Teismo praktikos rinkinys

TEISINGUMO TEISMO (ketvirtoji kolegija) SPRENDIMAS

2021 m. rugsėjo 2 d.*

Turinys

Teisinis pagrindas . . . 3
Sąjungos teisė . . . 3
Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 . . . 3
Reglamentas (EB) Nr. 261/2004 . . . 9
Airijos teisė . . . 9
Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai . . . 10
Dėl prejudicinių klausimų . . . 14
Dėl pirmojo klausimo . . . 14
Dėl trečiojo klausimo . . . 17
Dėl antrojo ir ketvirtojo klausimų bei penktojo klausimo a punkto . . . 19
Dėl penktojo klausimo b punkto . . . 21
Dėl šeštojo klausimo . . . 22
Dėl septintojo klausimo . . . 24
Dėl aštuntojo klausimo . . . 25
Dėl devintojo klausimo . . . 26
Dėl dešimtojo klausimo . . . 27
Dėl bylinėjimosi išlaidų . . . 31

* Proceso kalba: anglų.

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – Jūrų transportas – Jūrų ir vidaus vandenų maršrutais vykstančių keleivių teisės – Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 – 18 ir 19 straipsniai, 20 straipsnio 4 dalis, 24 ir 25 straipsniai – Keleivių vežimo paslaugų atšaukimas – Pavėluotas laivo pristatymas vežėjui – Įspėjimas iki numatytos pradinės išvykimo datos – Pasekmės – Teisė į maršruto pakeitimą – Tvarka – Papildomų išlaidų padengimas – Teisė į kompensaciją – Skaičiavimas – Bilieto kainos sąvoka – Nacionalinė Reglamento Nr. 1177/2010 vykdymą užtikrinanti įstaiga – Kompetencija – Skundo sąvoka – Galiojimo vertinimas – Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 16, 17, 20 ir 47 straipsniai – Proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principai“

Byloje C-570/19

dėl *High Court* (Aukštasis teismas, Airija) 2019 m. liepos 22 d. sprendimu, kurį Teisingumo Teismas gavo 2019 m. liepos 26 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

Irish Ferries Ltd

prieš

National Transport Authority

TEISINGUMO TEISMAS (ketvirtoji kolegija),

kurį sudaro kolegijos pirmininkas M. Vilaras, teisėjai N. Piçarra, D. Šváby (pranešėjas), S. Rodin ir K. Jürimäe,

generalinis advokatas M. Szpunar,

posėdžio sekretorė C. Strömholm, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2020 m. rugsėjo 9 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

– *Irish Ferries Ltd*, atstovaujamos solisitorių V. Power, T. O’Donnell, B. McGrath, E. Roberts, SC C. Donnelly ir P. Sreenan,

– *National Transport Authority*, atstovaujamos SC M. Collins ir D. McGrath, BL S. Murray, solisitorių M. Doyle, K. Quigley ir E. O’Hanrahan,

– Airijos, atstovaujamos M. Browne, G. Hodge, J. Quaney ir A. Joyce, padedamų SC P. McGarry ir BL M. Finan,

– Europos Parlamento, atstovaujamo L. G. Knudsen ir A. Tamás,

– Europos Sąjungos Tarybos, atstovaujamos O. Segnana ir R. Meyer,

– Europos Komisijos, atstovaujamos N. Yerrell, L. Armati ir S. L. Kalėdos,

susipažinęs su 2021 m. kovo 4 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

priima šį

Sprendimą

1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl 2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004 (OL L 334, 2010, p. 1), 18 ir 19 straipsnių, 20 straipsnio 4 dalies, 24 ir 25 straipsnių išaiškinimo ir šio reglamento galiojimo.

2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Irish Ferries Ltd* ir *National Transport Authority* (Nacionalinė transporto tarnyba, Airija; toliau – Airijos transporto tarnyba) ginčą dėl kompensacijos keleiviams sąlygų, atšaukus reisus iš Dublino (Airija) į Šerbūrą (Prancūzija).

Teisinis pagrindas

Sąjungos teisė

Reglamentas (ES) Nr. 1177/2010

3 Reglamento Nr. 1177/2010 1, 2, 3, 12–15, 17 ir 19 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(1) Sąjungos veiksmais jūrų ir vidaus vandenų kelių transporto srityje, be kita ko, turėtų būti siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, panašų į kitų rūšių transporto srityse užtikrinamą keleivių apsaugos lygį. Be to, reikėtų visapusiškai atsižvelgti į bendrus vartotojų apsaugos reikalavimus.

(2) Kadangi jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstantis keleivis yra silpnesnė vežimo sutarties šalis, visiems keleiviams turėtų būti užtikrinamas būtiniausias apsaugos lygis. Niekas neturėtų trukdyti vežėjams pasiūlyti keleiviui palankesnes, nei nustatyta šiame reglamente, sutarties sąlygas. Tuo pat metu šiuo reglamentu siekiama nesikišti į verslo įmonių komercinius santykius, susijusius su prekių vežimu. Visų pirma prekių vežėjų ir keleivių vežėjų susitarimai neturėtų būti traktuojami kaip vežimo sutartys pagal šį reglamentą, taigi neturėtų suteikti teisės vėlavimo atveju prekių vežėjui arba jo darbuotojams gauti kompensaciją pagal šį reglamentą.

(3) Keleivių apsauga turėtų būti taikoma ne tik keleivių vežimo tarp valstybių narių teritorijoje esančių uostų paslaugoms, bet ir keleivių vežimo tarp tokių uostų ir ne valstybių narių teritorijoje esančių uostų paslaugoms, atsižvelgiant į konkurencijos iškraipymo keleivių vežimo rinkoje riziką. Dėl to terminas „Sąjungos vežėjas“ šiame reglamente turėtų būti aiškinamas kuo plačiau, tačiau nedaryti poveikio kitiems Sąjungos teisės aktams, pavyzdžiui, 1986 m. gruodžio 22 d. Tarybos reglamentui (EEB) Nr. 4056/86, nustatančiam išsamias Sutarties 85 ir 86 straipsnių taikymo jūrų transportui taisykles [(OL L 378, 1986, p. 4; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 241)], ir 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos

reglamentui (EEB) Nr. 3577/92, taikančiam laisvės teikti paslaugas principą jūrų transportui valstybėse narėse (jūrų kabotažas) [(OL L 364, 1992, p. 7; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 6 sk., 2 t., p. 10)].

<…>

(12) Keleiviai turėtų būti atitinkamai informuojami, jeigu kokia nors keleivių vežimo ar kruizo paslauga atšaukiama arba ją vėluojama suteikti. Ta informacija turėtų padėti keleiviams imtis būtinų veiksmų, taip pat prireikus gauti daugiau informacijos apie kitas susisiekimo galimybes.

(13) Reikėtų mažinti keleivių nepatogumus, patiriamus, jeigu kelionė atšaukiama arba daug vėluojama. Tuo tikslu keleiviais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, keleiviai turėtų galėti atsisakyti kelionės ir atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba jiems turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti kitą maršrutą priimtinomis sąlygomis. Keleiviai nebūtinai turi būti apgyvendinami viešbučio kambariuose, tai gali būti bet kurios kitos tinkamos apgyvendinimo patalpos, visų pirma priklausančios nuo su kiekviena konkrečia situacija susijusių aplinkybių, keleivių transporto priemonių ir laivo ypatumų. Atsižvelgiant į tai ir deramai pagrįstais ypatingų ir skubių aplinkybių atvejais vežėjai, bendradarbiaudami su civilinėmis institucijomis, turėtų galėti pasinaudoti visa turima atitinkama įranga.

(14) Vežėjai turėtų numatyti tam tikru procentiniu bilieto kainos dydžiu pagrįstą kompensaciją, keleiviams išmokamą tuo atveju, jei keleivių vežimo paslauga atšaukiama arba vėluojama ją suteikti, išskyrus atvejus, kai paslauga atšaukiama arba vėluojama ją suteikti dėl oro sąlygų, keliančių grėsmę saugiam laivo eksploatavimui, ar ypatingų aplinkybių, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

(15) Vadovaujantis visuotinai pripažintais principais, vežėjams turėtų tekti našta įrodyti, kad paslauga atšaukta arba vėluota ją suteikti dėl tokių oro sąlygų ar ypatingų aplinkybių.

<…>

(17) Ypatingomis aplinkybėmis turėtų būti laikomos šios aplinkybės, bet jomis neapsiribojama: gaivalinės nelaimės, pvz., gaisrai ir žemės drebėjimai, teroristiniai išpuoliai, karai ir kariniai arba civiliniai ginkluoti konfliktai, sukilimai, karinė arba neteisėta konfiskacija, darbo konfliktai, sergančio, sužeisto asmens ar mirusiojo palaikų gabenimas į krantą, paieškos ir gelbėjimo operacijos jūrų ar vidaus vandenyse, aplinkos apsaugai būtinos priemonės, laivų eismo valdymo įstaigų ar uostų direkcijų priimti sprendimai arba kompetentingų institucijų sprendimai dėl viešosios tvarkos ir saugos, taip pat dėl neatidėliotinų transporto poreikių tenkinimo.

<…>

(19) Europos Sąjungos Teisingumo Teismas jau yra nustatęs, kad problemoms, dėl kurių paslaugos atšaukiamos ar vėluojama jas suteikti, ypatingų aplinkybių samprata gali būti taikoma tik tuo atveju, jei jos kyla dėl įvykių, kurie nebūdingi įprastam atitinkamo vežėjo veiklos vykdymui, ir kurių jis faktiškai negali valdyti. Reikėtų pažymėti, kad vežėjas iš tiesų negali valdyti oro sąlygų, keliančių grėsmę saugiam laivo eksploatavimui.“

4 Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnyje „Taikymo sritis“ nurodyta:

„1. Šis reglamentas taikomas keleiviams, kurie keliauja:

a) naudodamiesi keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje;

b) naudodamiesi keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas nėra valstybės narės teritorijoje, o išlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje, jei paslaugą teikia Sąjungos vežėjas, kaip apibrėžta 3 straipsnio e punkte;

c) naudodamiesi kruizu [kruizo paslauga], kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje. Tačiau tiems keleiviams netaikoma 16 straipsnio 2 dalis, 18, 19 straipsniai ir 20 straipsnio 1 ir 4 dalys.

2. Šis reglamentas netaikomas keleiviams, kurie keliauja:

a) laivais, kurių sertifikatuose nurodytas keleivių skaičius yra ne daugiau kaip 12;

b) laivais, kurių įgulą, atsakingą už laivo eksploatavimą, sudaro ne daugiau kaip trys asmenys arba kai bendras keleivių vežimo maršruto atstumas į vieną pusę yra mažesnis nei 500 metrų;

c) naudodamiesi kitomis nei kruizai ekskursijų ir pažintinių turų paslaugomis; arba

d) ne mechaniniu būdu varomais laivais ir autentiškais istoriniais keleiviniais laivais, suprojektuotais iki 1965 m., pastatytais beveik vien iš autentiškų medžiagų ir turinčiais leidimą vežti iki 36 keleivių, arba pavienėmis jų kopijomis.

3. Dvejų metų laikotarpiu nuo 2012 m. gruodžio 18 d. valstybės narės gali netaikyti šio reglamento mažesniems nei 300 tonų bendrojo tonažo jūrų laivams, eksploatuojamiems vidaus transporte [vidaus vandenyse], jei nacionalinės teisės aktais atitinkamai užtikrinamos šiame reglamente nustatytos keleivių teisės.

4. Valstybės narės gali šio reglamento netaikyti keleivių vežimo paslaugoms, susijusioms su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, viešojo paslaugų pirkimo sutartimis ar integruotomis paslaugomis, jei nacionalinės teisės aktais panašiai užtikrinamos šiame reglamente nustatytos keleivių teisės.

<…>“

5 Šio reglamento 3 straipsnyje pateiktos tokios sąvokos:

„<…>

f) keleivių vežimo paslauga – komercinė keleivių vežimo jūrų ar vidaus vandenų keliais paslauga, teikiama pagal paskelbtą tvarkaraštį;

<…>

m) vežimo sutartis – sutartis dėl vežimo, kurią sudarė vežėjas ir keleivis vienai ar daugiau keleivių vežimo ar kruizo paslaugų suteikti;

n) bilietas – galiojantis dokumentas arba kitas vežimo sutarties įrodymas;

<…>

r) rezervacija – konkrečios keleivių vežimo ar kruizo paslaugos užsakymas;

<…>“

6 Minėto reglamento 4 straipsnio „Bilietai ir nediskriminacinės sutarties sąlygos“ 2 dalyje numatyta:

„Nedarydami poveikio socialiniams tarifams, vežėjai ar bilietų pardavėjai plačiajai visuomenei siūlo sutarties sąlygas ir tarifus tiesiogiai ar netiesiogiai nediskriminuodami galutinio vartotojo dėl jo nacionalinės priklausomybės arba dėl vežėjų ar bilietų pardavėjų įsisteigimo Sąjungoje vietos.“

7 To paties reglamento II skyriaus „Neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų teisės“ 7 straipsnio „Teisė būti vežamam“ 2 dalyje nustatyta:

„Rezervacijos ir bilietai neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims siūlomi be papildomo mokesčio ir tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir kitiems keleiviams.“

8 Reglamento Nr. 1177/2010 III skyriuje „Vežėjų ir terminalų operatorių pareigos kelionės pertraukimo atveju“ 18 straipsnio „Maršruto pakeitimas ir sumokėtos sumos grąžinimas atšaukto ar atidėto išvykimo atveju“ nustatyta:

„1. Kai vežėjas pagrįstai numato, kad keleivių vežimo paslauga bus atšaukta arba išvykimas iš uosto terminalo atidėtas ilgiau kaip 90 minučių, keleiviui nedelsiant siūloma pasirinkti:

a) vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis, kaip nustatyta vežimo sutartyje, jei yra galimybė, – kuo anksčiau, ir be jokio papildomo mokesčio;

b) už bilietą sumokėtos sumos grąžinimą ir atitinkamais atvejais nemokamą grįžimo į pradinę išvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, paslaugą, jei yra galimybė, – kuo anksčiau.

2. Jei keleivių vežimo paslauga atšaukiama arba išvykimas iš uosto atidedamas ilgiau kaip 90 minučių, keleiviai turi teisę į tokį maršruto pakeitimą arba už bilietą sumokėtos sumos sugrąžinimą iš vežėjo.

3. Sumokėta suma grąžinama, kaip numatyta 1 dalies b punkte ir 2 dalyje, per septynias dienas grynaisiais pinigais, elektroniniu banko pervedimu, banko pavedimu arba banko čekiais, sugrąžinant visą bilieto kainos sumą, už kurią jis buvo įsigytas, už neįvykusią kelionės dalį ar dalis ir už jau įvykusią kelionės dalį ar dalis, jei pagal keleivio pradinį kelionės planą kelionė netenka prasmės. Jei keleivis sutinka, už bilietą sumokėta suma taip pat gali būti grąžinta čekiais ir (arba) gali būti kompensuota suteikiant kitas paslaugas, kurių vertė atitinka sumokėtą bilieto kainą, jei sąlygos (ypač susijusios su galiojimo laikotarpiu ir paskirties vieta) yra lanksčios.“

9 Šio reglamento 19 straipsnyje „Bilieto kainos kompensavimas atidėto atvykimo atveju“ nurodyta:

„1. Neprarasdami teisės būti vežamais, keleiviai iš vežėjo gali reikalauti kompensacijos, jei į galutinę atvykimo vietą jie bus atvežami vėliau nei nustatyta vežimo sutartyje. Minimali kompensavimo suma yra 25 % bilieto kainos, jei vėluojama ne mažiau kaip:

a) vieną valandą, kai planuota kelionė trunka ne ilgiau kaip keturias valandas;

b) dvi valandas, kai planuota kelionė trunka ilgiau kaip keturias valandas, bet neviršija aštuonių valandų;

c) tris valandas, kai planuota kelionė trunka ilgiau kaip aštuonias valandas, bet neviršija 24 valandų; arba

d) šešias valandas, kai planuota kelionė trunka ilgiau kaip 24 valandas.

Jei vėlavimas dvigubai viršija a–d punktuose nustatytą laiką, kompensacija yra 50 % bilieto kainos.

2. Keleiviai, kurie turi nuolatinį bilietą ar sezoninį bilietą, ir kurie šių bilietų galiojimo laikotarpiu nuolat susidūrė su atidėtais atvykimais, gali reikalauti atitinkamos kompensacijos pagal vežėjo nustatytas kompensavimo taisykles. Šiose taisyklėse nurodomi vėlavimo atvykti nustatymo ir kompensacijos apskaičiavimo kriterijai.

3. Kompensacija apskaičiuojama remiantis kaina, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą, kurią buvo vėluojama suteikti.

4. Tais atvejais, kai keliaujama į abi puses, kompensacija už vėlavimą atvykti keliaujant pirmyn arba keliaujant atgal apskaičiuojama nuo pusės kainos, sumokėtos už vežimą naudojantis ta keleivių vežimo paslauga.

5. Kompensacija išmokama per vieną mėnesį nuo prašymo dėl kompensacijos pateikimo. Kompensacija gali būti išmokėta čekiais ir (arba) suteikiant kitas paslaugas, jei sąlygos, visų pirma susijusios su galiojimo laiku ir paskirties vieta, yra lanksčios. Keleiviui paprašius, kompensacija išmokama pinigais.

6. Iš kompensacijos už bilieto kainą neišskaičiuojamos finansinio sandorio tvarkymo išlaidos, pavyzdžiui, mokesčiai, išlaidos už pokalbius telefonu ar pašto ženklus. Vežėjai gali nustatyti mažiausią sumą, kurios neviršijus kompensacija nebus mokama. Ši mažiausia suma turi būti ne didesnė kaip 6 EUR.“

10 Minėto reglamento 20 straipsnio „Išimtys“ tekstas yra toks:

„1. 17, 18 ir 19 straipsniai netaikomi keleiviams, turintiems nenustatytos datos bilietus tol, kol nenustatoma išvykimo data, išskyrus keleivius, turinčius nuolatinį ar sezoninį bilietą.

2. 17 ir 19 straipsniai netaikomi, jei apie išvykimo atšaukimą ar atidėjimą keleiviui pranešama prieš jam nusiperkant bilietą arba jei išvykimas atšaukiamas ar atidedamas dėl keleivio kaltės.

3. 17 straipsnio 2 dalis netaikoma, kai vežėjas įrodo, kad atidėjimo ar atšaukimo priežastis yra oro sąlygos, keliančios grėsmę saugiam laivo eksploatavimui.

4. 19 straipsnis netaikomas, kai vežėjas įrodo, kad atšaukimo ar atidėjimo priežastis yra oro sąlygos, keliančios grėsmę saugiam laivo eksploatavimui, arba ypatingos aplinkybės, trukdančios teikti keleivių vežimo paslaugą, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.“

11 To paties reglamento IV skyriaus „Informavimą ir skundus reglamentuojančios bendrosios taisyklės“ 24 straipsnyje „Skundai“ nustatyta:

„1. Vežėjai ir terminalų operatoriai nustato arba taiko galiojančią prieinamą skundų, susijusių su šiame reglamente numatytomis teisėmis ir pareigomis, nagrinėjimo tvarką.

2. Jei keleivis, kuriam taikomas šis reglamentas, pageidauja vežėjui arba terminalo operatoriui pateikti skundą, jis pateikia jį per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo ar turėjo būti suteikta. Per vieną mėnesį nuo skundo gavimo vežėjas ar terminalo operatorius praneša keleiviui, kad jo skundas yra patenkintas, atmestas ar kad tebevyksta jo nagrinėjimas. Terminas galutiniam atsakymui pateikti yra ne ilgesnis kaip du mėnesiai nuo skundo gavimo dienos.“

12 Reglamento Nr. 1177/2010 V skyriaus „Vykdymo užtikrinimas ir nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos“ 25 straipsnyje „Nacionalinės vykdymo užtikrinimo įstaigos“ numatyta:

„1. Kiekviena valstybė narė paskiria naują ar esamą įstaigą ar įstaigas, atsakingas už šio reglamento nuostatų, susijusių su keleivių vežimo paslaugomis ir kruizais, kai vežama iš jos teritorijoje esančių uostų, ir keleivių vežimo paslaugomis, kai vežama iš trečiosios šalies į tokius uostus, vykdymo užtikrinimą. Kiekviena įstaiga imasi reikiamų priemonių užtikrinti, kad būtų laikomasi šio reglamento.

Kiekviena įstaiga veiklos organizavimo, finansavimo sprendimų, teisinės struktūros ir sprendimų priėmimo požiūriu yra nepriklausoma nuo komercinių interesų.

2. Valstybės narės praneša Komisijai apie įstaigą ar įstaigas, paskirtas remiantis šiuo straipsniu.

3. Keleivis pagal 1 dalį paskirtai kompetentingai įstaigai arba bet kuriai kitai valstybės narės paskirtai kompetentingai įstaigai pagal nacionalinę teisę gali pateikti skundą dėl galimo šio reglamento pažeidimo. Kompetentinga įstaiga per protingą laikotarpį pateikia keleiviams pagrįstus atsakymus į jų skundus.

Valstybė narė gali nuspręsti:

a) kad skundą, susijusį su sritimi, kurioje taikomas šis reglamentas, keleivis pirmiausia pateikia vežėjui arba terminalo operatoriui; ir (arba)

b) kad nacionalinė vykdymo užtikrinimo įstaiga arba bet kuri kita valstybės narės paskirta kompetentinga įstaiga veikia kaip apeliacinė įstaiga, kuri nagrinėja pagal 24 straipsnį neišspręstus skundus.

4. Valstybės narės, nusprendusios tam tikroms paslaugoms taikyti išimtį pagal 2 straipsnio 4 dalį, užtikrina, kad veiktų panašus keleivių teisių užtikrinimo mechanizmas.“

Reglamentas (EB) Nr. 261/2004

13 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (OL L 46, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 10), 5 straipsnio „Skrydžių atšaukimas“ 1 dalyje nurodyta:

„Atšaukus skrydį:

<…>

c) atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent:
   i) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko;
   ii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą ne daugiau kaip prieš dvi savaites ir ne mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip dviem valandomis anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip keturiomis valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką;
   iii) jiems buvo pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir buvo pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant ne daugiau kaip viena valanda anksčiau už numatytą išvykimo laiką ir atvykti į galutinę paskirties vietą mažiau kaip dviem valandomis vėliau už tvarkaraštyje numatytą atvykimo laiką.“

Airijos teisė

14 2012 m. spalio 10 d. *European Union (rights of passengers when travelling by sea and inland waterway) Regulations 2012* (2012 m. nuostatai dėl Europos Sąjungos (jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisės) (toliau – 2012 m. nuostatai) 3 straipsnyje Airijos transporto tarnyba nurodyta kaip įstaiga, atsakinga už Reglamento Nr. 1177/2010 vykdymo užtikrinimą, kaip tai suprantama pagal šio reglamento 25 straipsnį.

15 Pagal 2012 m. nuostatų 4 straipsnio 1 dalį Airijos transporto tarnyba savo iniciatyva arba gavusi keleivio skundą, manydama, kad paslaugos teikėjas nesilaiko Reglamento Nr. 1177/2010, gali šiam paslaugos teikėjui pateikti „pranešimą dėl atitinkamų pareigų nevykdymo ar padaryto pažeidimo, kuriuo paslaugos teikėjas įpareigojamas per pranešime nustatytą terminą imtis jame nurodytų priemonių šiam pranešimui įvykdyti“.

16 2012 m. nuostatų 4 straipsnio 2 dalyje numatyta, kad tais atvejais, kai pranešimas pateikiamas pagal šių nuostatų 4 straipsnio 1 dalį, paslaugų teikėjas gali pateikti savo pastabas Airijos transporto tarnybai per 21 dieną. Ši įstaiga išnagrinėja šias pastabas ir patvirtina, iš dalies pakeičia arba atšaukia šį pranešimą.

17 Galiausiai pagal 2012 m. nuostatų 4 straipsnio 3 dalį paslaugų teikėjas, kuriam buvo pateiktas pranešimas pagal šiuos nuostatus ir kuris nevykdo šio pranešimo, padaro pažeidimą, už kurį skiriama 5 000 EUR bauda taikant supaprastintą procesą arba ne didesnė nei 250 000 EUR bauda priimant apkaltinamąjį nuosprendį.

Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai

18 2016 m. *Irish Ferries* patronuojančioji bendrovė *Irish Continental Group plc* sudarė sutartį su pagal Vokietijos teisę įsteigta bendrove *Flensburger Schiffbau-Gesellschaft* (toliau – laivų statykla) dėl laivo statybos, kurioje numatyta, kad šis laivas su visais reikiamais navigacijos leidimais bus pristatytas ne vėliau kaip 2018 m. gegužės 26 d.

19 Tas laivas turėjo būti pradėtas naudoti 2018 m. vasaros sezoną, kad būtų galima užtikrinti susisiekimą įvairiais maršrutais, įskaitant naują maršrutą – nuolatinių kelionių reisą iš Dublino (Airija) į Šerbūrą (Prancūzija) ir atgal (toliau – maršrutas Dublinas–Šerbūras).

20 Atsižvelgdama į reiso trukmę (apie 18 val.) *Irish Ferries* numatė naudoti laivą, kad būtų užtikrintas persikėlimas maršrutu Dublinas–Šerbūras kas antrą dieną pakaitomis su kitu laivu, kurį ji naudojo 2018 m. sezono metu maršrutais tarp Roslero (Airija) ir Šerbūro bei tarp Roslero ir Roskofo (Prancūzija), taip teikdama kasdienę, bet iš skirtingų uostų ir į skirtingus uostus persikėlimo tarp Airijos ir Prancūzijos paslaugą.

21 2017 m. sausio mėn. laivų statykla pranešė žodžiu *Irish Ferries*, kad planuoja pristatyti aptariamą laivą ne vėliau kaip 2018 m. birželio 22 d.

22 2017 m. spalio 27 d. *Irish Ferries* pradėjo rezervacijas 2018 m. sezonui, nes dauguma keleivių rezervuoja keliones iš anksto. 2017 m. lapkričio 1 d. laivų statykla patvirtino, kad aptariamas laivas bus pristatytas 2018 m. birželio 22 d., kad būtų paruoštas pirmajam reisui, numatytam 2018 m. liepos 12 d.

23 Vis dėlto 2018 m. balandžio 18 d. laivų statykla pranešė *Irish Ferries*, kad laivas nebus pristatytas iki 2018 m. liepos 13 d. dėl įrangos gamintojų, pasamdytų kaip subrangovų, vėlavimo. Dėl to nebuvo galima pradėti vykdyti reisų, kaip numatyta, 2018 m. liepos 12 d., ir tai taip pat galėjo paveikti kitus reisus.

24 2018 m. balandžio 20 d. konstatavusi, kad nėra nei galimybės pakeisti šio laivo vienu iš jos laivyno laivų, nei galimybės frachtuoti pakeičiantįjį laivą per laivybos tarpininką, *Irish Ferries* atšaukė numatytus aptariamo laivo reisus iki naujos jo pristatymo datos, pridėdama papildomą terminą. *Irish Ferries* taip pat atšaukė reisus, kurie turėjo įvykti 2018 m. liepos 12–29 d.

25 Juos atšaukdama *Irish Ferries* ėmėsi įvairių veiksmų. Pirma, ji pranešė visiems atitinkamiems keleiviams apie reisų atšaukimą prieš dvylika savaičių. Antra, ji pasiūlė jiems nedelsiant grąžinti visą bilieto kainą arba rezervuoti kitus jų pasirinktus maršrutus (toliau – pakaitiniai reisai). Kadangi kitos tapačios paslaugos maršrutu Dublinas–Šerbūras nebuvo, *Irish Ferries* atitinkamiems keleiviams pasiūlė pasirinkti kelis pakaitinius reisus iš kitų tiesiogiai Airiją ir Prancūziją jungiančių uostų ir į juos arba netiesioginį maršrutą, t. y. tranzitu per Didžiąją Britaniją (Jungtinė Karalystė). Vis dėlto Airijos transporto tarnyba prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiame teisme ginčija tai, kad *Irish Ferries* pasiūlė visiems keleiviams maršruto pakeitimą naudojantis jungiamuoju sausumos maršrutu.

26 Tais atvejais, kai keleiviai buvo nukreipti į Roslerą (vietoje Dublino) arba iš jo ir (arba) į Roskofą (vietoje Šerbūro) arba iš jo, *Irish Ferries* nepasiūlė kompensuoti šių keleivių galimai patirtų papildomų išlaidų. Iš tiesų *Irish Ferries* manė, kad ne visi keleiviai patyrė papildomų išlaidų, nes kai kuriems iš jų Roskofas buvo arčiau nei Šerbūras.

27 2018 m. gegužės 9 d. Airijos transporto tarnyba pranešė *Irish Ferrie*s, kad nagrinėja 2018 m. liepos 12–29 d. reisų atšaukimo aplinkybes, „siekdama nustatyti [Reglamento Nr. 1177/2010] taikymo tvarką šiuo atveju“, ir paprašė nurodyti priežastis, dėl kurių šis vežėjas mano, kad šį atšaukimą lėmė ypatingos aplinkybės, kurių jis negalėjo kontroliuoti.

28 2018 m. birželio 1 d. Airijos transporto tarnyba paprašė *Irish Ferries* pateikti papildomos informacijos apie tai, kaip ji laikosi Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio.

29 2018 m. birželio 11 d. laivų statykla pranešė *Irish Ferries*, kad aptariamo laivo pristatymas bus dar atidėtas iki nenustatytos dienos 2018 m. rugsėjo mėn. dėl subrangovo vėlavimo atlikti darbus, susijusius su elektros kabeliais ir su korpuso bei kabinos elektros sistemos įrengimu, taip pat dėl vėlavimo pristatyti vidaus įrengimo priemones, skirtas viešoms patalpoms. Galiausiai šis laivas buvo pristatytas 2018 m. gruodžio 12 d., t. y. vėluojant maždaug 200 dienų.

30 Neturėdama galimybės eksploatuoti aptariamo laivo ir frachtuoti pakeičiančiojo laivo, *Irish Ferries* nusprendė atšaukti visus reisus, numatytus po 2018 m. liepos 30 d.

31 Juos atšaukdama *Irish Ferries* ėmėsi įvairių veiksmų. Pirma, paisydama septynių–dvylikos savaičių įspėjimo termino ji pranešė apie atšaukimą visiems atitinkamiems keleiviams, kai tik gavo patvirtinimą, kad negalima frachtuoti pakeičiančiojo laivo. Antra, ji suteikė šiems keleiviams galimybę atsisakyti kelionės ir nedelsiant susigrąžinti visą už bilietą sumokėta sumą. Trečia, ji pasiūlė keleiviams galimybę pasinaudoti pakaitiniais reisais į Prancūziją neatlyginant galimų papildomų išlaidų. Ji taip pat pasiūlė jiems vykti kitu jų pasirinktu iš siūlomų variantų jungiamuoju sausumos maršrutu iš bet kurio Airijos keltų uosto į Prancūzijos uostus, kaip antai Šerbūrą, Roskofą, Kalė ir Kaną. Keleiviams buvo kompensuota degalų kaina kirsti Didžiąją Britaniją.

32 Matyti, kad, įgyvendinant šias priemones, iš 20 000 keleivių, nukentėjusių dėl šių atšaukimų, 82 % pasirinko pakaitinius reisus su *Irish Ferries* arba kitais vežėjais, 3 % pasinaudojo jungiamuoju sausumos maršrutu, o likusieji 15 % nusprendė susigrąžinti visą už bilietą sumokėtą sumą.

33 Kalbant apie keleivius, pasirinkusius pakaitinius reisus, pažymėtina, kad galimos papildomos išlaidos nebuvo įtrauktos į keleivių sąskaitas ir šias išlaidas padengė *Irish Ferries*. Be to, *Irish Ferries* grąžino galimus išlaidų laive skirtumus.

34 Kalbant apie keleivius, pasirinkusius jungiamąjį sausumos maršrutą, pažymėtina, kad *Irish Ferrie*s jiems kompensavo degalų, reikalingų pervažiuoti Didžiąją Britaniją, išlaidas.

35 Vis dėlto *Irish Ferries* nesumokėjo kompensacijos už vėlavimą atvykti į galutinę atvykimo vietą pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį prašymą pateikusiems keleiviams, nes, kaip pati mano, ji pasiūlė maršruto pakeitimą ir bilieto kainos grąžinimą pagal šio reglamento 18 straipsnį. Iš tiesų *Irish Ferries* mano, kad šio reglamento 18 ir 19 straipsniai netaikytini tuo pačiu metu.

36 2018 m. rugpjūčio 1 d. Airijos transporto tarnyba pateikė *Irish Ferries* „preliminarų pranešimą“ dėl Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo atšauktiems reisams; į jį bendrovė *Irish Ferries* atsakė 2018 m. rugpjūčio 15 d. pateikdama savo pastabas.

37 2018 m. spalio 19 d. Airijos transporto tarnyba priėmė sprendimą, kuriame konstatavo, kad, pirma, Reglamentas Nr. 1177/2010 taikytinas 2018 m. vasarą atšauktiems reisams tarp Dublino ir Šerbūro, antra, *Irish Ferries* pažeidė šio reglamento 18 straipsnyje numatytus reikalavimus ir,

trečia, šis vežėjas nesilaikė šio reglamento 19 straipsnio. Pagal 2012 m. nuostatų 4 straipsnio 1 dalį šis sprendimas buvo sukonkretintas pateikus du pranešimus, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius.

38 2018 m. lapkričio mėn. *Irish Ferries* pateikė pastabas dėl šio sprendimo pagal 2012 m. nuostatų 4 straipsnio 2 dalį.

39 2019 m. sausio 25 d. sprendimu, pasibaigus rungimosi principu pagrįstai procedūrai, Airijos transporto tarnyba patvirtino pranešimus dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių. Ji nusprendė, pirma, kad *Irish Ferries* pažeidė šio reglamento 18 straipsnyje numatytas pareigas, susijusias su maršruto pakeitimu, ir pareikalavo atlyginti galimas papildomas išlaidas, kurias dėl atšauktų reisų patyrė keleiviai, pasirinkę vykti kitu maršrutu į Roslerą (vietoje Dublino) arba iš jo ir (arba) į Roskofą (vietoje Šerbūro) arba iš jo.

40 Antra, ji nusprendė, kad *Irish Ferries* pažeidė minėto reglamento 19 straipsnį, ir nurodė sumokėti kompensaciją atitinkamiems keleiviams dėl vėlavimo atvykti į galutinę atvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje.

41 *Irish Ferries* apskundė 2019 m. sausio 25 d. sprendimą ir pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius pateiktus pranešimus *High Court* (Aukštasis teismas, Airija), teigdama, pirma, kad šis reglamentas netaikytinas, kai keleivių vežimo paslauga buvo atšaukta likus kelioms savaitėms iki numatytų reisų datos. Antra, *Irish Ferries* ginčijo tai, kaip Airijos transporto tarnyba aiškino ir taikė Reglamento Nr. 1177/2010 18–20 straipsnius. Konkrečiau kalbant, ji teigė, kad vėlavimas pristatyti aptariamą laivą – tai ypatinga aplinkybė, atleidžianti ją nuo šio reglamento 19 straipsnyje numatytos kompensacijos mokėjimo. Trečia, *Irish Ferries* priekaištavo Airijos transporto tarnybai, kad ši pažeidė minėto reglamento 25 straipsnį viršydama savo įgaliojimus. Iš esmės, ši įstaiga įgyvendino savo kompetenciją vežimo paslaugų iš Prancūzijos į Airiją atžvilgiu, nors šios paslaugos priklauso išimtinei Prancūzijos valdžios institucijų kompetencijai. Ketvirta, *Irish Ferries* kaltino Airijos transporto tarnybą pažeidus Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnį, nes jos sprendimo poveikis neapsiribojo tik keleiviais, pateikusiais skundą šio reglamento 24 straipsnyje nustatyta forma ir per nustatytus terminus. Penkta, *Irish Ferries* ginčijo šio reglamento galiojimą atsižvelgiant į proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus bei į Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos (toliau – Chartija) 16, 17 ir 20 straipsnius.

42 Tokiomis aplinkybėmis *High Court* (Aukštasis teismas) nutarė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

„<…>

1) Ar [Reglamentas Nr. 1177/2010] (ypač jo 18 ir (arba) 19 straipsniai) taikomas tokiomis aplinkybėmis, kai keleiviai padarė išankstinius užsakymus ir sudarė vežimo sutartis, o keleivių vežimo paslaugos atšaukiamos iki numatyto išvykimo likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms, nes kelto operatoriui pavėluota pristatyti naują laivą? Ar šiuo atžvilgiu su [šio] reglamento taikymu yra susijęs kuris nors iš toliau nurodytų aspektų (ar visi aspektai):
   a) paslauga galiausiai buvo suteikta pavėlavus 200 dienų,
   b) kelto operatorius turėjo atšaukti visus atitinkamo sezono reisus,
   c) nebuvo galima įsigyti jokio kito pakeičiančiojo laivo,
   d) keltų operatorius daugiau kaip 20 000 keleivių iš naujo užsakė kitus reisus arba grąžino už bilietus sumokėtus pinigus,

e) reisai buvo vykdomi nauju maršrutu, kurį atidarė kelto operatorius, neteikiantis panašios alternatyvios paslaugos pradiniu maršrutu.

<…>

2) Jei keleivio maršrutas pakeičiamas pagal [Reglamento Nr. 1177/2010] 18 straipsnį, ar sudaroma nauja vežimo sutartis ir todėl teisė į kompensaciją pagal [šio reglamento] 19 straipsnį turi būti nustatyta pagal šią naują sutartį, o ne pagal pradinę vežimo sutartį?

3) a) Jei taikomas [minėtas] 18 straipsnis, ar tuomet, kai atšaukiamas reisas ir šiuo maršrutu neteikiama alternatyvi paslauga (t. y. tarp šių dviejų uostų nėra tiesioginio susisiekimo), alternatyvų reisą kitu galimu maršrutu ar maršrutais, kuriuos pasirinko keleivis, įskaitant jungiamąjį sausumos maršrutą (t. y. keliaujant iš Airijos į Jungtinę Karalystę keltu, tada važiuojant transporto priemone, kai kuro išlaidas atlygina kelto operatorius, į JK uostą, iš kurio galima nuplaukti į Prancūziją, o tada iš ten plaukiant į Prancūziją, kai keleivis gali pasirinkti bet kurį reisą), galima laikyti „vyk[imu] į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“, kaip tai suprantama pagal [tą patį] 18 straipsnį? Jeigu ne, kokie kriterijai turi būti taikomi nustatant, ar pakeistu maršrutu vykstama panašiomis sąlygomis?

b) Jei nėra alternatyvaus reiso atšauktu maršrutu ir todėl nukentėjęs keleivis negali tiesiogiai nuplaukti iš pradinio įlaipinimo uosto į galutinę atvykimo vietą, kaip nurodyta vežimo sutartyje, ar vežėjas privalo apmokėti galimas papildomas išlaidas, kurios susidaro keleiviui keliaujant pakeistu maršrutu į naują įlaipinimo uostą ir iš jo ir (arba) į naują galutinį atvykimo uostą ir iš jo?

<…>

4) a) Ar [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnis gali būti taikomas, kai kelionė faktiškai jau buvo atšaukta likus ne mažiau kaip septynioms savaitėms iki numatyto išvykimo? Jei [šis] 19 straipsnis taikomas, ar jis taikomas, kai buvo taikomas [šio reglamento] 18 straipsnis ir keleivis buvo nukreiptas vykti kitu maršrutu be jokio papildomo mokesčio ir (arba) jam buvo grąžinta už bilietą sumokėta suma, ir (arba) jis pasirinko vėlesnį reisą?

b) Jei taikomas [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnis, kas yra „galutinė atvykimo vieta“ pagal [šį] straipsnį?

5) Jei [Reglamento Nr. 1177/2010] 19 straipsnis gali būti taikomas:
a) kaip tokiomis aplinkybėmis nustatoma vėlavimo trukmė?
b) kaip pagal [šį] 19 straipsnį turi būti apskaičiuojama kaina, kai nustatomas mokėtinos kompensacijos dydis, ir, pirmiausia, ar tokiu atveju atsižvelgiama į išlaidas, susijusias su papildomomis paslaugomis (pvz., kajutėmis, gyvūnų vežimu ir pirmos klasės keleivių laukiamosiomis salėmis)?

<…>

6) Jeigu Reglamentas [Nr. 1177/2010] taikomas, ar tuomet 1 klausime nurodytos aplinkybės ir motyvai laikytini „ypating[omis] aplinkybė[mis], kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių“, kaip tai suprantama pagal [šio] reglamento 20 straipsnio 4 dalį?

<…>

7) Ar pagal [Reglamento Nr. 1177/2010] 24 straipsnį bet kuriam keleiviui, siekiančiam gauti kompensaciją pagal [šio] reglamento 19 straipsnį, nustatoma privaloma pareiga pateikti skundą per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo arba turėjo būti suteikta?

<…>

8) Ar nacionalinės įstaigos, atsakingos už [Reglamento Nr. 1177/2010] vykdymą, jurisdikcija apsiriboja reisais, susijusiais su [šio] reglamento 25 straipsnyje nurodytais uostais, o gal ji taip pat gali apimti grįžimo reisą iš kitos nei kompetentingos nacionalinės įstaigos valstybės narės uosto į šios įstaigos valstybės narės uostą?

<…>

9) a) Kokius ES teisės principus ir taisykles turėtų taikyti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, vertindamas [Reglamento Nr. 1177/2010] vykdymą užtikrinančios nacionalinės įstaigos sprendimo ir (arba) pranešimų galiojimą pagal Chartijos 16, 17, 20 ir (arba) 47 straipsnius, ir (arba) proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus?
   b) Ar kriterijus, susijęs su nepagrįstumu, kurį turi taikyti nacionalinis teismas, yra kriterijus dėl akivaizdžios klaidos?

<…>

10) Ar ES teisės požiūriu Reglamentas Nr. 1177/2010 galioja visų pirma atsižvelgiant į:
   a) Chartijos 16, 17 ir 20 straipsnius;
   b) aplinkybę, kad oro vežėjai neprivalo išmokėti kompensacijos, jei jie oro transporto keleiviams praneša apie atšauktą skrydį mažiausiai prieš dvi savaites iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko [Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkto i papunktis];
   c) proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus?“

Dėl prejudicinių klausimų

Dėl pirmojo klausimo

43 Pirmuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamentas Nr. 1177/2010 turi būti aiškinamas taip, kad jis taikomas tuo atveju, kai vežėjas atšaukia keleivių vežimo paslaugą įspėjęs apie tai likus kelioms savaitėms iki numatyto pradinio išvykimo, nes buvo pavėluota pristatyti laivą, skirtą šiai vežimo paslaugai užtikrinti, ir jis negalėjo būti pakeistas kitu.

44 Pirmiausia reikia pažymėti, kad iš šio klausimo formuluotės ir sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą motyvų matyti, jog nacionalinis teismas nurodo visas aplinkybes, kurios, jo nuomone, gali būti svarbios atsakant į šį klausimą, kaip antai: tai, kad vežėjas negalėjo rasti pakeičiančiojo laivo, tai, kad dėl naujo šio maršruto atidarymo atitinkamu maršrutu nebuvo teikiamos panašios alternatyvios vežimo paslaugos, arba tai, kad keleivių, kurie nukentėjo dėl reisų atšaukimo dėl pavėluoto aptariamo laivo pristatymo ir kuriems buvo grąžinti už bilietus

sumokėti pinigai arba kurie buvo nukreipti vykti kitu maršrutu kitų reisų laivais ar kitų rūšių transporto priemonėmis, skaičius buvo didelis. Vis dėlto iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad šis teismas iš tikrųjų kelia klausimą dėl *Irish Ferries* jam pateiktų argumentų dėl to, ar Reglamentas Nr. 1177/2010 taikytinas, kai vežėjas apie atšauktą vežimo paslaugą praneša keleiviams prieš kelias savaites. *Irish Ferries* teigimu, šis reglamentas taikomas tik dviem keleivių kategorijoms, t. y. pirma, keleiviams, kurių artimiausiu metu numatytas reisas atšaukiamas arba atidedamas ir kurie fiziškai yra uoste, ir, antra, keleiviams, esantiems laive kruizo metu.

45 Atsižvelgiant į tai, reikia pažymėti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 taikymo sritis nustatyta jo 2 straipsnyje. Šio straipsnio 1 dalyje įtvirtintas principas, kad šis reglamentas taikomas trijų kategorijų keleiviams, t. y. pirma, tiems, kurie naudojasi keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje, antra, tiems, kurie naudojasi keleivių vežimo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas yra už valstybės narės teritorijos ribų, o išlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje, jeigu paslaugą teikia Sąjungos vežėjas, ir trečia, tiems, kurie naudojasi kruizo paslaugomis, kai įlaipinimo uostas yra valstybės narės teritorijoje. Šio straipsnio 2–4 dalyse išvardijami atvejai, kada minėtas reglamentas netaikomas.

46 Iš viso Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnio matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė apibrėžti šio reglamento taikymo sritį pagal du kartu taikomus kriterijus, t. y. pirma, atitinkamos vežimo paslaugos įlaipinimo ar išlaipinimo uostą ir, antra, keleivio „naudojimąsi“ vežimo arba kruizo paslaugomis.

47 Norint atsakyti į pirmąjį klausimą reikia išaiškinti naudojimosi keleivių vežimo jūra paslauga sąvoką. Pažymėtina, kad ši sąvoka neapibrėžta nei Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnyje, nei jokioje kitoje šio reglamento nuostatoje. Vis dėlto reikia konstatuoti, kad, remiantis jos įprasta reikšme bendrinėje kalboje, ši sąvoka gali būti aiškinama siaurai, t. y. tokia paslauga naudojasi tik laivu plukdomi keleiviai, taip pat plačiau, t. y. įtraukiant ir keleivius, kurie ketina naudotis vežimo jūra paslauga ir kurie jau ėmėsi šiuo atžvilgiu reikalingų veiksmų, pavyzdžiui, atliko rezervaciją ar įsigijo bilietą.

48 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją naudojimosi sąvoką reikia aiškinti atsižvelgiant ne tik į jos formuluotę, bet ir kontekstą bei teisės akto, kuriame ji įtvirtinta, tikslus (šiuo klausimu žr. 2017 m. spalio 12 d. Sprendimo *Kamin und Grill Shop*, C-289/16, EU:C:2017:758, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

49 Bendra Reglamento Nr. 1177/2010 struktūra patvirtina platų naudojimosi keleivių vežimo jūra paslauga sąvokos aiškinimą. Kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 61 punkte, iš tiesų šiame reglamente yra nuostatų, taikytinų situacijoms, susiklosčiusioms prieš pradedant teikti keleivių vežimo paslaugą. Pagal šio reglamento 4 straipsnio 2 dalį keleivių vežėjui iš esmės draudžiama siūlyti visuomenei diskriminacines sutarties ir tarifų sąlygas dėl keleivio nacionalinės priklausomybės. Šio reglamento 7 straipsnio 2 dalyje taip pat numatyta, kad rezervacijos ir bilietai neįgaliesiems ir riboto judumo asmenims siūlomi be papildomo mokesčio ir tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir kitiems keleiviams.

50 Be to, Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai iš esmės netektų prasmės, jei keleivių, kurie „naudojasi keleivių vežimo paslaugomis“, sąvoka, kaip ji suprantama pagal šio reglamento 2 straipsnio 1 dalį, apimtų tik laive jau esančius keleivius.

51 Šios sąvokos aiškinimą taip, kad ji apima ir keleivius, kurie užsisakė ar nusipirko keleivių vežimo jūra paslaugų bilietus, taip pat patvirtina Reglamentu Nr. 1177/2010 siekiami tikslai. Kaip nurodyta šio reglamento 1, 2 ir 13 konstatuojamosiose dalyse, juo siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį atsižvelgiant į bendrus vartotojų apsaugos reikalavimus, suteikiant jiems būtiniausią apsaugos lygį dėl to, kad jie yra silpnesnė vežimo sutarties šalis. Taigi Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė sustiprinti šių keleivių teises tam tikrose situacijose, dėl kurių patiriama didelių nepatogumų ir kurie pašalinami standartizuotai ir nedelsiant.

52 Tokie tikslai asmenims, kurie užsisakė arba nusipirko keleivių vežimo jūra paslaugų bilietą, yra ne mažiau svarbūs kaip ir keleiviams, jau esantiems tokią paslaugą teikiančiame laive.

53 Atsižvelgiant į tai, negalima manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas, nenumatydamas konkrečios nuostatos šiuo klausimu Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnyje, ketino nustatyti papildomas sąlygas dėl šio reglamento taikymo srities, kaip antai nurodytas pirmame klausime, t. y. susijusias su minimalaus laikotarpio, per kurį keleivis turi būti informuojamas apie vežimo paslaugos atšaukimą, reikalavimo laikymusi, keleivio fiziniu buvimu uoste ar laive arba galimybe naudotis šiuo laivu.

54 Be to, parengiamieji dokumentai, kuriais remiantis priimtas Reglamentas Nr. 1177/2010, neleidžia patvirtinti *Irish Ferries* argumentų, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas norėjo apriboti šio reglamento taikymo sritį papildomomis sąlygomis, nurodytomis pirmesniame punkte.

55 Kalbant konkrečiau apie Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius, iš jų atitinkamos formuluotės nematyti, kad jų taikymas būtų apribotas viena iš sprendimo 53 punkte nurodytų sąlygų.

56 Tai, kad šio reglamento 18 ir 19 straipsniai yra jo III skyriuje „Vežėjų ir terminalų operatorių pareigos kelionės pertraukimo atveju“, negali pagrįsti siauro aiškinimo, pagal kurį šie straipsniai taikomi tik tuo atveju, jei dalis kelionės jau įvyko prieš ją pertraukiant ir todėl keleiviai fiziškai yra uoste arba laive. Iš tiesų, be to, kad toks apribojimas nenurodytas minėto reglamento 13 ir 14 konstatuojamosiose dalyse, pakanka pažymėti, kaip tai padarė generalinis advokatas išvados 63 punkte, kad kelionės sąvoka Reglamente Nr. 1177/2010 neapibrėžta, todėl negali būti naudojama kaip priemonė apriboti jo taikymo sritį.

57 Galiausiai reikia pažymėti, kad nors Reglamento Nr. 1177/2010 2 straipsnio 1 dalies c punkte numatyta, kad jo 18 ir 19 straipsniai netaikomi, kai keleivis dalyvauja kruize, šio reglamento 2 straipsnio 1 dalies a ir b punktuose nenumatyta panaši nukrypti leidžianti nuostata dėl keleivių vežimo paslaugų. Tik minėto reglamento 20 straipsnyje „Išimtys“ yra nurodyti atvejai, kai šio reglamento 18 ir 19 straipsniai tokioms paslaugoms netaikomi. Kaip išvados 64 punkte pažymėjo generalinis advokatas, kelionės pertraukimas nėra vienas iš tų atvejų, kai šie straipsniai netaikomi.

58 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į pirmąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamentas Nr. 1177/2010 turi būti aiškinamas taip, kad jis taikomas tuo atveju, kai vežėjas atšaukia keleivių vežimo paslaugą, įspėjęs apie tai likus kelioms savaitėms iki numatyto pradinio išvykimo, nes buvo pavėluota pristatyti laivą, skirtą šiai vežimo paslaugai užtikrinti, ir jis negalėjo būti pakeistas kitu.

Dėl trečiojo klausimo

59 Trečiuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad tais atvejais, kai keleivių vežimo paslauga atšaukiama ir tuo pačiu maršrutu nėra teikiamos alternatyvios vežimo paslaugos, vežėjas, atsižvelgdamas į ta pačia nuostata numatytą keleivio teisę vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu panašiomis sąlygomis, turi pasiūlyti keleiviui alternatyvią vežimo paslaugą, teikiamą maršrutu, kuris skiriasi nuo atšauktos paslaugos maršruto, arba vežimo jūra paslaugą, susietą su kitu transportu, pavyzdžiui, kelių ar geležinkelių, ir, jei taip, ar vežėjas turi padengti visas galimas papildomas išlaidas, kurias patiria keleivis vykdamas į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu.

60 Pirmiausia pažymėtina, kad galutinės atvykimo vietos sąvoka neapibrėžta nei Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje, nei jokioje kitoje šio reglamento nuostatoje. Vis dėlto iš šio reglamento 18 straipsnio 1 dalies a punkto matyti, kad galutinė atvykimo vieta nustatyta vežimo sutartyje ir, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 79 ir 81 punktuose, reiškia vietą, dėl kurios vežėjas ir keleivis susitarė sudarydami vežimo sutartį ir į kurią keleivis turi būti atvežtas suteikiant keleivių vežimo paslaugą, t. y. šioje sutartyje nurodytą išlaipinimo uostą.

61 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip nurodyta Reglamento Nr. 1177/2010 3 straipsnio f punkte, keleivių vežimo paslauga yra komercinė keleivių vežimo jūrų ar vidaus vandenų keliais paslauga, teikiama pagal paskelbtą tvarkaraštį. Šio reglamento 3 straipsnio m punkte vežimo sutartis apibrėžiama kaip sutartis, kurią sudarė vežėjas ir keleivis vienai ar daugiau keleivių vežimo ar kruizo paslaugų suteikti. Pagal šio reglamento 3 straipsnio r punktą vežimo sutartis sudaroma keleiviui užsakant konkrečią keleivių vežimo paslaugą iš vežėjo, išduodančio bilietą, kuris pagal to paties reglamento 3 straipsnio n punktą yra vežimo sutarties įrodymas.

62 Iš pirmesnio punkto matyti, kad vežimo sutarties, kaip abiejų šalių pareigas reglamentuojančio akto, kurį sudarius keleivis įgyja teisę už jo sumokėtą kainą būti vežamas vežėjo, pagrindiniai elementai, visų pirma išvykimo ir galutinė atvykimo vietos, vežimo paslaugos teikimo diena ir laikas bei trukmė, yra nustatyti.

63 Antra, kadangi maršruto pakeitimo sąvoka neapibrėžta nei Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje, nei bet kurioje kitoje šio reglamento nuostatoje, reikėtų pažymėti, kad, atsižvelgiant į įprastą jos reikšmę bendrinėje kalboje, ši sąvoka reiškia keleivio vežimą į galutinę atvykimo vietą aplinkybėmis, kurios skiriasi nuo numatytų pradinių aplinkybių, nereikalaujant, kad maršrutas ir transporto rūšis būtų tapatūs iš pradžių numatytiems.

64 Darytina išvada, kad sąvoka „vykimas į galutinę atvykimo vietą“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, reiškia, kad keleivis turi būti vežamas į sutartyje numatytą vietą nebūtinai tuo maršrutu ir transporto rūšimi, dėl kurių buvo susitarta iš pradžių. Iš to matyti, kad vežėjas, siūlydamas keleiviui, kurio vežimo paslauga atšaukta, vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu, iš esmės turi tam tikrą veiksmų laisvę. Vežėjas gali pasiūlyti maršruto pakeitimą suteikdamas, pirma, alternatyvias keleivių vežimo paslaugas iš įlaipinimo uosto ir (arba) į išlaipinimo uostą maršrutu, kuris skiriasi nuo vežimo sutartyje numatyto pradinio maršruto, arba, antra, tokias keleivių vežimo su persėdimu paslaugas, trečia, keleivių vežimo jūra paslaugas, susietas su kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, kelių ar geležinkelių.

65 Trečia, šios vežėjui suteiktos pasirinkimo teisės įgyvendinimas priklauso nuo Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje nustatytų sąlygų, t. y. toks maršruto pakeitimas turi būti vykdomas be jokio papildomo mokesčio panašiomis sąlygomis ir kaip galima anksčiau.

66 Visų pirma kalbant apie maršruto pakeitimo „be papildomo mokesčio“ reikalavimą, kaip tai suprantama pagal šį 18 straipsnį, reikia pažymėti, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė, kad dėl maršruto pakeitimo keleivis nepatirtų papildomų išlaidų, palyginti su išlaidomis, kurių jis būtų neišvengiamai patyręs atšauktos vežimo paslaugos atveju vykdamas, be kita ko, į sutartą pradinį įlaipinimo uostą. Vežėjas turi padengti visas galimas papildomas išlaidas, pavyzdžiui, degalų arba kelių rinkliavų išlaidas, kurias keleivis patyrė vykdamas į alternatyvų įlaipinimo uostą arba iš alternatyvaus išlaipinimo uosto ir grįždamas į numatytą pradinį išlaipinimo uostą, arba išlaidas, kurias keleivis patyrė važiuodamas kelių ar geležinkelių transportu jungiamuoju sausumos maršrutu. Nors dėl maršruto pakeitimo keleivis neturi patirti nuostolių, visgi jis neturi atsidurti palankesnėje padėtyje, nei numatyta vežimo sutartyje, todėl keleivis turi įrodyti, kad jis patyrė papildomų išlaidų dėl maršruto pakeitimo.

67 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad maršruto pakeitimo „be papildomo mokesčio“ reikalavimas turi būti aiškinamas taip, kad vežėjas turi padengti galimas papildomas išlaidas, kurias keleivis patyrė vykdamas kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą.

68 Be to, Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies a punkte numatyta, kad vežėjas turi pasiūlyti vykti kitu maršrutu panašiomis kelionės sąlygomis. Šiuo klausimu šio reglamento 13 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad vežėjas turi pasiūlyti keleiviui pasirinkti kitą maršrutą priimtinomis sąlygomis

69 Iš visų šių nuostatų matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas įpareigojo vežėją pasiūlyti keleiviui maršruto pakeitimą ne tokiomis pačiomis, bet panašiomis ir priimtinomis sąlygomis, o tai reiškia, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 88 punkte, kad siūlomo maršruto pakeitimo sąlygos lyginamos su sąlygomis, dėl kurių iš pradžių buvo susitarta vežimo sutartyje. Vežimo sąlygos turi būti lyginamos atsižvelgiant į esminius vežimo sutarties elementus, kaip antai išvykimo ir galutinę atvykimo vietas, vežimo paslaugos teikimo dieną, laiką ir trukmę, galimų persėdimų skaičių, bilieto klasę ir keleivio rezervuotą kajutės rūšį, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas. Be to, šis vertinimas turi būti atliekamas iš keleivio perspektyvos, nes pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, siejamą su šio reglamento 12 ir 13 konstatuojamosiomis dalimis, būtent atsižvelgdamas į jam pateiktą vežėjo informaciją keleivis gali nuspręsti vykti kitu maršrutu ar susigrąžinti už bilietą sumokėtą sumą.

70 Galiausiai dėl vykimo kitu maršrutu, „jei yra galimybė, – kuo anksčiau“, Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 dalies a punkte reikalaujama, kad vežėjas pasiūlytų keleiviui maršruto pakeitimą, kuris leistų keleiviui kuo anksčiau pasiekti galutinę atvykimo vietą, taip siekiant išvengti, kad šis vežėjas apsiribotų vėlesnės keleivių vežimo jūra paslaugos tuo pačiu maršrutu pasiūlymu, nors, taikant kitus maršruto pakeitimo būdus, keleivis galėtų kuo anksčiau pasiekti galutinę atvykimo vietą.

71 Šio sprendimo 64 punkte siūlomą sąvokos „vykimas į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu“, kaip ji suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį, aiškinimą patvirtina šio reglamento tikslai.

72 Iš tiesų, kaip nurodyta šio sprendimo 51 punkte, šiuo reglamentu, kaip matyti iš jo 1, 2 ir 13 konstatuojamųjų dalių, siekiama užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį stiprinant jų teises tam tikrose situacijose, dėl kurių patiriama didelių nepatogumų, kurie kompensuojami standartizuotai ir nedelsiant.

73 Siauras vykimo į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu sąvokos aiškinimas, pagal kurį ji apima tik maršruto pakeitimo pasiūlymą, kuris įgyvendinimas tuo pačiu maršrutu kaip ir atšaukta vežimo paslauga, prieštarauja šiam tikslui, nes tokiu atveju Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnyje numatyta keleivio teisė vykti kitu maršrutu, jei nėra alternatyvios vežimo paslaugos atitinkamu maršrutu, taptų neveiksminga.

74 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į trečiąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad tais atvejais, kai keleivių vežimo paslauga atšaukiama ir tuo pačiu maršrutu nėra teikiamos alternatyvios vežimo paslaugos, vežėjas, atsižvelgdamas į ta pačia nuostata numatytą keleivio teisę vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu panašiomis sąlygomis ir kaip galima anksčiau, turi pasiūlyti keleiviui alternatyvią vežimo paslaugą, teikiamą maršrutu, kuris skiriasi nuo atšauktos paslaugos maršruto, arba vežimo jūra paslaugą, susietą ir kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, kelių ar geležinkelių, ir padengti visas galimas papildomas išlaidas, kurias patiria keleivis dėl vykimo į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu.

Dėl antrojo ir ketvirtojo klausimų bei penktojo klausimo a punkto

75 Antruoju ir ketvirtuoju klausimais bei penktojo klausimo a punktu, kuriuos reikia nagrinėti kartu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad jei vežėjas atšaukia keleivių vežimo paslaugą įspėdamas prieš kelias savaites iki numatyto pradinio išvykimo, keleivis, kuris pagal šio reglamento 18 straipsnį nusprendžia susigrąžinti už bilietą sumokėtą sumą arba vykti į vežimo sutartyje numatytą galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu – kaip galima anksčiau arba tam tikrais atvejais vėliau, taip pat turi teisę gauti kompensaciją pagal šio reglamento 19 straipsnį.

76 Pirma, dėl Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio taikymo keleiviui, kurio vežimo paslauga buvo atšaukta, reikia konstatuoti, kad iš šios nuostatos formuluotės nematyti, jog ji netaikoma tokiu atveju. Be to, iš Reglamento Nr. 1177/2010 14 konstatuojamosios dalies matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė įpareigoti vežėjus išmokėti keleiviams kompensaciją, ne tik jei vėluojama suteikti keleivių vežimo paslaugą, bet ir ją atšaukus.

77 Darytina išvada, kad keleivis, kurio vežimo paslauga atšaukta, iš esmės turi teisę į kompensaciją pagal šį straipsnį.

78 Tokį aiškinimą patvirtina Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio kontekstas. Iš tiesų šio reglamento 20 straipsnio, kuriame išvardyti atvejai, kai šis 19 straipsnis netaikomas, 2 dalyje numatyta, kad šis 19 straipsnis netaikomas, jei apie išvykimo atšaukimą keleiviui pranešama prieš jam nusiperkant bilietą arba jei išvykimas atšaukiamas dėl keleivio kaltės, o jo 4 dalyje numatyta, kad vežėjas gali būti atleistas nuo tame pačiame 19 straipsnyje numatytos kompensacijos mokėjimo, jei jis įrodo, kad vežimo paslauga buvo atšaukta dėl oro sąlygų, keliančių grėsmę saugiam laivo eksploatavimui, arba ypatingų aplinkybių.

79 Be to, toks aiškinimas atitinka Reglamento Nr. 1177/2010 tikslą, t. y. kaip pažymėta šio sprendimo 51 punkte, užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį.

80 Antra, reikia nustatyti sąlygas, kuriomis keleivis gali reikalauti Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatytos kompensacijos atšaukus vežimo paslaugą.

81 Šiuo klausimu, viena vertus, iš Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnio 1 ir 2 dalių matyti, kad jei vežimo paslauga atšaukiama arba vežėjas pagrįstai gali tikėtis, kad ji bus atšaukta, keleiviai turi teisę vykti kitu maršrutu arba susigrąžinti iš vežėjo už bilietą sumokėtą sumą.

82 Kaip nurodyta šio reglamento 13 konstatuojamojoje dalyje, siekiant sumažinti keleivių nepatogumus, patiriamus atšaukus jų kelionę, keleiviai turėtų galėti atsisakyti kelionės ir atgauti už bilietus sumokėtą sumą arba jiems turėtų būti suteikta galimybė pasirinkti kitą maršrutą priimtinomis sąlygomis.

83 Iš šio 18 straipsnio, siejamo su 13 konstatuojamąja dalimi, matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas laikosi nuomonės, jog, vežėjui atšaukus keleivių vežimo paslaugą, vežimo sutartis nėra vienašališkai nutraukiama, o keleivis gali pasirinkti tęsti sutartinius santykius, nuspręsdamas vykti kitu maršrutu, ar juos nutraukti, pateikdamas prašymą grąžinti už bilietą sumokėtą sumą.

84 Taigi, priešingai, nei savo rašytinėse pastabose teigia *Irish Ferries*, keleivio pasirinkimas vykti kitu maršrutu, pranešus apie vežimo paslaugos atšaukimą, negali būti prilyginamas naujos vežimo sutarties sudarymui, nes toks pasirinkimas yra tik Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsniu keleiviui suteiktos teisės įgyvendinimas.

85 Kita vertus, šio reglamento 19 straipsnio 1 dalyje iš esmės nurodyta, kad keleivis, neprarasdamas teisės būti vežamas, gali iš vežėjo reikalauti kompensacijos, jei į galutinę atvykimo vietą jis atvyksta vėliau.

86 Šio 19 straipsnio 1 dalyje nurodęs, kad toks keleivis gali reikalauti iš vežėjo sumokėti kompensaciją neprarasdamas teisės būti vežamas, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė šioje nuostatoje numatytos kompensacijos mokėjimą susieti su keleivio teisės būti vežamam turėjimo sąlyga. Taigi, jei keleivis neturi ar daugiau nebeturi teisės būti vežamas, jis negali reikalauti kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį.

87 Darytina išvada, kad reikia atskirti keleivio, kuris paprašė grąžinti už bilietą sumokėtą sumą, situaciją nuo keleivio, kuris paprašė būti vežamas kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą, kaip numatyta vežimo sutartyje, kaip galima anksčiau arba kitu atveju vėliau, situacijos.

88 Iš tiesų, kalbant apie keleivį, kuris pagal Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnį paprašė grąžinti už bilietą sumokėtą sumą, reikia pažymėti, kaip tai padarė generalinis advokatas išvados 108 punkte, kad tokiu atveju šiuo prašymu keleivis išreiškia savo norą atsisakyti pareigos sumokėti kainą ir taip praranda teisę būti vežamas į galutinę atvykimo vietą. Dėl to šis keleivis negali reikalauti išmokėti kompensaciją pagal šio reglamento 19 straipsnį.

89 Vis dėlto, kai keleivis pasirenka ne sumokėtos sumos susigrąžinimą, o vykimą kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą kaip galima anksčiau arba tam tikrais atvejais vėliau, reikia manyti, kad jis išreiškia savo norą dar kartą būti vežamas, todėl neatsisako savo teisės į vežimą, už kurį sumokėjo, į galutinę atvykimo vietą. Taigi šis keleivis gali reikalauti kompensacijos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį, jeigu viršijamos šiame straipsnyje numatytos ribos. Šiuo klausimu pažymėtina, kad jei keleivis pasiekė vežimo sutartyje numatytą galutinę atvykimo vietą, t. y. kaip

matyti iš šio sprendimo 60 punkto, šioje sutartyje nurodytą išlaipinimo uostą, vėluodamas daugiau, nei nustatyta minėtame straipsnyje, jis gali reikalauti kompensacijos pagal tą patį straipsnį, atsižvelgdamas į patirtus didelius nepatogumus.

90 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į antrąjį ir ketvirtąjį klausimus bei į penktojo klausimo a punktą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad jei vežėjas atšaukia keleivių vežimo paslaugą įspėdamas prieš kelias savaites iki numatyto pradinio išvykimo, keleivis turi teisę gauti kompensaciją pagal šio reglamento 19 straipsnį, jei pagal jo 18 straipsnį nusprendžia kaip galima anksčiau vykti kitu maršrutu ar perkelti kelionę į vėlesnę datą ir pasiekia numatytą pradinę atvykimo vietą vėluodamas daugiau, nei leidžiama atsižvelgiant į to paties reglamento 19 straipsnyje numatytas ribas. Vis dėlto, jei keleivis nusprendžia susigrąžinti už bilietą sumokėtą sumą, jis neturi teisės į kompensaciją pagal šį straipsnį.

Dėl penktojo klausimo b punkto

91 Penktojo klausimo b punktu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad šiame straipsnyje vartojama sąvoka „bilieto kaina“ apima išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, kaip antai kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimu arba galimybe naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis.

92 Pirmiausia reikia pažymėti, kad nors Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatytas minimalios kompensacijos, į kurią keleivis, atitinkantis šiame straipsnyje nustatytas sąlygas, turi teisę, skaičiavimas – jos suma lygi tam tikrai bilieto kainos procentinei daliai, nei šioje, nei jokioje kitoje šio reglamento nuostatoje nenurodyta, ką reiškia sąvoka „bilieto kaina“.

93 Vis dėlto, viena vertus, pagal minėto reglamento 3 straipsnio n punktą, kaip priminta šio spendimo 61 punkte, bilietas yra dokumentas, patvirtinantis, kad vežėjas ir keleivis sudarė vežimo sutartį dėl vienos ar kelių keleivių vežimo paslaugų teikimo.

94 Kita vertus, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 3 dalyje nustatyta, kad kompensacija apskaičiuojama remiantis kaina, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą.

95 Iš sąvokos „faktiškas sumokėjimas“ įprastos reikšmės bendrinėje kalboje matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė ją susieti, kaip generalinis advokatas iš esmės pažymėjo išvados 124 punkte, su visa suma, kurią keleivis sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą, kurią vežėjas įsipareigojo vykdyti pagal sutartyje numatytas sąlygas. Dėl to bilieto kainos sąvoka apima visas paslaugas, kurias vežėjas įsipareigojo suteikti keleiviui už sumokėtą kainą, t. y. ne tik pačią vežimo paslaugą, bet ir visas papildomas vežimo paslaugas, kaip antai kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimą arba galimybę naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis. Vis dėlto ši sąvoka neapima sumų, susijusių su nuo keleivių vežimo paslaugų nepriklausomomis paslaugomis, kurias galima aiškiai atskirti, pavyzdžiui, kelionių agentūros renkami mokesčiai rezervacijos metu.

96 Tokį aiškinimą patvirtina šio sprendimo 51 punkte paminėtas tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Iš tiesų toks aiškinimas leidžia lengvai nustatyti atitinkamam keleiviui kompensacijos, į kurią jis turi teisę atšaukus vežimo paslaugą, dydį.

97 Šį aiškinimą taip pat patvirtina Reglamento Nr. 1177/2010 parengiamieji dokumentai, iš kurių matyti, kad nors Parlamentas siūlė apibrėžti bilieto kainos sąvoką kaip vežimo ir apgyvendinimo laive patirtas išlaidas, išskyrus išlaidas, susijusias su maitinimu, kita veikla ir pirkiniais laive,

Sąjungos teisės aktų leidėjas sąmoningai atsisakė bilieto kainos sąvokos suskaidymo į skirtingas sudedamąsias dalis. Taip padarydamas Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė, kad kompensacija turi būti apskaičiuojama atsižvelgiant į keleivio sumokėtą kainą už vežimo paslaugą, kuri nebuvo suteikta pagal vežimo sutartį.

98 Galiausiai šio aiškinimo negali paneigti *Irish Ferries* argumentas, kad jei apskaičiuojant kompensaciją, į kurią keleivis turi teisę, atsižvelgiama į išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, pažeidžiamas proporcingumo principas, nes toks apskaičiavimas sukelia vežėjams sunkių finansinių padarinių, kurie yra neproporcingi atsižvelgiant į tikslą užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį. Iš tikrųjų, remiantis nusistovėjusia Teisingumo Teismo jurisprudencija, vartotojų, įskaitant jūrų transporto keleivius, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamus ir net sunkius ekonominius padarinius tam tikriems ūkio subjektams (pagal analogiją žr. 2012 m. spalio 23 d. Sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 81 punktą).

99 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į penktojo klausimo b punktą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad šiame straipsnyje vartojama sąvoka „bilieto kaina“ apima išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, kaip antai kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimu arba galimybe naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis.

Dėl šeštojo klausimo

100 Pažymėtina, kad nors šeštojo klausimo formuluotėje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodo visas aplinkybes, kaip antai tai, kad vežėjas negali rasti pakeičiančiojo laivo, tai, kad atitinkamu maršrutu neteikiama panaši alternatyvi vežimo paslauga dėl naujo šio maršruto atidarymo, arba tai, kad yra didelis keleivių, kurie nukentėjo dėl reisų atšaukimo dėl pavėluoto aptariamo laivo pristatymo, todėl jiems arba buvo grąžinta už bilietus sumokėta suma, arba jie buvo nukreipti vykti kitu maršrutu, pasinaudojant kitais reisais plukdančiais laivais ar kitomis transporto priemonėmis, skaičius, tačiau iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą matyti, kad visų šių aplinkybių priežastis yra tas pats įvykis, susijęs su pavėluotu aptariamo laivo pristatymu, todėl šeštąjį klausimą reikia suprasti taip, kad juo tik siekiama išsiaiškinti, ar pavėluotas laivo pristatymas gali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento (ES) Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį.

101 Vadinasi, šeštuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinama taip, kad pavėluotas keleivinio laivo pristatymas, dėl kurio atšaukti visi reisai, kuriuos šis laivas turėjo atlikti nauju jūrų maršrutu, patenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

102 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 90 punkto, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis taikomas, kai, atšaukus vežimo paslaugą, keleivis pagal šio reglamento 18 straipsnį nusprendžia vykti kitu maršrutu kaip galima anksčiau ar perkelti kelionę į vėlesnę datą.

103 Vis dėlto šio reglamento 20 straipsnio 4 dalyje numatyta, kad jo 19 straipsnis netaikomas, kai vežėjas įrodo, kad atšaukimo ar atidėjimo priežastis yra oro sąlygos, keliančios grėsmę saugiam laivo eksploatavimui, arba ypatingos aplinkybės, trukdančios teikti keleivių vežimo paslaugą, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių.

104 Reikia pažymėti, kad nors ypatingų aplinkybių sąvoka neapibrėžta nei Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalyje, nei šio reglamento 3 straipsnyje, kuriame apibrėžtos tam tikros šiame reglamente vartojamos sąvokos, šios sąvokos turinys gali būti nustatytas atsižvelgiant į minėto reglamento preambulę.

105 Iš tiesų, kaip matyti iš Reglamento Nr. 1177/2010 17 konstatuojamosios dalies, Sąjungos teisės aktų leidėjas nurodė, kad tokiomis aplinkybėmis turėtų būti laikoma, be kita ko, eilė įvykių, tarp kurių nenurodytas pavėluotas laivo pristatymas. Iš pastarojo šio reglamento preambulės teiginio matyti, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas turėjo omenyje, kad ne patys šie įvykiai, kurių sąrašas, beje, tik pavyzdinis, yra ypatingos aplinkybės, o kad jie gali nulemti tokių aplinkybių atsiradimą.

106 Reglamento Nr. 1177/2010 19 konstatuojamojoje dalyje Sąjungos teisės aktų leidėjas remiasi Teisingumo Teismo jurisprudencija, pagal kurią ypatingų aplinkybių sąvoka gali būti taikoma tik tuo atveju, jei jos kyla dėl įvykių, kurie nebūdingi įprastam atitinkamo vežėjo veiklos vykdymui ir kurių jis faktiškai negali valdyti. Remdamasis su šia sąvoka susijusia jurisprudencija, plėtojama keleivių vežimo oro transportu srityje, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė laikytis vienodo požiūrio į ypatingų aplinkybių sąvoką.

107 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją keleivių vežimo oro transportu srityje „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip jos suprantamos pagal Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį, gali būti laikomi tie įvykiai, kurie dėl savo pobūdžio ar atsiradimo priežasčių nėra būdingi įprastai atitinkamo vežėjo veiklai ir kurių jis realiai negali kontroliuoti; abi šios sąlygos yra kumuliacinės ir kiekvienu konkrečiu atveju reikia įvertinti, ar jos tenkinamos (pagal analogiją žr. 2021 m. kovo 23 d. Sprendimo *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, 23 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

108 Be to, atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1177/2010 tikslą, kuris, kaip minėta šio sprendimo 51 punkte, yra užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, ir į tai, kad šio reglamento 20 straipsnio 4 dalyje nukrypstama nuo keleivių teisės į kompensaciją vežimo paslaugų atšaukimo arba atidėjimo atveju principo, sąvoka „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal pastarąją nuostatą, turi būti aiškinama siaurai.

109 Būtent šiomis aplinkybėmis reikia įvertinti, ar pavėluotas laivo pristatymas, kaip antai nagrinėjamas pagrindinėje byloje, gali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal minėto reglamento 20 straipsnio 4 dalį, siejamą su to paties reglamento 19 konstatuojamąja dalimi.

110 Šiuo atveju, nors laivų statyba iš esmės yra ne keleivių vežėjo jūra veikla, o laivų statyklos veiklos dalis, vis dėlto keleivinio laivo užsakymas ir priėmimas yra tikrai reti, bet neabejotinai su įprasta keleivių vežėjo jūra veikla susiję įvykiai. Iš tikrųjų vykdydamas vežimo veiklą vežėjas atlieka laivų užsakymus ir tai yra viena iš įprastų veiklos valdymo funkcijų, susijusių su savo laivyno organizavimu ir priežiūra.

111 Tokį aiškinimą pagrindžia tai, kad laivo užsakymo ir pristatymo sutartyje gali būti numatytas kompensavimo mechanizmas dėl pavėluoto pristatymo, kaip įvyko šioje byloje ir ką per posėdį patvirtino *Irish Ferries*. Tokio mechanizmo nustatymas patvirtina, kad toks vėlavimas yra įprasta rizika, su kuria vežėjas susiduria vykdydamas keleivių vežimo veiklą.

112 Dėl to laivo pristatymo vėlavimas turi būti laikomas įvykiu, būdingu normaliai keleivių vežėjo jūra veiklai. Taigi viena iš dviejų šio sprendimo 107 punkte minėtų kumuliacinių sąlygų netenkinama, todėl reikia konstatuoti, kad toks vėlavimas negali būti laikomas „ypatingomis aplinkybėmis“, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalį, ir nereikia nagrinėti, ar vežėjas negali tokio įvykio realiai kontroliuoti.

113 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į šeštąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinama taip, kad pavėluotas keleivinio laivo pristatymas, dėl kurio atšaukti visi reisai, kuriuos šis laivas turėjo atlikti nauju jūrų maršrutu, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.

Dėl septintojo klausimo

114 Septintuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį reikalaujama, jog keleivis, prašantis kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį, pateiktų prašymą vežėjui skundo forma per du mėnesius nuo tos dienos, kai vežimo paslauga buvo arba turėjo būti suteikta.

115 Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnio 1 dalyje reikalaujama, kad vežėjas taikytų galiojančią prieinamą skundų, susijusių su šiame reglamente numatytomis teisėmis ir pareigomis, nagrinėjimo tvarką, o 24 straipsnio 2 dalyje nustatyta skundų nagrinėjimo supaprastinta procedūra ir tam tikri jos terminai. Keleivis, kuris pageidauja vežėjui pateikti skundą, pateikia jį per du mėnesius nuo tos dienos, kai paslauga buvo ar turėjo būti suteikta, o vežėjas per vieną mėnesį praneša keleiviui, kad jo skundas yra patenkintas, atmestas ar kad tebevyksta jo nagrinėjimas, ir bet kuriuo atveju per du mėnesius nuo skundo gavimo dienos turi pateikti šiam keleiviui galutinį atsakymą.

116 Iš nuorodos į „šiame reglamente numatytas teises ir pareigas“ matyti, kad skundas gali būti susijęs su teisėmis ir pareigomis, nurodytomis to reglamento II skyriuje „Neįgaliųjų ir riboto judumo asmenų teisės“ ir jo III skyriuje „Vežėjo ir terminalų valdytojų pareigos kelionės pertraukimo atveju“, kuriame yra to reglamento 19 straipsnis, susijęs su kompensacija keleiviui dėl pavėluoto atvykimo.

117 Vis dėlto keleivio prašymas, kuriuo siekiama gauti Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatytą kompensaciją, negali būti prilyginamas skundui, kaip jis suprantamas pagal šio reglamento 24 straipsnį, todėl jam negali būti taikomi pastarojoje nuostatoje numatyti terminai.

118 Iš tiesų, skundas, kaip jis suprantamas pagal Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnį, yra pranešimas apie vežėjo vienos iš jo pareigų pagal šį reglamentą pažeidimą, ir vežėjas turi tam tikrą diskreciją dėl tolesnių veiksmų, kurių reikia imtis dėl šio pranešimo, o pagal šio reglamento 19 straipsnio 1 dalį, kaip nurodė generalinis advokatas išvados 164 punkte, keleivis įgyja teisę į piniginį reikalavimą ir gali prašyti vežėjo šį reikalavimą patenkinti vien dėl to, kad tenkinamos šiame straipsnyje nustatytos sąlygos, ir vežėjas šiuo atveju neturi tokios pačios diskrecijos.

119 Be to, Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 5 dalyje reikalaujama, kad vežėjas sumokėtų prašomą kompensaciją per vieną mėnesį nuo tokio prašymo pateikimo. Ši nuostata tiek, kiek joje numatytas trumpesnis nei pagal šio reglamento 24 straipsnio 2 dalį vežėjo turimas dviejų mėnesių

terminas informuoti keleivį apie galutinį sprendimą dėl skundo nagrinėjimo, patvirtina, kad šio reglamento 19 straipsnyje numatytas prašymas išmokėti kompensaciją negali būti prilyginamas skundui, kaip jis suprantamas pagal to paties reglamento 24 straipsnį.

120 Šio sprendimo 51 punkte nurodytas Reglamento Nr. 1177/2010 tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį patvirtina šį aiškinimą. Toks apsaugos lygis negali būti suderinamas su tokio trumpo dviejų mėnesių termino pateikti prašymą dėl kompensacijos nustatymu.

121 Iš to matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas nesiekė Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatytos teisės į kompensaciją susieti su šio reglamento 24 straipsnyje skundui pateikti numatytu dviejų mėnesių terminu.

122 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į septintąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį nereikalaujama, jog keleivis, prašantis kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį, pateiktų prašymą vežėjui skundo forma per du mėnesius nuo tos dienos, kai vežimo paslauga buvo ar turėjo būti suteikta.

Dėl aštuntojo klausimo

123 Aštuntuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnį reikia aiškinti taip, kad valstybės narės paskirtos nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, kompetencijai priklauso ne tik keleivių vežimo paslaugos, teikiamos iš šios valstybės narės teritorijoje esančio uosto, bet ir keleivių vežimo paslaugos, teikiamos iš kitos valstybės narės teritorijoje esančio uosto į pirmosios valstybės narės teritorijoje esantį uostą, kai pastaroji vežimo paslauga yra visos atšauktos kelionės į abi puses dalis.

124 Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnio 1 dalyje numatyta, kad kiekviena valstybė narė paskiria įstaigą ar įstaigas, atsakingas už šio reglamento nuostatų, susijusių su keleivių vežimo paslaugomis ir kruizais, kai vežama iš jos teritorijoje esančių uostų, ir keleivių vežimo paslaugomis, kai vežama iš trečiosios šalies į tokius uostus, vykdymo užtikrinimą.

125 Iš to matyti, kad nors pagal šią nuostatą, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 169 punkte, galima daryti prielaidą, jog nacionalinė įstaiga, kurios kompetencijai priklauso keleivių vežimo tarp valstybių narių paslaugos, iš esmės yra valstybės narės, kurios teritorijoje yra įlaipinimo uostas, įstaiga, vis dėlto Sąjungos teisės aktų leidėjas nusprendė, kad ryšys tarp valstybės narės, kurioje yra išlaipinimo uostas, ir keleivių vežimo iš trečiosios šalies paslaugų yra pakankamas, kad pastarosios valstybės narės nacionalinei įstaigai būtų suteikta kompetencija užtikrinti Reglamento Nr. 1177/2010 vykdymą.

126 Dėl to, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 199 punkte, Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė suteikti nacionalinei įstaigai bendro pobūdžio priežiūros kompetenciją remdamasis kriterijumi, grindžiamu artimu ryšiu tarp valstybės narės, kurios teritorijoje yra įlaipinimo ar išlaipinimo uostas, teritorijos ir atitinkamos keleivių vežimo paslaugos.

127 Tai reiškia, kad atšauktos keleivių vežimo paslaugos atveju kompetentinga nacionalinė įstaiga paprastai yra valstybės narės, kurios teritorijoje yra įlaipinimo uostas, kompetentinga įstaiga.

128 Vis dėlto tuo atveju, kai kelionė į abi puses apima keleivių vežimo pirmyn paslaugą ir keleivių vežimo atgal paslaugą, kuri buvo visa atšaukta, ryšys tarp keleivių vežimo atgal paslaugos ir valstybės narės, kurios teritorijoje yra šios paslaugos įlaipinimo uostas, teritorijos nėra glaudesnis nei ryšys tarp valstybės narės, kurios teritorijoje yra išlaipinimo uostas, teritorijos ir šios paslaugos. Iš tiesų, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 200 punkte, pastarasis uostas iš principo taip pat yra įlaipinimo uostas, kiek tai susiję su kelione pirmyn, ir gali geriau užtikrinti tinkamą Reglamento Nr. 1177/2010 vykdymą atšaukus keleivių vežimo paslaugas.

129 Tokį aiškinimą patvirtina tikslas užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, kaip nurodyta šio sprendimo 51 punkte, nes tokiu atveju keleivis gali išvengti kelių procedūrų skirtingose nacionalinėse įstaigose, kai keleivių vežimo pirmyn ir atgal paslaugos buvo atšauktos tuo pačiu pagrindu.

130 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, į aštuntąjį klausimą reikia atsakyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnį reikia aiškinti taip, kad valstybės narės paskirtos nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, kompetencijai priklauso ne tik keleivių vežimo paslaugos, teikiamos iš šios valstybės narės teritorijoje esančio uosto, bet ir keleivių vežimo paslaugos, teikiamos iš kitos valstybės narės teritorijoje esančio uosto į pirmosios valstybės narės teritorijoje esantį uostą, kai pastaroji vežimo paslauga yra visos atšauktos kelionės į abi puses dalis.

Dėl devintojo klausimo

131 Devintuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar vertindamas nacionalinės įstaigos, atsakingos už Reglamento Nr. 1177/2010 vykdymą, priimto sprendimo galiojimą nacionalinis teismas turi taikyti Chartijos 16, 17, 20 ir 47 straipsnius, taip pat proporcingumo, teisinio tikrumo ir vienodo požiūrio principus ir ar jo kontrolė turi apsiriboti patikrinimu, ar nepadaryta akivaizdi klaida.

132 Pagal Teisingumo Teismo suformuotą jurisprudenciją, vykstant bendradarbiavimui tarp Teisingumo Teismo ir nacionalinių teismų, siekiant pateikti Sąjungos teisės išaiškinimą, kuris būtų naudingas nacionaliniam teismui, reikia, kad tas teismas tiksliai laikytųsi prašymo priimti prejudicinį sprendimą turiniui keliamų reikalavimų, aiškiai išdėstytų Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnyje (2018 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Consorzio Italian Management ir Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, 21 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

133 Taigi, kaip nurodyta Procedūros reglamento 94 straipsnio c punkte, sprendime dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą turi būti išdėstytos priežastys, paskatinusios šį prašymą teikiantį teismą kelti klausimą dėl tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų išaiškinimo ar galiojimo, ir jo nustatytas šių nuostatų ir pagrindinėje byloje taikomų nacionalinės teisės aktų ryšys (šiuo klausimu žr. 2018 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Consorzio Italian Management ir Catania Multiservizi*, C-152/17, EU:C:2018:264, 22 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

134 Taip pat svarbu pažymėti, kad sprendimuose dėl prašymų priimti prejudicinį sprendimą pateikta informacija turi leisti Teisingumo Teismui pateikti naudingus atsakymus ir suteikti valstybių narių vyriausybėms ir kitiems suinteresuotiesiems asmenims galimybę pateikti pastabas pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 23 straipsnį. Teisingumo Teismas turi užtikrinti, kad ši galimybė būtų garantuojama atsižvelgiant į tai, jog pagal šią nuostatą suinteresuotosioms šalims įteikiami tik sprendimai dėl prašymų priimti prejudicinį sprendimą (2017 m. liepos 13 d. Sprendimo *Szoja*, C-89/16, EU:C:2017:538, 49 punktas).

135 Šioje byloje reikia konstatuoti, kad nė viena iš dviejų devintojo klausimo dalių, kurių pirmoji susijusi su Sąjungos teisės nuostatomis ir principais, kuriuos turi taikyti nacionalinis teismas, o antroji – su teisminės kontrolės, kurią turi atlikti šis teismas, apimtimi, akivaizdžiai neatitinka šių reikalavimų.

136 Iš tiesų, kiek tai susiję su pirmąja dalimi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nenurodo konkrečių priežasčių, dėl kurių pateikė šį klausimą atsižvelgdamas į kitus pateiktus klausimus, todėl Teisingumo Teismas negali pateikti naudingo atsakymo į šią dalį.

137 Be to, kiek tai susiję su antrąja dalimi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepaaiškina, kokį pagrįstumo tikrinimo kriterijų jis ketina taikyti vertindamas nacionalinės įstaigos, atsakingos už Reglamento Nr. 1177/2010 vykdymą, sprendimo galiojimą, todėl Teisingumo Teismas negali pateikti jam naudingo atsakymo.

138 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, Teisingumo Teismas negali pateikti naudingo atsakymo į devintąjį klausimą. Taigi šį klausimą reikia laikyti nepriimtinu.

Dėl dešimtojo klausimo

139 Dešimtuoju klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai yra negaliojantys, nes neatitinka nei vienodo požiūrio, proporcingumo ir teisinio tikrumo principų, nei Chartijos 16, 17 ir 20 straipsnių.

140 Pirma, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai yra negaliojantys atsižvelgiant į vienodo požiūrio principą ir Chartijos 20 straipsnį.

141 *Irish Ferries* apskritai teigia, kad šiuo reglamentu pažeidžiamas vienodo požiūrio principas ir Chartijos 20 straipsnis, nes jūrų vežėjams nustatomos tam tikros pareigos, kurios netaikomos oro vežėjams ir keleivių vežimo geležinkeliais vežėjams, nors visų šių vežėjų padėtis panaši. Šiuo klausimu *Irish Ferries* konkrečiai nurodo, kad nors oro vežėjas pagal Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą gali išvengti kompensacijos mokėjimo, pranešdamas keleiviui apie skrydžio atšaukimą likus ne mažiau kaip dviem savaitėms iki numatyto išvykimo laiko, tokia galimybė nėra numatyta jūrų vežėjui Reglamente Nr. 1177/2010.

142 Pagal nusistovėjusią jurisprudenciją vienodo požiūrio principas reikalauja, kad panašios situacijos nebūtų vertinamos skirtingai, o skirtingos situacijos – vienodai, nebent toks vertinimas būtų objektyviai pagrįstas (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 95 punktą ir 2009 m. lapkričio 19 d. Sprendimo *Sturgeon ir kt.*, C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716, 48 punktą).

143 Kaip matyti, visų pirma, iš suformuotos jurisprudencijos, skirtingų transporto rūšių veiklos sektoriuje veikiančių įmonių situacija nėra panaši, nes, atsižvelgiant į šių skirtingų transporto rūšių veikimo būdus, prieinamumo sąlygas ir tinklų pasiskirstymą, jos nėra viena kitą pakeičiančios, kiek tai susiję su naudojimosi jomis sąlygomis. Tokiomis aplinkybėmis Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo nustatyti taisykles, numatančias skirtingą vartotojo apsaugos lygį atitinkamame sektoriuje (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 96 punktą ir 2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *ÖBB-Personenverkehr*, C-509/11, EU:C:2013:613, 47 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

144 Antra, pažymėtina, kad, kalbant apie jūrų transportą, keleivių, kurie nukentėjo dėl vežimo paslaugų atšaukimo ar jų suteikimo ženklaus vėlavimo, padėtis skiriasi nuo kitų transporto priemonių keleivių padėties. Iš tikrųjų, atsižvelgiant į uostų buvimo vietą ir ribotą maršrutų, kurių dažnumas taip pat gali skirtis priklausomai nuo sezonų, skaičių, nepatogumai, kurių keleiviai patyria dėl tokių įvykių, nėra panašūs.

145 Galiausiai, nors Reglamento Nr. 1177/2010 1 konstatuojamojoje dalyje numatytas siekis užtikrinti jūrų transporto keleivių apsaugos lygį, panašų į kitų transporto rūšių keleivių apsaugos lygį, Sąjungos teisės aktų leidėjas nelaikė, priešingai, nei teigia *Irish Ferries*, skirtingų transporto rūšių panašiomis ir nesiekė užtikrinti vienodo apsaugos lygios kiekvienos transporto rūšies srityje.

146 Dėl to nagrinėjant panašias situacijas negalima atsižvelgti į atleidimo nuo atsakomybės pagrindus, numatytus Sąjungos teisės aktuose, taikomuose kitoms keleivinio transporto rūšims nei jūrų transportas, kaip antai Reglamento Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punkte dėl oro transporto.

147 Darytina išvada, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniais nepažeidžiamas nei vienodo požiūrio principas, nei Chartijos 20 straipsnis.

148 Antra, kaip matyti iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės siekia išsiaiškinti, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai atitinka proporcingumo principą.

149 Šiuo klausimu *Irish Ferries* iš esmės teigia, kad dėl Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose nustatytų jūrų vežėjų pareigų, atšaukus keleivio vežimo paslaugas, šiems vežėjams tenka didelė finansinė našta, kuri yra visiškai neproporcinga atsižvelgiant į šio reglamento tikslą. Konkrečiai kalbant, viena vertus, neproporcinga reikalauti, kad vežėjas sumokėtų kompensaciją pagal Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnį, kai šis vežėjas informavo keleivį apie vežimo paslaugos atšaukimą prieš kelias savaites. Kita vertus, taip pat neproporcinga suteikti keleiviui, kurio vežimo paslauga atšaukta, galimybę vykti kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą pagal šio reglamento 18 straipsnį ir kartu išmokėti jam kompensaciją pagal šio reglamento 19 straipsnį.

150 Pirmiausia reikia priminti, kad proporcingumo principas yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų ir pagal jį reikalaujama, kad Sąjungos teisės nuostata įtvirtintos priemonės būtų tinkamos atitinkamais teisės aktais siekiamiems teisėtiems tikslams įgyvendinti ir neviršytų to, kas būtina jiems pasiekti (2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 79 punktas).

151 Dėl pirmesniame punkte minėtų sąlygų teisminės kontrolės Teisingumo Teismas Sąjungos teisės aktų leidėjui suteikė plačią diskreciją srityse, kuriose būtina priimti politinius, ekonominius ir socialinius sprendimus ir kuriose privaloma atlikti sudėtingus vertinimus. Taigi priemonė, kurios imtasi šiose srityse, yra neteisėta tik tuomet, kai ji akivaizdžiai netinkama kompetentingų institucijų užsibrėžtam tikslui pasiekti. Tai ypač pasakytina apie bendrą transporto politiką (šiuo klausimu žr. 2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 80 punktą).

152 Kaip pažymėta šio sprendimo 51 punkte, Sąjungos teisės aktų leidėjo tikslas pagal Reglamento Nr. 1177/2010 1, 2, 13 ir 14 konstatuojamąsias dalis yra užtikrinti aukšto lygio keleivių, patyrusių didelių nepatogumų dėl vežimo paslaugų atšaukimo arba ženklaus atidėjimo, apsaugą. Šiuo tikslu

Sąjungos teisės aktų leidėjas šio reglamento 18 ir 19 straipsniuose numatė priemones standartizuotai ir nedelsiant kompensuoti tam tikrus nepatogumus, kuriuos patyrė tokiose situacijose atsidūrę keleiviai.

153 Teisingumo Teismas turi įvertinti, ar Sąjungos teisės aktų leidėjo nustatytos priemonės yra akivaizdžiai netinkamos atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1177/2010 tikslą, kuriuo siekiama sustiprinti keleivių apsaugą ir kurio teisėtumas nėra ginčijamas.

154 Šiuo klausimu pirmiausia reikėtų pažymėti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniuose numatytomis priemonėmis galima nedelsiant kompensuoti kai kuriuos nepatogumus, kurių keleiviai patiria atšaukus vežimo paslaugą, ir taip užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, kurio siekiama šiuo reglamentu.

155 Iš tiesų minėto reglamento 18 straipsnyje numatytomis priemonėmis siekiama suteikti keleiviui galimybę pasirinkti, ar pasiekti vežimo sutartyje numatytą galutinę atvykimo vietą vykstant kitu maršrutu be jokio papildomo mokesčio panašiomis sąlygomis ir kaip galima anksčiau, ar atsisakyti vežimo paslaugos, pateikus prašymą grąžinti už bilietą sumokėtą sumą, ir atitinkamais atvejais taip pat gauti nemokamą grįžimo į pradinę išvykimo vietą, kaip nustatyta vežimo sutartyje, kaip galima anksčiau paslaugą.

156 Dėl Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatytos kompensacijos reikia pažymėti, kad ji iš esmės skiriasi, kaip ir jos suma, atsižvelgiant į vėlavimo atvykti į vežimo sutartyje nustatytą galutinę atvykimo vietą trukmę ir į vežimo paslaugų trukmę. Turint omenyje tai, kad keleivis, kuris, atšaukus vežimo paslaugą, pasirenka vykti kitu maršrutu į galutinę atvykimo vietą, atsižvelgiant į jūrų transporto sektoriaus specifiką, gali gerokai vėliau atvykti į galutinę atvykimo vietą dėl naudojimosi alternatyviomis vežimo paslaugomis arba dėl to, kad įlaipinimo ir išlaipinimo uostai skiriasi nuo iš pradžių numatytųjų, šie kriterijai, pagal kuriuos nustatoma keleivių teisė gauti kompensaciją, neprieštarauja proporcingumo reikalavimui.

157 Be to, tai, kad šio reglamento 19 straipsnyje numatytas kompensacijos apskaičiavimas grindžiamas faktiškai sumokėta bilieto kaina, savaime reiškia, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas laikosi proporcingo požiūrio, kuriuo siekiama kompensuoti dėl vėlavimo arba atšaukimo atsiradusias neigiamas pasekmes, kurias šiuo reglamentu norima ištaisyti.

158 Nors *Irish Ferries* teigia, kad Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnyje numatytos kompensavimo priemonės gali sukelti vežėjams sunkių finansinių padarinių ir jos nėra tinkamos, pažymėtina, kad Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs keleivių vežimo oru srityje, kad tokie padariniai negali būti laikomi neproporcingais atsižvelgiant į aukšto keleivių apsaugos lygio tikslą. Iš tiesų, vartotojų, įskaitant jūrų transporto keleivius, apsaugos tikslo svarba gali pateisinti neigiamus ir net sunkius ekonominius padarinius tam tikriems ūkio subjektams (pagal analogiją žr. 2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 47 ir 48 punktus).

159 Taip pat svarbu pažymėti, kad jūrų vežėjų pagal Reglamentą Nr. 1177/2010 įvykdytos pareigos neapriboja jų teisės pagal taikytiną nacionalinę teisę reikalauti žalos atlyginimo iš bet kurio asmens, įskaitant trečiuosius asmenis, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas. Toks žalos atlyginimas gali sumažinti ir net visiškai pašalinti minėtiems vežėjams dėl šių pareigų tenkančią finansinę naštą. Be to, neatrodo nepagrįsta, kad šios pareigos, neatsiejamos nuo minėtos teisės reikalauti žalos atlyginimo, visų pirma tektų tiems jūrų vežėjams, su kuriais atitinkami keleiviai yra sudarę vežimo sutartis, suteikiančias teisę į vežimo paslaugą, kuri neturėtų būti nei atšaukta, nei atidėta.

160 Galiausiai dėl Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalyje numatytos kompensacijos reikia pažymėti, kad pagal šio reglamento 20 straipsnio 4 dalį jūrų vežėjai gali būti atleisti nuo šios kompensacijos mokėjimo, jei įrodo, kad atšaukimo ar atidėjimo priežastis yra ypatingos aplinkybės, kurių nebūtų buvę galima išvengti net ir imantis visų pagrįstų priemonių. Turint omenyje tokios nuo atsakomybės atleidžiančios sąlygos buvimą ir šios kompensacijos mokėjimo pareigos, kurią turi įvykdyti jūrų vežėjai, įgyvendinimo apribojimus, ši pareiga nėra akivaizdžiai netinkama atsižvelgiant į siekiamą tikslą.

161 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai nėra negaliojantys dėl proporcingumo principo pažeidimo.

162 Trečia, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai atitinka teisinio tikrumo principą.

163 Šiuo klausimu prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas abejoja *Irish Ferries* pateiktais argumentais, kad, pirma, šio reglamento 18 ir 19 straipsniais pažeidžiamas teisinio tikrumo principas, nes vežėjams nustatomos griežtos pareigos be aiškaus teisinio pagrindo, ir, antra, ypač minėto reglamento 19 straipsnio 1 dalimi pažeidžiamas šis principas, įpareigojant vežėjus sumokėti kompensaciją, lygią procentinei bilieto kainos, kurios sąvoka neapibrėžta, daliai.

164 Pirmiausia primintina, kad teisinio tikrumo principas yra pagrindinis Sąjungos teisės principas, pagal kurį, be kita ko, reikalaujama, kad teisės aktas būtų aiškus ir tikslus tam, kad suinteresuotieji asmenys galėtų aiškiai žinoti savo teises ir pareigas ir elgtis atsižvelgdami į tai (2006 m. sausio 10 d. Sprendimo *IATA ir ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, 68 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

165 Pirma, bendrasis *Irish Ferries* teiginys, kad Reglamentu Nr. 1177/2010 pažeidžiamas teisinio tikrumo principas, nes vežėjams nustatomos pernelyg griežtos pareigos be aiškaus teisinio pagrindo, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 223 punkte, turėtų būti atmestas remiantis šio sprendimo 132–434 punktuose nurodyta jurisprudencija, nes dėl jo neapibrėžto ir bendro pobūdžio Teisingumo Teismas negali tinkamai į jį atsakyti.

166 Antra, kalbant apie teiginį dėl Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalyje vartojamos sąvokos „bilieto kaina“ netikslumo, pažymėtina, kad ši sąvoka, kuria grindžiamas šio reglamento 19 straipsnyje numatytos kompensacijos apskaičiavimas, iš tiesų neapibrėžta nei šio straipsnio 1 dalyje, nei šio reglamento 3 straipsnyje.

167 Vis dėlto svarbu pažymėti, kad ši bendro pobūdžio sąvoka taikoma neapibrėžtam atvejų, kurių neįmanoma iš anksto numatyti, skaičiui, o ne konkretiems bilietams, kurių sudedamosios dalys gali būti iš anksto išsamiai aprašytos Sąjungos teisės akte. Taip pat reikia pažymėti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 3 dalyje siekė patikslinti, kad vežėjo mokėtina kompensacija apskaičiuojama „remiantis kaina, kurią keleivis faktiškai sumokėjo už keleivių vežimo paslaugą,“ todėl reikia manyti, kad ši sąvoka negali būti laikoma nepakankamai tikslia. Šiuo klausimu pažymėtina, jog to, kad Teisingumo Teismas ją aiškino, kaip nurodyta šio sprendimo 95–98 punktuose, nepakanka, kad būtų nustatytas teisinio tikrumo principo pažeidimas, nes, kaip savo išvados 224 punkte pažymėjo generalinis advokatas, tai reikštų, kad būtų atmestas bet koks aiškinimo metodas, išskyrus bendrojo taikymo nuostatos pažodinį aiškinimą.

168 Dėl to darytina išvada, kad Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnio 1 dalyje nurodant bilieto kainos sąvoką, tačiau nepateikiant šios sąvokos apibrėžties nėra pažeidžiamas teisinio tikrumo principas.

169 Ketvirta, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš esmės klausia, ar Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai atitinka Chartijos 16 ir 17 straipsnius, kuriais užtikrinama atitinkamai jūrų vežėjų laisvė užsiimti verslu ir teisė į nuosavybę.

170 Šiuo klausimu pirmiausia reikia priminti, kad laisvė užsiimti verslu ir nuosavybės teisė nėra absoliučios ir turi būti vertinamos atsižvelgiant į jų socialinę funkciją (2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 60 punktas).

171 Antra, Chartijos 52 straipsnio 1 dalyje pripažįstama galimybė apriboti naudojimąsi joje įtvirtintomis teisėmis, jei šie apribojimai numatyti įstatymo, nekeičia minėtų teisių ir laisvių esmės ir, paisant proporcingumo principo, yra būtini bei iš tiesų atitinka Sąjungos pripažintus bendruosius interesus arba reikalingi kitų teisėms ir laisvėms apsaugoti.

172 Galiausiai, kai susiduriama su keliomis Sąjungos teisės sistemoje saugomomis teisėmis, šis vertinimas turi būti atliekamas atsižvelgiant į būtinybę suderinti šių skirtingų teisių apsaugos reikalavimus ir teisingą šių teisių pusiausvyrą (2013 m. sausio 31 d. Sprendimo *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, 62 punktas).

173 Nors šioje byloje prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas remiasi Chartijos 16 ir 17 straipsniais, taip pat svarbu atsižvelgti ir į jos 38 straipsnį, kuriuo, kaip ir SESV 169 straipsniu, siekiama, kad vykdant Sąjungos politiką būtų užtikrinta aukšto lygio vartotojų, įskaitant jūrų transporto keleivius, apsauga. Kaip minėta 51 punkte, keleivių apsauga iš tiesų yra vienas pagrindinių Reglamento Nr. 1177/2010 tikslų.

174 Iš šio sprendimo 150–161 punktų, kuriuose nagrinėtas proporcingumo principas, matyti, kad Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnius reikia laikyti atitinkančiais reikalavimą, kuriuo siekiama suderinti skirtingas egzistuojančias pagrindines teises ir nustatyti tarp jų teisingą pusiausvyrą.

175 Darytina išvada, kad minėtos nuostatos nepažeidžia Chartijos 16 ir 17 straipsnių.

176 Iš to, kas išdėstyta, pripažintina, kad išnagrinėjus dešimtąjį klausimą nenustatyta nieko, kas galėtų turėti įtakos Reglamento Nr. 1177/2010 18ir 19 straipsnių galiojimui.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

177 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 (ketvirtoji kolegija) nusprendžia:

1. **2010 m. lapkričio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 1177/2010 dėl jūrų ir vidaus vandenų keliais vykstančių keleivių teisių, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 2006/2004, turi būti aiškinamas taip, kad jis taikomas tuo atveju, kai vežėjas atšaukia keleivių vežimo paslaugą, įspėjęs apie tai likus kelioms savaitėms iki numatyto pradinio išvykimo, nes buvo pavėluota pristatyti laivą, skirtą šiai vežimo paslaugai užtikrinti, ir jis negalėjo būti pakeistas kitu.**

2. **Reglamento Nr. 1177/2010 18 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad tais atvejais, kai keleivių vežimo paslauga atšaukiama ir tuo pačiu maršrutu nėra teikiamos alternatyvios vežimo paslaugos, vežėjas, atsižvelgdamas į ta pačia nuostata numatytą keleivio teisę vykti į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu panašiomis sąlygomis ir kaip galima anksčiau, turi pasiūlyti keleiviui alternatyvią vežimo paslaugą, teikiamą maršrutu, kuris skiriasi nuo atšauktos paslaugos maršruto, arba vežimo jūra paslaugą, susietą su kitų rūšių transportu, pavyzdžiui, kelių ar geležinkelių, ir vežėjas turi padengti visas galimas papildomas išlaidas, kurias patiria keleivis dėl vykimo į galutinę atvykimo vietą kitu maršrutu.**

3. **Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsniai turi būti aiškinami taip, kad jei vežėjas atšaukia keleivių vežimo paslaugą įspėdamas prieš kelias savaites iki numatyto pradinio išvykimo, keleivis turi teisę gauti kompensaciją pagal šio reglamento 19 straipsnį, jei pagal jo 18 straipsnį nusprendžia kaip galima anksčiau vykti kitu maršrutu ar atidėti kelionę vėlesnei datai ir pasiekia numatytą pradinę atvykimo vietą vėluodamas daugiau, nei leidžiama atsižvelgiant į to paties reglamento 19 straipsnyje numatytas ribas. Vis dėlto, jei keleivis nusprendžia susigrąžinti už bilietą sumokėtą sumą, jis neturi teisės į kompensaciją pagal šį straipsnį.**

4. **Reglamento Nr. 1177/2010 19 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad šiame straipsnyje vartojama sąvoka „bilieto kaina“ apima išlaidas, susijusias su keleivio pasirinktomis papildomomis paslaugomis, kaip antai kajutės ar vietos gyvūnui rezervavimu arba galimybe naudotis pirmosios klasės laukiamosiomis salėmis.**

5. **Reglamento Nr. 1177/2010 20 straipsnio 4 dalis turi būti aiškinama taip, kad pavėluotas keleivinio laivo pristatymas, dėl kurio atšaukti visi reisai, kuriuos šis laivas turėjo atlikti nauju jūrų maršrutu, nepatenka į sąvoką „ypatingos aplinkybės“, kaip ji suprantama pagal šią nuostatą.**

6. **Reglamento Nr. 1177/2010 24 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį nereikalaujama, jog keleivis, prašantis kompensacijos pagal šio reglamento 19 straipsnį, pateiktų prašymą vežėjui skundo forma per du mėnesius nuo tos dienos, kai vežimo paslauga buvo ar turėjo būti suteikta.**

7. **Reglamento Nr. 1177/2010 25 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad valstybės narės paskirtos nacionalinės įstaigos, atsakingos už šio reglamento vykdymo užtikrinimą, kompetencijai priklauso ne tik keleivių vežimo paslaugos, teikiamos iš šios valstybės narės teritorijoje esančio uosto, bet ir keleivių vežimo paslaugos, teikiamos iš kitos valstybės narės teritorijoje esančio uosto į pirmosios valstybės narės teritorijoje esantį uostą, kai pastaroji vežimo paslauga yra visos atšauktos kelionės į abi puses dalis.**

8. Išnagrinėjus dešimtąjį klausimą nenustatyta nieko, kas galėtų turėti įtakos Reglamento Nr. 1177/2010 18 ir 19 straipsnių galiojimui.

Parašai.