėl asmenų, kurie bus įlaipinami, priklauso valdžios institucijoms. Iš tiesų valdžios institucijos gali priimti sprendimus šiuo klausimu remdamosi įvairiais kriterijais, pavyzdžiui, keleivių sveikata, amžiumi, pažeidžiamumu ir (arba) galiausiai jų pilietybe [34].

39. Norėčiau trumpai pridurti, kad jokiu būdu nėra akivaizdu, kad visi į pradinį skrydį registruoti keleiviai iš tikrųjų galėjo būti perregistruoti į nauja skrydį. Iš tiesų repatriaciniams skrydžiams gali būti taikomos griežtesnės saugumo ir medicininės saugos priemonės, kad būtų užtikrinta įgulos ir keleivių apsauga, todėl gali sumažėti laisvų vietų skaičius [35].

40. Taigi TW siūlomas Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalies aiškinimas prieštarautų gerai žinomam teisės principui *ad impossibilia nemo tenetur* (niekas neprivalo daryti to, kas neįmanoma) [36].

41. Suprantu, kad, TW požiūriu, tarp iš pradžių užsakyto skrydžio ir repatriacinio skrydžio, į kurį jis ir jo sutuoktinė galiausiai buvo įlaipinti, nėra didelio skirtumo: abu skrydžius vykdė tas pats oro vežėjas (*Austrian Airlines*), jie išskrido tuo pačiu metu ir skrido tuo pačiu lėktuvu. Tačiau tai, ką TW gali laikyti „nereikšmingais formalumais“, teisiniu požiūriu yra labai svarbu: pradinis skrydis buvo civilinis skrydis, kurį *Austrian Airlines* vykdė savarankiškai, vykdydama savo komercinę veiklą, ir kuriuo buvo vežami keleiviai su bilietu, „kurį išdavė arba įgaliojo išduoti oro vežėjas arba jo įgaliotasis atstovas“ [37], o faktinis skrydis buvo repatriacinis skrydis, kurio ypatumus jau nurodžiau. Todėl tai, kad repatriaciniam skrydžiui buvo suteiktas kitoks skrydžio numeris, yra ne paprastas formalumas, o aiškus požymis, kad skrydis, į kurį buvo įlaipintas TW ir jo sutuoktinė, turėjo kitokį teisinį statusą nei tas, kuris buvo užsakytas iš pradžių.

42. Penkta, nėra svarbu, kad TW siūlomas aiškinimas padėtų apsaugoti vartotojus, o tai yra vienas iš Reglamentu Nr. 261/2004 siekiamų tikslų. Kad ir koks pagirtinas būtų šis tikslas, juo negalima remtis aiškinant šio reglamento nuostatas taip, kad jų taikymo sritis būtų platesnė, nei numatė Sąjungos teisės aktų leidėjas, ir galbūt platesnė, nei leidžiama pagal galiojančias Sutarties nuostatas.

43. Apibrėždamas Reglamento Nr. 261/2004 dalyką ir materialinę taikymo sritį ES teisės aktų leidėjas užtikrino interesų pusiausvyrą tarp: i) būtinybės apsaugoti vartotojus, nes jie yra silpnoji komercinių sandorių šalis; ii) teisėtų finansinių ir komercinių oro vežėjų interesų būti atsakingiems tik už įvykius, kuriuos jie galėjo numatyti arba tam tikru būdu kontroliuoti; ir iii) valstybių narių intereso vykdyti savo diplomatines funkcijas taip, kad ES vidaus rinka ir bendros transporto taisyklės joms nedarytų poveikio. Teisingumo Teismas neturi keisti šios pusiausvyros, kūrybiškai aiškindamas jos taisykles.

44. Nuostata „sunkūs laikai reikalauja drastiškų priemonių“ gali galioti medicinoje [38], tačiau, remiantis mano kuklia patirtimi, ji nebūtinai *mutatis mutandis* taikytina teisės srityje.

[33] Plg. Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies tekstą.

[34] Dėl pastarojo elemento apskritai žr. Curti Gialdino, C., *Diritto Diplomatico-Consolare Internazionale ed Europeo*, 5th edition, Giappichelli, 2020, p. 521.

[35] Pavyzdžiui, gali būti, kad reikėjo apriboti keleivių skaičių, kad būtų užtikrintas minimalus atstumas tarp jų sėdimų vietų.

[36] Dėl šio principo žr. generalinio advokato H. Mayras išvadą byloje *Komisija / Italija* (39/72, EU:C:1973:5, p. 123) ir generalinio advokato N. Wahl išvadą byloje *Buzzi Unicem / Komisija* (C-267/14 P, EU:C:2015:696, 70 punktas).

[37] Žr. Reglamento Nr. 261/2004 2 straipsnio f punktą.

[38] Ši nuostata kildinama iš senovės graikų gydytojo Hipokrato iš Koso salos (~460–370 m. pr. Kr.) aforizmų.

45. Atsižvelgdamas į išdėstytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui į pirmąjį pateiktą klausimą atsakyti, kad repatriacinis skrydis, vykdomas įgyvendinant valstybėje narėje viešosios valdžios funkciją, negali būti laikomas „nukreipimu kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalį.

B. Dėl antrojo klausimo: oro vežėjų pareigos atšaukus skrydį

46. Antruoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas siekia sužinoti, ar Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalį reikia aiškinti taip, kad keleivis, kuris pats registruojasi į repatriacinį skrydį ir sumoka valstybei už šį skrydį privalomąjį išlaidas padengiantį mokestį, turi tiesiogiai iš šio reglamento nuostatų kylančią teisę reikalauti iš oro vežėjo kompensuoti šias išlaidas, net jei šios išlaidos nėra vien skrydžio išlaidos.

47. Mano nuomone, atsakymas į šį klausimą logiškai išplaukia iš to, ką paaiškinau pirma: kadangi nacionalinių valdžios institucijų organizuojamas repatriacinis skrydis nėra „nukreipimas kitu maršrutu“, oro vežėjas neturėtų padengti jo išlaidų. Taigi Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalis nesuteikia pagrindo manyti, kad TW gali reikalauti iš *Austrian Airlines* grąžinti ministerijai sumokėtą privalomą įmoką už repatriacinį skrydį.

48. Vis dėlto, kaip jau minėta šios išvados 20 punkte, siekdamas visapusiškai padėti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui, laikysiu, kad antruoju klausimu plačiau klausiama apie pareigas, kurios oro vežėjams kyla pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7–9 straipsnius, kai dėl priežasčių, susijusių su pandemija, kaip antai COVID-19, turi būti atšauktas atgalinis skrydis ir keleivis turi užsiregistruoti į repatriacinį skrydį.

49. Reikėtų pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7–9 straipsniuose oro vežėjams iš esmės nustatyta trejopa pareiga atšaukus skrydžius: i) leisti keleiviui rinktis galimybę atgauti visą už perkant bilietą sumokėtą sumą ir vykti kitu maršrutu; ii) teikti pagalbą; ir iii) sumokėti kompensaciją.

50. Dabar trumpai iš eilės nagrinėsiu kiekvieną iš šių pareigų.

1. Kompensacija

51. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą ir 7 straipsnį atšaukus skrydį keleiviai, išskyrus tam tikras išimtis, turi teisę gauti kompensaciją – fiksuotą sumą, kurios dydis priklauso nuo daugelio kintamųjų.

52. Vis dėlto Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalyje numatyta, kad „[s]krydį vykdantis oro vežėjas neprivalo mokėti kompensacijos <…>, jei gali įrodyti, kad skrydis buvo atšauktas dėl ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“ [39].

53. Šioje byloje tikėtina, kad skrydį būtų galima laikyti atšauktu dėl ypatingų aplinkybių, dėl kurių kompensacija nebus mokama. Kaip generalinė advokatė L. Medina konstatavo byloje *UFC – Que choisir ir CLCV*, tokia pandemija, kaip COVID-19, „iš esmės atitinka „neišvengiamų ir nepaprastų

[39] Taip pat žr. Reglamento Nr. 261/2004 15 konstatuojamąją dalį.

aplinkybių“ sąvokos sudedamuosius elementus. Iš tiesų tai yra situacija, kurios niekas negali valdyti ir kurios pasekmių nebūtų buvę galima išvengti, net jei būtų imtasi visų pagrįstų priemonių“ [40].

54. Tikriausiai dėl šios priežasties prašyme priimti prejudicinį sprendimą neminima jokio klausimo dėl galimos kompensacijos, kurios TW reikalauja iš oro vežėjo pagal Reglamento Nr. 261/2004 7 straipsnį. Bet kuriuo atveju dėl to sprendimą turėtų priimti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.

2. Pagalba (ir rūpinimasis)

55. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies b punktą ir 9 straipsnį atšaukus skrydį keleiviams turi būti pasiūlytas maistas ir gaivieji gėrimai, apgyvendinimas viešbutyje, transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą ir „du kartus nemokamai paskambinti telefonu, išsiųsti telekso ar fakso pranešimus arba elektroninius laiškus“. Vis dėlto iš šių nuostatų aiškiai matyti, kad tik pastarosios rūšies pagalba turėtų būti teikiama esant tokiai situacijai, kokia nagrinėjama pagrindinėje byloje, kai dėl atšaukto atgalinio skrydžio nėra atidedamas keleivio išvykimas [41].

56. Vis dėlto egzistuoja papildoma pagalbos forma, kurią oro vežėjai privalo teikti atšaukus skrydžius, nors Reglamento Nr. 261/2004 9 straipsnyje ji nėra aiškiai įvardyta: būtent pareiga *informuoti* keleivį apie atšauktą skrydį ir apie keleivio teises. Iš Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto, 2 ir 4 dalių formuluotės, aiškinamos atsižvelgiant į jo 12 ir 20 konstatuojamąsias dalis, matyti, kad oro vežėjai privalo informuoti keleivį apie skrydžio atšaukimą. Ši pareiga turi būti suprantama kaip pareiga *nedelsiant* informuoti keleivius po to, kai skrydis atšaukiamas, kad jie galėtų pasirūpinti kitomis priemonėmis ir *veiksmingai* pasinaudoti teisėmis [42]. Pavyzdžiui, ši pareiga gali apimti būtinybę įspėti keleivius, kad organizuojamas vienas ar keli repatriaciniai skrydžiai (net jei oro vežėjas negali pasiūlyti keleiviams vietų tuose skrydžiuose).

57. Kaip Teisingumo Teismas patvirtino Sprendime *McDonagh*, oro vežėjai negali būti laikomi atleistais nuo pareigos vykdyti įsipareigojimus, susijusius su pagalba ir rūpinimusi keleiviais esant išimtinėms aplinkybėms [43]. Faktiškai būtent tokiose situacijose keleiviams gali būti labiausiai reikalinga, kad vežėjai vykdytų savo pareigas teikti pagalbą ir rūpintis keleiviais.

58. Kaip suprantu, apie skrydžio atšaukimą TW ir jo sutuoktinę informavo ne *Austrian Airlines*, o kelionių organizatorius. Tačiau nenurodyta, ar kelionių organizatoriaus pranešimas buvo pateiktas per protingą laiką, kai skrydis buvo atšauktas, ar pavėluotai, dėl ko TW negalėjo ieškoti alternatyvių sprendimų.

59. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi tinkamai išsiaiškinti ir šį klausimą. Apskritai tas teismas turi nustatyti, ar TW įrodė, kad patyrė tam tikrą žalą dėl to, kad *Austrian Airlines* jo neinformavo apie atšauktą skrydį, ir, jei taip, nustatyti mokėtinos

[40] Išvados byloje C-407/21, EU:C:2022:690, 44 punktas.

[41] Taip pat žr. Reglamento Nr. 261/2004 13 konstatuojamąją dalį („kol jie laukia vėlesnio skrydžio“).

[42] Šiuo klausimu žr. 2019 m. liepos 29 d. Sprendimą *Rusu* (C-354/18, EU:C:2019:637, 54 ir 55 punktai).

[43] Šiuo klausimu žr. 2013 m. sausio 31 d. sprendimą (C-12/11, EU:C:2013:43, 30 punktas). Pažymėtina, kad toje byloje nagrinėjama situacija turėjo daug panašumų su šioje byloje nagrinėjama situacija. Tuo atveju skrydis buvo atšauktas dėl ugnikalnio Eyjafjallajökull išsiveržimo Islandijoje: neįprastas ir nenuspėjamas įvykis, turėjęs plataus masto pasekmių aviacijai Europos Sąjungoje (dalies Europos oro erdvės uždarymas, daugelio skrydžių atšaukimas ir t. t.) ir už jos ribų.

kompensacijos dydį [44]. Kaip generalinė advokatė E. Sharpston teigė byloje *Sousa Rodríguez ir kt.*, „[n]ors tokia kompensacija nėra eksplicitiškai numatyta, akivaizdu, kad įpareigojimas rūpintis ir teikti pagalbą neturėtų prasmės, jeigu jo nebūtų galima įvykdyti priverstinai“ [45].

60. Šiomis aplinkybėmis, atsižvelgdamas į prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo suformuluotą antrąjį klausimą, tik trumpai pridurčiau, kad, mano nuomone, negali būti laikoma, kad TW ir jo sutuoktinei teko sumokėti ministerijai už repatriacinį skrydį dėl to, kad oro vežėjas tinkamai nepasirūpino keleiviais.

3. Galimybė atgauti sumokėtą sumą arba nukreipimas kitu maršrutu

61. Pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 9 straipsnį atšaukus skrydį keleiviams iš esmės turėtų būti pasiūlyta pasirinkti, ar atgauti visą bilieto kainą už neįvykusią kelionės dalį, ar būti kuo greičiau nukreiptiems kitu maršrutu „panašiomis kelionės sąlygomis“ ar kitu jiems patogiu laiku.

62. Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą suprantu, kad dėl tuo metu priimtų viešųjų priemonių, skirtų kovai su pandemija, bent jau artimiausiu metu nebuvo alternatyvų, kurios leistų TW ir jo sutuoktinei vykti kitu maršrutu „panašiomis kelionės sąlygomis“. Taigi nukreipimo kitu maršrutu galimybė buvo arba neįmanoma, arba labai mažai tikėtina, kad tai būtų įmanoma padaryti per protingą laiką [46]. Bet kuriuo atveju pareiga siūlyti nukreipimą kitu maršrutu nustoja galioti, kai keleivis pasirenka repatriacinį skrydį [47].

63. Nepaisant to, oro vežėjo prievolė atlyginti keleiviams visas atšauktos kelionės išlaidas, atitinkančias „už bilietą jį perkant sumokėtą sumą“, išlieka. Dėl šios pareigos ne tik nenustatyta jokių sąlygų (priešingai nei dėl pareigos suteikti tam tikros rūšies pagalbą) ar išimčių (priešingai nei dėl pareigos sumokėti kompensaciją), bet ji taip pat taikoma, kaip aiškiai nurodyta Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 2 dalyje, „keleiviams, kurių skrydžiai yra paketo dalis, išskyrus teisę atgauti sumokėtą sumą, jei tokia teisė įgyjama“ pagal dabar galiojančią Direktyvą (ES) 2015/2302.

64. Jei teisingai suprantu, panašu, kad tai yra TW ir jo sutuoktinės atvejis.

65. Atsižvelgdamas į tai, kas išdėstyta, siūlau Teisingumo Teismui atsakyti į antrąjį klausimą, kad Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7–9 straipsniuose reikalaujama: kai dėl priežasčių, susijusių su pandemija, kaip antai COVID-19, turi būti atšauktas atgalinis skrydis ir keleivis turi užsiregistruoti į repatriacinį skrydį, oro vežėjas: i) atlygina žalą, kurią keleivis patyrė dėl to, kad oro vežėjas neinformavo jo apie atšauktą skrydį ir keleivio teises; ir ii) grąžina keleiviui visą bilieto kainą už neįvykusią kelionės dalį.

[44] Nesant ES taisyklių šiuo klausimu, tai turi padaryti nacionalinis teismas, vadovaudamasis nacionalinio procesinio savarankiškumo principu. Šiuo klausimu žr. 2018 m. spalio 24 d. Sprendimą *XC ir kt.* (C-234/17, EU:C:2018:853, 21 ir 22 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

[45] Išvados byloje C-83/10, EU:C:2011:427, 60 punktas.

[46] Taip pat žr. 2020 m. gegužės 13 d. Komisijos rekomendaciją (ES) 2020/648 dėl čekių, kurie keleiviams ir keliautojams siūlomi kaip alternatyvi kompensacija už kelionių paslaugų paketus ir transporto paslaugas, atšauktus dėl COVID-19 pandemijos (C(2020) 3125) (OL L 151, 2020, p. 10); jos 7 konstatuojamojoje dalyje nustatyta: „Kadangi dabartinėmis aplinkybėmis vykimas kitu maršrutu nelabai įmanomas, *de facto* lieka rinktis iš įvairių kompensacijos variantų“. Taip pat žr. *mutatis mutandis* Komisijos pranešimo „ES keleivių teisių reglamentų aiškinamosios gairės dėl kintančios epideminės COVID-19 situacijos“ (OL C 89 I, 2020, p. 1) 2.1 punktą.

[47] Šiuo klausimu žr. doktrinoje Erotokritou, C., Grigorieff, C-Y., „ES Regulation No 261/2004 on Air Passenger Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances“, Air & Space Law, Special issue, 2020, 123–142 punktai, p. 130.

C. Baigiamosios pastabos

66. Galiausiai norėčiau pateikti kelias baigiamąsias pastabas, kurios, tikiuosi, gali padėti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teismui išspręsti nagrinėjamą ginčą. Iš tiesų man atrodo, kad, be pirma aprašyto būdo, TW gali pasinaudoti *alternatyvia galimybe* – reikalauti tam tikros kompensacijos už permokėtą sumą, susijusią su atgaliniu skrydžiu [48].

67. Kaip minėta, TW ir jo sutuoktinė įsigijo skrydžio bilietą kartu su kelionės paslaugų paketu. Tai reiškia, kad taikytinos Direktyvos 2015/2302 nuostatos. Kaip neseniai Teisingumo Teismas nusprendė Sprendime *FTI Touristik (Kelionės į Kanarų salas paketas)* [49], pagal šios direktyvos 14 straipsnio 1 dalį keliautojai turi teisę į kainos sumažinimą dėl nepakankamos atitikties vykdant kelionės paslaugų paketo sutartį [50] net ir tais atvejais, kai nepakankamą atitiktį lemia apribojimai, nustatyti siekiant užkirsti kelią infekcinės ligos, kaip antai COVID-19, plitimui. Iš tiesų teisė į kainos sumažinimą priklauso tik nuo sąlygos, kad buvo nepakankama atitiktis, už kurią keliautojas nėra atsakingas. Išimtinių aplinkybių, kurios galėjo lemti neatitiktį, buvimas neatleidžia organizatoriaus nuo atsakomybės šiuo atžvilgiu.

68. Mano nuomone, kainos sumažinimas, į kurį TW ir jo sutuoktinė turi teisę, iš esmės turėtų atitikti atšaukto skrydžio į abi puses kainą.

69. Galiausiai trumpai norėčiau pažymėti, kad Reglamento Nr. 261/2004 12 straipsnio 1 dalyje nustatyta, jog šis reglamentas taikomas „nepažeidžiant keleivių teisės gauti papildomą kompensaciją ir [pagal šį reglamentą] gautos kompensacijos suma gali būti atimama iš tokios kompensacijos sumos“. Kaip Teisingumo Teismas nusprendė Sprendime *Sousa Rodríguez ir kt.*, toje nuostatoje pavartotą „papildomos kompensacijos“ sąvoką reikia aiškinti taip, kad „ji suteikia nacionaliniam teismui galimybę *Monrealio konvencijoje* ar *nacionalinėje teisėje* numatytomis sąlygomis kompensuoti dėl neįvykdytos vežimo oro transportu sutarties patirtą žalą, įskaitant neturtinę“. Be to, Teisingumo Teismas taip pat konstatavo, kad šio reglamento 12 straipsniu „nacionalinis teismas negali remtis kaip teisiniu pagrindu, kad oro vežėjui nurodytų atlyginti keleiviams, kurių skrydis buvo atidėtas arba atšauktas, išlaidas, jų patirtas dėl to, kad šis vežėjas neįvykdė jam šio reglamento 8 ir 9 straipsniuose numatytos pareigos suteikti pagalbą ir pasirūpinti“ [51].

70. Kitaip tariant, jei TW ir jo sutuoktinė būtų patyrę *papildomos* ir *kitokio* pobūdžio žalos nei ta, kuri atsirado dėl to, kad *Austrian Airlines* neįvykdė Reglamente Nr. 261/2004 nustatytų įpareigojimų, būtų galima reikalauti papildomos kompensacijos pagal nacionalinę teisę.

71. Apibendrindamas norėčiau pasakyti, kad, mano nuomone, TW, paprastai tariant, turi rimtų priežasčių teigti, kad jis galiausiai du kartus sumokėjo už skrydį pirmyn ir atgal už save ir savo sutuoktinę: vieną kartą oro vežėjui, kitą – ministerijai. Tačiau Reglamento Nr. 261/2004 nuostatose neįžvelgiu jokio pagrindo TW reikalauti iš oro vežėjo grąžinti sumą, sumokėtą

[48] Akivaizdu, kad šių dviejų formų kompensacijos negalima derinti, nes tai reikštų kompensacijos dubliavimą. Šiuo atžvilgiu pažymėtina, kad pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 14 straipsnio 5 dalį „teisė gauti žalos atlyginimą ar teisė į kainos sumažinimą nedaro poveikio keliautojų teisėms pagal [Reglamentą Nr. 261/2004] <…> Pagal šią direktyvą išmokėtas žalos atlyginimas arba suteiktas kainos sumažinimas ir pagal [tą reglamentą] išmokėtas žalos atlyginimas arba suteiktas kainos sumažinimas *išskaitomi* vienas iš kito, *kad būtų išvengta žalos atlyginimo permokų*“ (išskirta mano). Be to, Reglamento Nr. 261/2004 8 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad oro vežėjo pareiga kompensuoti keleiviams visą bilieto kainą už neįvykusią kelionės dalį taip pat taikoma keleiviams, kurių skrydžiai yra paketo dalis, *išskyrus atvejus*, kai tokia teisė atsiranda pagal dabar galiojančią Direktyvą 2015/2302.

[49] 2023 m. sausio 12 d. sprendimas (C-396/21, EU:C:2023:10).

[50] Direktyvos (ES) 2015/2302 3 straipsnio 13 dalyje „nepakankama atitiktis“ apibrėžiama kaip „į paketą įtrauktų kelionės paslaugų neteikimas arba netinkamas jų teikimas“.

[51] 2011 m. spalio 13 d. sprendimas (C-83/10, EU:C:2011:652, 46 punktas).

ministerijai kaip privalomą įnašą už repatriacinį skrydį. Priešingai, pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalį jis turi teisę reikalauti, kad jam būtų grąžinta visa atgalinio skrydžio bilieto kaina. Arba pagal Direktyvos (ES) 2015/2302 14 straipsnio 1 dalį jis gali turėti teisę reikalauti iš kelionių organizatoriaus sumažinti kainą dėl nepakankamos atitikties vykdant kelionės paslaugų paketo sutartį, nes nebuvo atgalinio skrydžio.

V. Išvada

72. Atsižvelgdamas į visus išdėstytus argumentus, siūlau Teisingumo Teismui taip atsakyti į *Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) pateiktus prejudicinius klausimus:

– repatriacinis skrydis, vykdomas įgyvendinant valstybėje narėje viešosios valdžios funkciją, negali būti laikomas „nukreipimu kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis“, kaip tai suprantama pagal 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 straipsnio 1 dalies a punktą ir 8 straipsnio 1 dalį; ir

– Reglamento Nr. 261/2004 5 ir 7–9 straipsniuose reikalaujama: kai dėl priežasčių, susijusių su pandemija, kaip antai COVID-19, turi būti atšauktas atgalinis skrydis ir keleivis turi užsiregistruoti į repatriacinį skrydį, oro vežėjas: i) atlygina žalą, kurią keleivis patyrė dėl to, kad oro vežėjas jo neinformavo apie atšauktą skrydį ir keleivio teises; ir ii) grąžina keleiviui visą bilieto kainą už neįvykusią kelionės dalį.