

Byla C-414/19

Prašymas priimti prejudicinį sprendimą

Gavimo data:

2019 m. gegužės 28 d.

Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:

Amtsgericht Erding (Vokietija)

Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:

2019 m. gegužės 22 d.

Ieškovai:

E. M.

M. S.

Atsakovė:

Eurowings GmbH

***Amtsgericht Erding* (Ērdingo apylinkės teismas)**

<...>

Byloje:

1) **E. M.**

– ieškovė,

2) **M. S.**

– ieškovas,

<...>

prieš

Eurowings GmbH <...>

– atsakovę,

<...>

dėl reikalavimo

2019 m. gegužės 22 d. *Amtsgericht Erding* <...> 2019 m. gegužės 3 d. posėdyje

nutarė:

I. Sustabdyti bylos nagrinėjimą.

II. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui šį klausimą dėl Sąjungos teisės išaiškinimo:

Ar tuo atveju, kai skrydžio maršrutą sudaro keli segmentai, nustatant atstumą pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį turi būti atsižvelgiama ir į privežamuosius skrydžius, (**orig. p. 2**) kuriems sutrikdymas jungiamajame skrydyje neturėjo jokios įtakos?

Motyvai

I.

1. Ieškovai turėjo patvirtintą bendrą rezervaciją atsakovės 2018 m. gegužės 28 d. vykdytam skrydžio maršrutui. Maršrutas buvo sudarytas iš dviejų segmentų. Pirmojo skrydžio EW 171 iš Kankūno (CUN) į Kelną-Boną (CGN) atvykimo laikas buvo numatytas 17.35 val. Orlaivis skrydžiui EW 86 turėjo pakilti 18.50 val. Kelno-Bonos oro uoste ir nusileisti Miunchene (MUC) 20.00 val.
2. Skrydžiu EW 171 ieškovai, kaip planuota, atvyko į Kelną-Boną. Skrydis EW 86 buvo atšauktas.
3. Atstumas tarp Kankūno ir Miuncheno yra 8 912,13 km. Atstumas tarp Kelno-Bonos ir Miuncheno yra 455,99 km.
4. Atsakovė sumokėjo ieškovams po 250,00 EUR kompensacijos pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 ir 7 straipsnius. Ieškovai reikalauja dar po 350,00 EUR.

II.

5. Atsakovė apskaičiavo kompensaciją remdamasi skrydžio iš Kelno-Bonos į Miuncheną, kuris buvo atšauktas, segmentu. Ieškovų nuomone, turi būti atsižvelgta į skrydį iš Kankūno į Kelną-Boną, kuriam skrydžio atšaukimas neturėjo įtakos.

6. Taigi prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui svarbu išsiaiškinti, nuo kurios vietos turi būti skaičiuojamas atstumas pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnį.
7. Pagal reglamento 7 straipsnio 1 dalį pagrindu nustatant atstumą laikoma paskutinė paskirties vieta, į kurią keleivis dėl atsisakymo vežti arba skrydžio atšaukimo atvyksta vėliau už tvarkaraštyje numatytą laiką. Taigi, nustatant atstumą taip pat atsižvelgiama į jungiamuosius skrydžius, jei patys jungiamieji skrydžiai nebuvo atšaukti, pavyzdžiui, jei nebuvo galimybės į juos suspėti dėl atšaukto privežamojo skrydžio. Reglamente nėra panašios nuostatos dėl pirmosios išvykimo vietos ir privežamųjų skrydžių. **(orig. p. 3)**
8. Teisingumo Teismas iki šiol nėra sprendęs šio klausimo.
9. Sprendime byloje C-559/16 Teisingumo Teismas (Aštuntoji kolegija) pripažino, kad tuo atveju, kai skrydžių maršrutas apima jungiamuosius skrydžius, sąvoka „atstumas“ reiškia tik atstumą tarp pirmosios išskridimo ir galutinės paskirties vietos, neatsižvelgiant į faktiškai nuskrįstą atstumą. Vis dėlto atspirties taškas minėtoje byloje buvo kitoks nei nagrinėjamoje. Priimtas sprendimas buvo susijęs su aplinkybe, kad buvo atidėtas jau pirmasis iš dviejų skrydžių. Taigi sutrikdymas paveikė abu segmentus. Kaip matyti iš prejudicinio klausimo, reikėjo nuspręsti, ar turi būti vadovaujama tiesioginiu atstumu tarp pirmojo išvykimo ir atvykimo vietos. Vis dėlto liko neišaiškinta, kuri vieta turi būti laikoma išvykimo vieta. Sprendimas iš esmės buvo grindžiamas vienodo požiūrio principu ir paprastai patiriamais nepatogumais.
10. Sprendime byloje C-537/17 Aštuntoji kolegija nusprendė, kad vežimo operacija laikoma „skrydžiu“, kaip tai suprantama pagal reglamento 3 straipsnio 1 dalies a punktą, net jei ji vykdoma su tarpiniais nutūpimais orlaivui pakeisti. Be to, sprendimo motyvuose atkreipiamas dėmesys ir į tai, kad tokią vežimo operaciją taip pat gali sudaryti keli skrydžiai. Nei sprendime, nei *Landgericht Berlin* (Berlyno apygardos teismas) prašyme priimti prejudicinį sprendimą nenagrinėjamas kompensacijos dydis. *Landgericht Berlin* aiškiai prašė išsiaiškinti reglamento 3 straipsnio 1 dalį, kuri yra susijusi su taikymo sritimi.
11. Taigi yra kitokiomis aplinkybėmis priimtų Teisingumo Teismo sprendimų, kuriuose neatsižvelgiama į tarpinius nutūpimus arba persėdimą į kitą skrydį. Abiejuose sprendimuose pabrėžiama, kad teisės į kompensaciją pagrindas yra prarastas laikas ir su tuo susiję nepatogumai. Tai atitinka suformuotą Teisingumo Teismo jurisprudenciją (pavyzdžiui, <...> (2012 m. spalio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657). Iš esmės besiskiriančių faktinių aplinkybių atveju turi būti vertinama atskirai. *Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfio apylinkės teismas) prašymas priimti prejudicinį sprendimą byloje C-368/17, į kurią buvo įtrauktas ir šioje byloje nagrinėjamas klausimas, buvo išbrauktas iš registro, kaip ir *Landgericht Hamburg* (Hamburgo apygardos teismas) prašymas priimti prejudicinį sprendimą (byla C-557/18).

III.

12. Nacionalinių teismų nuomonė šiuo teisės klausimu išsiskiria.
13. [nacionalinė jurisprudencija] <...> (**orig. p. 4**) <...>
14. Sutariama, kad reikia remtis keleivio galutine paskirties vieta. Tai aiškiai nustatyta reglamento 7 straipsnio 1 dalyje. Vis dėlto 7 straipsnyje nenustatyta, kuria išvykimo vieta turi būti remiamasi. Nacionaliniai teismai nurodytuose sprendimuose pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją paprastai vadovaujasi patiriamais nepatogumais ir vienodo požiūrio principais.

IV.

15. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančio teismo nuomone, vienodo požiūrio ir teisingos kompensacijos už nepatogumus argumentai neleidžia įtraukti sklandžiai įvykdytų skrydžių atstumo į sutrikdyto skrydžio atstumą.
16. Nepatogumai, susiję su atšauktu skrydžiu, iš esmės pasireiškia tuo, kad turi būti organizuojamas vykimas kitu maršrutu, o keleivis atitinkamai praranda laiko, pakinta jo kelionės planas. Paprastai kuo ilgesnis maršrutas lieka neįveiktas, tuo didesni šie nepatogumai. Vykstant trumpesniais Europos vidaus atstumais galimybių rinktis maršrutą yra daugiau, taip pat gali būti naudojamos kitomis transporto priemonėmis. Tokiu atveju lengviau įvykdyti pakaitinį vežimą, lieka didesnė „veiksmų laisvė“ (<...> (2012 m. spalio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 35 punktas). Šią išvadą patvirtina aplinkybė, jog reikalavimai pakaitiniam vežimui (**orig. p. 5**) siekiant sumažinti kompensaciją pagal 7 straipsnio 2 dalį yra tuo aukštesni, kuo mažesnis atstumas. Šis skirtumas labiau juntamas atšauktų nei atidėtų skrydžių atveju. Atsižvelgiant į tai, kad reglamentas iš pradžių buvo taikomas atšaukimo ir atsisakymo vežti atvejais, atrodo pagrįsta aiškinimo tikslais pirmiausia remtis atšaukimo atveju.
17. Atsižvelgiant į tai, kad reglamente nustatoma bendra tvarka ir nustatyto dydžio kompensacijos suma, būtinas išaiškinimas, užtikrinantis vienodą požiūrį ne tik šiuo konkrečiu atveju. Pagal reglamento 7 straipsnį tikslinga remtis poveikiu galutinėje paskirties vietoje <...>. Tai reiškia, kad atšaukto skrydžio keleiviams, kurie dėl to paties sutrikdymo patiria tuos pačius nepatogumus, kol nuvyksta į tą pačią galutinę paskirties vietą, turi būti mokama tokio pat dydžio kompensacija. Prašymą priimti prejudicinį sprendimą teikiančiam teismui atrodo nepateisinama skirti ieškovams dėl atšaukto skrydžio EW 86 didesnę kompensaciją nei kitiems to skrydžio keleiviams, vykusiems į tą pačią paskirties vietą. Skirtumas tarp keleivių, kurie užsisakė tiesioginį skrydį, ir keleivių, kurie užsisakė jungiamuosius skrydžius, gali būti pateisinamas paprastai skirtingais nepatogumais.
18. Papildomai reikia paminėti, kad palyginus su keleiviais, kurie negali pasinaudoti antruoju segmentu, kaip buvo planuota, vien dėl trikdžių pirmajame segmente,

atsakomybė už viso maršruto sutrikdymą gali būti priskirta vienai iš įmonių, nes vežimą dažnai vykdo skirtingos įmonės. Atitinkamai 7 straipsnyje numatyta, kad nustatant atstumą įtraukiami skrydžiai į tokias galutines paskirties vietas, į kurias neatvykstama suplanuotu laiku „dėl“ skrydžio atšaukimo. Šiuo atveju sutrikdymas priskirtinas ne pirmajai skrydžio atkarpai, ir veiksmų laisvė pirmojoje skrydžio atkarpoje nebuvo apribota. Interesų pusiausvyra tarp keleivių ir įmonių, kurios siekiama reglamentu (<...> (2012 m. spalio 23 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Nelson ir kt.*, C-581/10 ir C-629/10, EU:C:2012:657, 39 punktas, 76 ir paskesni punktai), būtų pasiekta neįtraukus pagal tvarkaraštį įvykdyto privežamojo skrydžio.

<...>

<...> (orig. p. 6)

DARBINIS VERTINMAS