

**Byla C-451/20****Prašymas priimti prejudicinį sprendimą****Gavimo data:**

2020 m. rugsėjo 23 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas:***Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija)**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2020 m. rugpjūčio 25 d.

**Ieškovė:***Airhelp Limited***Atsakovė:***Austrian Airlines AG*

&lt;...&gt;

*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) <...> byloje, kurioje ieškovė *Airhelp Ltd*, <...> centrinis Honkongas (HK), <...> iš atsakovės *Austrian Airlines AG*, 1300 Vienos oro uostas, <...> reikalauja **300 EUR** <...>, apeliacine tvarka išnagrinėjęs atsakovės apeliacinį skundą dėl 2020-04-06 *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo <...>, uždarame posėdyje priėmė šią

**nutartį:**

[I] Pagal SESV 267 straipsnį Europos Sąjungos Teisingumo Teismui pateikiami šie **prejudiciniai klausimai**:

[1] Ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (Oro transporto keleivių teisių

reglamentas), 3 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, **kad** (orig. p. 2) **reglamentas taip pat turi būti taikomas pagal vieną užsakymą rezervuotam skrydžio maršrutui, apimančiam du dalinius skrydžius, kuriuos abu turi vykdyti vienas (tas pats) Bendrijos oro vežėjas, kai tiek pirmojo dalinio skrydžio išvykimo vieta, tiek antrojo dalinio skrydžio atvykimo vieta yra trečiojoje šalyje ir tik pirmojo dalinio skrydžio atvykimo vieta ir antrojo dalinio skrydžio išvykimo vieta yra valstybės narės teritorijoje?**

[2] Jei atsakymas į 1 klausimą būtų teigiamas, ar 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (EB) Nr. 261/2004, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisyklės atsisakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 295/91 (Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktis turi būti aiškinamas taip, **kad keleivis turi teisę į kompensaciją pagal šio reglamento 7 straipsnio 1 dalį, net jei jis pagal pasiūlytą kitą maršrutą galutinę paskirties vietą pagal planą pasiektų praėjus ne daugiau nei dviem valandoms po atšaukto skrydžio tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, tačiau per šį terminą jis jos faktiškai nepasiekia.**

[II] Bylos nagrinėjimas sustabdomas, kol bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo <...> prejudicinis sprendimas.

### Motyvai

Keleivis N\*\*\*\*\* T\*\*\*\*\* turėjo patvirtintą rezervaciją į atsakovės vykdomą skrydį maršrutu (**orig. p. 3**)

– OS 656 iš Kišiniovo (KIV) į Vieną (VIE); numatytas skrydžio laikas 2019-05-29 nuo 15 val. 55 min. iki 16 val. 40 min., ir

– OS 25 iš VIE į Bankoką (BKK); numatytas skrydžio laikas nuo 2019-05-29 23 val. 20 min. iki 2019-05-30 14 val. 20 min.

Skrydis OS 656 buvo atšauktas likus mažiau nei septynioms dienoms iki planuoto išvykimo. Todėl atsakovė perregistravo keleivį į skrydį TK 68 iš Stambulo (IST) į BKK; numatytas skrydžio laikas 2019-05-30 nuo 1 val. 25 min. iki 15 val. 00 min. (Kokiu būdu ir kada keleivis buvo nugabentas iš KIV į IST, nebuvo įmanoma nustatyti.) Orlaisis, kuriuo vykdomas skrydis TK 68, pasiekė BKK 16 val. 47 min., taigi vėluodamas 1 valandą 47 minutes.

Taigi skridamas skrydžiu TK 68 savo galutinę paskirties vietą BKK keleivis būtų pasiekęs 40 minučių vėliau nei su savo iš pradžių rezervuotu skrydžiu OS 25, jei jis būtų įvykęs kaip planuota. Tačiau skrydis TK 68, lyginant su tvarkaraštyje numatyto skrydžio OS 25 atvykimu, faktiškai vėlavo 2 valandas 27 minutes.

(Beje, orlaisis, kuriuo vykdomas skrydis OS 25 ir kuris nebuvo atšauktas, bet kurio keleivis negalėjo panaudoti dėl atšaukto privežamojo skrydžio OS 656, pasiekė BKK 15 val. 15 min., t. y. pavėlavęs 55 minutes).

Atstumas tarp KIV – BKK pagal ortodrominio maršruto metodą yra didesnis nei 3.500 km.

Keleivis perleido ieškovei savo reikalavimą pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnį, o pastaroji perleidimą priėmė.

Remdamasi Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punktu kartu su 7 straipsnio 1 dalies c punktu ir 2 dalimi, **ieškovė** prašo priteisti 300 EUR ir iš esmės teigia, kad keleivis turi teisę į kompensaciją, nes atsakovė jam nepasiūlė jokio pakaitinio skrydžio (**orig. p. 4**), kuriuo jis savo galutinę paskirties vietą BKK faktiškai būtų galėjęs pasiekti per dvi valandas nuo planuoto skrydžio OS 25 atvykimo. Tačiau atsakovė turi teisę sumažinti reikalavimo dydį pagal reglamento 7 straipsnio 2 dalį, nes savo galutinę paskirties vietą jis pasiekė per keturias valandas.

**Atsakovė** ginčija ieškininį reikalavimą, prašo atmesti ieškinį ir apibendrinama teigia, kad keleivis neturi teisės į kompensaciją, nes orlaivis, kuriuo vykdomas skrydis TK 68, pagal planą būtų atvykęs 15 val. 00 min.

*Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas), į kurią kreiptasi pirmojoje instancijoje, skundžiamu **sprendimu** ieškininį reikalavimą patenkino. Remdamasis pirmiau išdėstytomis neginčijamomis <...> nustatytomis faktinėmis aplinkybėmis, teisiniu požiūriu jis priėjo prie išvados, kad iš reglamento teksto aiškiai matyti, kad (kiek tai susiję su Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčiu) svarbu palyginti tvarkaraštyje numatytą pradinio skrydžio atvykimo laiką su laiku, kai faktiškai pasiekiamą galutinę paskirties vietą alternatyviu skrydžiu. Taigi oro vežėjas atleidžiamas nuo pareigos mokėti kompensaciją tik tuo atveju, jei pasiūlytu pakaitiniu skrydžiu keleivis savo galutinę paskirties vietą faktiškai pasiekia ne vėliau kaip per dvi valandas nei iš pradžių planuota. Jei taip nėra, keleivis turi teisę į kompensaciją dėl pradinio savo planuoto skrydžio atšaukimo, net jei dėl pakaitinio skrydžio atsakovė būtų atleista nuo pareigos mokėti kompensaciją, jei jis būtų įvykęs kaip planuota. Nagrinėjamoje byloje keleivis, skrisdamas skrydžiu OS 25, pagal tvarkaraštį turėjo leisti Bankoke 14 val. 20 min., tačiau faktiškai savo (**orig. p. 5**) galutinę paskirties vietą jis pasiekė tik 16 val. 47 min. skrisdamas skrydžiu TK 68. Todėl teisė į kompensaciją, pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 7 straipsnio 2 dalies c punktą sumažinta 50 %, yra pagrįsta. Pirmosios instancijos teismas nenagrinėjo klausimo, ar Oro transporto keleivių teisių reglamento nuostatos apskritai taikytinos nagrinėjamoms faktinėms aplinkybėms.

Šį sprendimą atsakovė **apeliacine tvarka** apskundė prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui, prašydama pakeisti skundžiamą sprendimą atmetant ieškininius reikalavimus. Apeliantė iš esmės tvirtina, kad iš Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio formuluotės nematyti, kad nustatant jame nurodytus terminus reikia remtis faktiniu atvykimu į galutinę paskirties vietą, priešingai, svarbu palyginti planuotą

iš pradžių rezervuoto skrydžio atvykimą su planuotu pakaitinio skrydžio atvykimu.

Atsikirdama ieškovė savo **atsiliepime į apeliacinį skundą** iš esmės teigia, kad pirmosios instancijos teismo nuomonė yra teisinga, nes remiantis planuotu pakaitinio skrydžio atvykimo laiku nėra užtikrinama, kad keleiviui neteks patirti nemalonumų dėl vėlesnio atvykimo į galutinę paskirties vietą.

**Bylą apeliacine tvarka nagrinėjančio** prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio **teismo** prašoma antrąja ir galutine instancija priimti sprendimą dėl ieškovės reikalavimų. Tai darydamas <...> jis turi apsiriboti teisės klausimų nagrinėjimu.

### **Dėl prejudicinių klausimų (orig. p. 6)**

#### **Dėl pirmojo klausimo**

Pagal Oro transporto keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 1 dalį šis reglamentas taikomas:

a) *keleiviams, išvykstantiems iš oro uosto, esančio valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis;*

b) *keleiviams, vykstantiems iš trečiojoje šalyje esančio oro uosto į oro uostą, esantį valstybės narės teritorijoje, kuriai taikoma Sutartis, nebent jie gautų lengvatų ar kompensaciją ir toje trečiojoje šalyje jiems būtų suteikta pagalba, jei atitinkamą skrydį vykdomas oro vežėjas yra Bendrijos oro vežėjas.*

Iš išsamios pirminės pastabos, kurią Europos Sąjungos Teisingumo Teismas pateikė savo [2020 m. birželio 11 d.] sprendime byloje C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, [EU:C:2020:460] (31 punktą ir toliau), kurioje buvo nagrinėjamas pagal vieną užsakymą rezervuotas skrydžio maršrutas iš Fortaleza (Brazilija) per Lisaboną (Portugalija) į Oslą (Norvegija), galima spręsti, kad jis Oro transporto keleivių teisių reglamento jame nustatytais sąlygomis taikymą skrydžiams iš Norvegijos teritorijoje esančio oro uosto ar į jį patvirtino tik pagal EEE susitarimo 47 straipsnio 2 dalį, siejamą su šio susitarimo 126 straipsnio 1 dalimi, jo 1 protokolo 8 punktu ir XIII priedu. <...>. Todėl persėdimas Sąjungos teritorijoje (Lisabonoje) nebūtų turėjęs jokie poveikio, kuris pagrįstų Oro transporto keleivių teisių reglamento taikymą.

Tačiau šioje byloje tai reikštų, kad Oro transporto keleivių teisių reglamentas nagrinėjamam rezervuotam skrydžio maršrutui KIV-VIE-BKK nebūtų taikomas.

Vis dėlto abejotina, ar atsižvelgiant į aukštą apsaugos lygį, kurio siekiama reglamento 1 konstatuojamojoje dalyje (**orig. p. 7**), tokio aiškinimo rezultato norėjo Sąjungos teisės aktų leidėjas.

O būtent, jei abu skrydžiai nebūtų rezervuoti pagal vieną užsakymą, dėl aiškios Oro keleivių teisių reglamento 3 straipsnio 1 dalies formuluotės kiekvienas iš abiejų skrydžių patektų į šio reglamento taikymo sritį. Keleivis prarastų apsaugą vien dėl vienu užsakymu atliktos rezervacijos.

Dėl papildomo (planuoto) to paties oro vežėjo skraidinimo privežamuoju skrydžiu į Sąjungos teritoriją arba jungiamuoju skrydžiu iš Sąjungos teritorijos keleivis netektų apsaugos, kuri jam būtų suteikta nesant papildomai rezervuoto dalinio skrydžio.

### Dėl antrojo klausimo

Nagrinėjamu atveju svarbu, ar Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nuostata,

*[kad] atšaukus skrydį, atitinkami keleiviai turi teisę į kompensaciją, kurią skrydį vykdantis oro vežėjas išmoka pagal 7 straipsnį, nebent jiems būtų pranešta apie atšaukimą mažiau kaip prieš septynias dienas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko ir jiems pasiūlyta keliauti kitu maršrutu, išvykstant [sudarant galimybę išvykti] 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,*

reikia aiškinti taip, kad nustatant joje nurodytus terminus reikia remtis tvarkaraštyje numatytu arba faktiniu pakaitinio skrydžio išvykimo ir atvykimo laiku. Remiantis tvarkaraštyje numatytu atvykimu į galutinę paskirties vietą (laiko skirtumas – 40 minučių), teisė į kompensaciją išnyktų, o remiantis faktiniu atvykimu (laiko skirtumas – 2 valandos 27 minutės) ji būtų pagrįsta. **(orig. p. 8)**

Bendrinėje kalboje apie „galimybės sudarymą“ kalbama tuomet, kai yra sudaromos faktinės sąlygos, leidžiančios pasiekti tikslą, ir tuomet tik nuo adresato priklauso, ar jis pasinaudoja jam suteikta galimybe ar ne. Tačiau tam, kad būtų atsižvelgiama į faktines aplinkybes, Sąjungos teisės aktų leidėjas galėjo pasirinkti kalbiniu požiūriu aiškesnę formuluotę. Vis dėlto šį argumentą galima taikyti ir atvirkščiai, nes net tuomet, jei Sąjungos teisės aktų leidėjas būtų norėjęs, kad būtų remiamasi tik tvarkaraštyje numatytais pakaitinio skrydžio duomenimis, būtų buvusi įmanoma kalbiniu požiūriu aiškesnė versija.

Todėl verta pažvelgti į reglamento teksto versijas kitomis kalbomis. Iš jų matyti, kad versija anglų kalba

*„...are offered re-routing, allowing them to...“*

ir versija prancūzų kalba

*„...un réacheminement leur permettant...“*

yra maždaug tokios pačios kaip ir vokiška, tačiau iš versijų nyderlandų

*„...[hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.“*

ir danų kalbomis

*„... og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.“*

akivaizdu, kad jose remiamasi faktiniu išvykimo ir atvykimo laiku, o iš versijos italų kalba

*„...e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale (orig. p. 9) meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.“*

atrodo, kad faktinis atvykimo laikas nėra laikomas esminiu.

Kiek apeliaciniam teismui įmanoma apžvelgti, nagrinėjama nuostata bent jau daugumos nacionalinių teismų jurisprudencijoje aiškinama taip, kad tvarkaraštyje numatytas atšaukto skrydžio atvykimo laikas turi būti palyginamas su faktiniu pakaitinio skrydžio atvykimo laiku. <...>

Be to, savo [2018 m. birželio 27 d. *flightright/ Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496)] nutartyje Europos Sąjungos Teisingumo Teismas taip pat rėmėsi skirtumu tarp tvarkaraštyje numatyto atšaukto skrydžio atvykimo ir faktinio pakaitinio skrydžio atvykimo, tačiau iš ten nagrinėjamų faktinių aplinkybių nebuvo aišku, ar skirtumas tarp tvarkaraštyje numatyto atšaukto skrydžio atvykimo ir faktinio pakaitinio skrydžio atvykimo buvo daugiau nei dvi valandos. Jame pateiktas prejudicinis klausimas taip pat buvo susijęs ne su šioje byloje ginčijamu Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto išaiškinimu, o su jo prieštaravimu [2009 m. lapkričio 19 d.] Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimui [*Sturgeon ir kt.* (sujungtos bylos C-402/07 ir C-432/07, EU:C:2009:716)].

Tačiau apeliantės argumentas taikyti tvarkaraštyje numatytą pakaitinio skrydžio laiką yra visiškai pagrįstas, nes iš jos pateiktų dviejų pavyzdžių paaiškėja, kad remiantis vien tik faktiniais pakaitinio skrydžio vykdymo laikais būtų galima pasiekti rezultatų, kurie akivaizdžiai prieštarauja Oro transporto keleivių teisių reglamento tikslams užtikrinti aukštą keleivių, kuriems (**orig. p. 10**) atsisakymas vežti, atšaukimas arba atidėjimas ilgam laikui sukelia nemalonumų, apsaugos lygį (1 ir 2 konstatuojamosios dalys).

#### 1 pavyzdys

Prieš pat numatytą laiką atšauktas skrydis turėjo įvykti tarp 10 val. 00 min. ir 12 val. 00 min. Keleiviui pasiūlomas pakaitinis skrydis, kurio orlaivis turi išvykti

7 val. 00 min. *off block*. Tačiau vėliau orlaivis, kuriuo vykdomas šis skrydis, vėluoja išvykti dvi su puse valandos ir išvyksta tik 9 val. 30 min. *off block*. Nors nagrinėjamu atveju keleiviui kyla iš karto du nepatogumai, t. y. pirmiausia jis gauna pasiūlymą, kuris neatitinka reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje nustatytų kriterijų (dėl ko jis galbūt dar ir privalo atvykti į oro uostą gerokai anksčiau nei planuota), o vėliau skrydis (net jei ir mažiau nei tris valandas) vėluoja, jis neturėtų teisės į kompensaciją. Aiškinant taip, atšaukto skrydžio oro vežėjas netgi būtų „apdovanojamas“ už pakaitinio skrydžio vėlavimą.

## 2 pavyzdys

Prieš pat numatytą laiką atšauktas skrydis turėjo įvykti tarp 10 val. 00 min. ir 12 val. 00 min. Keleiviui pasiūlomas pakaitinis skrydis, kurio orlaivis turi išvykti 9 val. 00 min. *off block*. Taigi keleiviui kyla mažiau nemalonumų, nes faktiškai jam tereikia „iškešti“ perregistravimą, tačiau iš esmės jo planuotos kelionės laiko ribos neviršijamos. Keleiviui taip pat nepriklausytų teisė į kompensaciją. Tačiau jei registracija į atitinkamą skrydį dėl greito įlaipinimo (pavyzdžiui, dėl to, kad pakaitiniu skrydžiu skraidinamas žymiai mažesnis keleivių skaičius) baigiama anksčiau nei planuota, taip kad, pavyzdžiui, orlaivis gali išvykti 8 val. 55 min. *off block*, tai reikštų, kad šiuo atveju keleivis turi teisę į kompensaciją, nes orlaivis, kuriuo vykdomas skrydis, išvyksta daugiau kaip viena valanda anksčiau nei iš pradžių rezervuoto skrydžio. Taigi oro vežėjui būtų buvę geriau pasilikti laiko įlaipinimui, o keleivis gauna kompensaciją dėl to, kad skrydis pradedamas keliomis minutėmis anksčiau, nors, priešingai nei ankstesniame pavyzdyje (**orig. p. 11**), jo skrydžio laikas beveik nepasikeitė. Nagrinėjamu atveju atšaukto skrydžio oro vežėjas būtų „baudžiamas“ dėl to, kad oro vežėjas, kuris vykdo pakaitinį skrydį, greitai sulaipina.

Nuostatos formuluotėje nėra jokių nuorodų, leidžiančių tvirtinti, kad Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto ii ir iii papunkčiais buvo siekiama diferencijuoti pakaitinio skrydžio vykdymo terminus taip, kad išvykimo laiko atžvilgiu būtų remiamasi tvarkaraštyje numatytu, o atvykimo laiko atžvilgiu – faktiniu laiku.

Be to, turi būti atsižvelgiama į tai, kad aiškintina nuostata, atsižvelgiant į jos formuluotę („*buvo pasiūlyta*“) tikriausiai grindžiama prielaida, kad oro vežėjas turi pateikti tik atitinkamą (priimtina, realų) pakaitinio skrydžio pasiūlymą, taigi jis turi tik perregistruoti į pakaitinį skrydį, kurio jis pats neprivalo vykdyti. Taigi jis pats neprivalo vykdyti pakaitinio skrydžio, o tik turi tokio skrydžio „galimybę sudaryti“ keleiviui. Todėl kyla klausimas, ar atsakomybėn patrauktas vežėjas apskritai turi būti pripažintas atsakingu dėl galimo pakaitinio skrydžio vėlavimo, kuris, esant tam tikroms aplinkybėms, gali nuo jo nepriklausyti, o galbūt pasiūlęs perregistravimą (ir, keleiviui pasiūlymą priėmus, jį įgyvendinęs) jis jau įvykdė visas savo prievolės, kad galėtų išvengti reikalavimo sumokėti kompensaciją.

Visų pirma, į tai reikia atkreipti dėmesį atsižvelgiant į neseniai priimtą [2020 m. kovo 12 d.] Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimą [*Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], pagal kurį nepatogumai, kuriuos keleiviui sukėlė atšauktas skrydis ir ilgam laikui atidėtas pakaitinis skrydis, turi būti vertinami atskirai ir tam tikrais atvejais dėl jų gali atsirasti dvi (**orig. p. 12**) teisės į kompensaciją (Sprendimo <...> *Finnair* 31 punktą).

Remiantis faktiniu pakaitinio skrydžio atvykimo laiku, panašiose situacijose tai galėtų sukelti skirtingas teises pasekmes.

### 3 pavyzdys

Orlaivis, kuriuo vykdomas prieš pat numatytą laiką atšauktas skrydis, galutinę paskirties vietą būtų turėjęs pasiekti 15 val. 00 min. Orlaivis, kuriuo vykdomas keleiviui pasiūlytas pakaitinis skrydis, jį faktiškai pasiekia 20 val. 00 min.

#### 1 variantas

Oro vežėjas perregistruoja keleivį į pakaitinį skrydį, kurio orlaivis galutinę paskirties vietą pagal planą turi pasiekti 16 val. 00 min.

Šiuo atveju keleivis turėtų teisę į dvi kompensacijas: viena vertus, iš oro vežėjo, kuris turėjo vykdyti atšauktą skrydį, nes faktinis pakaitinio skrydžio atvykimas palyginti su tvarkaraštyje numatytu atšaukto skrydžio atvykimu atidedamas penkioms valandoms, ir todėl nesilaikoma reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nustatytų ribų, kita vertus, iš pakaitinį skrydį vykdančio oro vežėjo, nes jis, lyginant su jo paties tvarkaraščiu, į galutinę paskirties vietą atvyko daug – keturiomis valandomis – vėliau.

#### 2 variantas

Oro vežėjas perregistruoja keleivį į pakaitinį skrydį, kurio orlaivis galutinę paskirties vietą pagal tvarkaraštį turi pasiekti 18 val. 30 min.

Šiuo atveju keleivis taip pat gauna kompensaciją iš oro vežėjo, kuris būtų turėjęs vykdyti atšauktą skrydį, tačiau jis negauna jokios kompensacijos iš pakaitinį skrydį vykdančio oro vežėjo, nes šis, lyginant su jo paties tvarkaraščiu, pavėlavo atvykti tik 1 valandą 30 minučių.

Abiem atvejais keleivis patiria vienodus nepatogumus – pradinio skrydžio atšaukimą ir atidėjimą penkioms valandoms lyginant su tvarkaraštyje numatytu atšaukto skrydžio atvykimu. (**orig. p. 13**)

Tačiau jei būtų remiamasi ne faktiniu, o tvarkaraštyje numatytu pakaitinio skrydžio atvykimu, abiem atvejais keleivis gautų tik vieną kompensaciją: iš pakaitinį skrydį vykdančio oro vežėjo 1 variantu, iš atšauktą skrydį vykdančio oro vežėjo 2 variantu.



Taigi, prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, aiškinimas, pagal kurį atsakant į klausimą, ar siekiant įvykdyti Oro transporto keleivių teisių reglamento 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunktyje (kaip ir ii papunktyje) numatytas atleidimo nuo prievolės mokėti kompensaciją sąlygas, reikia remtis faktiniu pakaitinio skrydžio atvykimo laiku, gali lemti sprendimus, dėl kurių arba atsiranda skirtingos teisinės pasekmės esant tapačioms faktinėms bylos aplinkybėms arba dėl kurių keleivis praranda tariamai atsiradusią teisę, nors jam sukelti nepatogumai padidėjo. Atrodo, kad tokie aiškinimo rezultatai prieštarauja minėto reglamento tikslui, ypač jo 1 ir 2 konstatuojamosioms dalims.

Kadangi šis klausimas, kiek prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui žinoma, dar nėra galutinai išspręstas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiantis teismas ketina pateikti kitokį aiškinimą nei nacionaliniai teismai, šis teismas privalėjo pateikti prašymą priimti prejudicinį sprendimą.

<...>

*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas, Austrija) <...>

Kornoiburgas, 2020-08-25

<...>