

**Byla C-345/19**

**Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

**Gavimo data:**

2019 m. balandžio 16 d.

**Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Amtsgericht Düsseldorf* (Vokietija)

**Nutarties dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priėmimo data:**

2018 m. gruodžio 6 d.

**Ieškovė:**

*EUflight.de GmbH*

**Atsakovė:**

*Eurowings GmbH*

<...>

*Amtsgericht Düsseldorf* (Diuseldorfo apylinkės teismas)

**nutartis**

byloje:

*EUflight.de GmbH prieš Eurowings GmbH*

**I.**

Pagal SESV 267 straipsnį Europos Teisingumo Teismui teikiami šie prejudiciniai klausimai:

„Ar taisyklės, nustatytos EB reglamento Nr. 261/[20]04 4, 5, 6 ir 7 straipsniuose, turi būti aiškinamos taip, kad keleiviams, išvykstantiems užsakytu skrydžiu į galutinę paskirties vietą daugiau nei vieną valandą anksčiau tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, mutatis mutandis taikoma reglamento 7 straipsnyje nustatyta teisė į kompensaciją?“

*Ar kompensacija gali būti sumažinta pagal 7 straipsnio 2 dalį atsižvelgiant į skrydžio atstumą, jei atvykstama iki joje nurodyto vėlavimo atvykti, net anksčiau tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko?*

*Ar sumažinimas negalimas, jeigu išvykimo laikas paankstinamas tokia pačia laiko trukme, likusia iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko, kuri atitinka 7 straipsnio 2 dalyje numatytas atidėjimo ribas (t. y. daugiau nei dvi, tris ar keturias valandas)?“*

## II.

Remdamasi dviejų perleidėjų perleista teise, ieškovė reikalauja sumokėti kompensacijas po 250 EUR pagal 2004 m. vasario 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos [reglamento] (EB) Nr. 261/[20]04, nustatančio bendras kompensavimo ir pagalbos keleiviams taisykles atsakymo vežti ir skrydžių atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui atveju, panaikinančio Reglamentą (EEB) Nr. 29[5]/91 (toliau – Oro transporto keleivių teisių reglamentas), 7 straipsnio 1 dalies a punktą. (**orig. p. 2**)

Atsakovė yra Vokietijoje įsteigta oro vežėja. Perleidėjai užsakė atsakovės skrydį iš Miuncheno į Paryžių (skrydžio numeris EW1926); išvykimas iš Miuncheno buvo numatytas 2018 m. sausio 1 d. 17.20 val., o atvykimas į Paryžių – 18.45 val.

Skrydis buvo atšauktas, o perleidėjai vyko pakaitiniu skrydžiu LH2234; orlaivis pakilo iš Miuncheno 2018 m. sausio 1 d. 15.54 val. ir nusileido Paryžiuje tos pačios dienos 17.20 val. Taigi perleidėjai atvyko į savo galutinę paskirties vietą 1 val. ir 25 mins. anksčiau tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko, o jų kelionė taip pat prasidėjo 1 val. ir 25 min. anksčiau tvarkaraštyje numatyto išvykimo laiko.

## III.

Pirmiausia kyla klausimas, ar toks paankstintas skrydis patenka į 7 straipsnio taikymo sritį, o jei paaiškėtų, kad šiuo atveju taikytina analogija, ar pagal analogiją taikytinas visas straipsnis – taigi ir jo 2 dalyje numatyta galimybė atskaityti.

1.

Kyla klausimas, ar skrydžio, kuris buvo *de facto* įvykdytas, „paankstinimo“ atveju apskritai taikytina kompensacija, jei skrydis paankstintas daugiau nei valandą, bet mažiau nei tris valandas.

Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją sprendžiant, ar 7 straipsnis vėlavimo atveju taikytinas pagal analogiją (2009 m. lapkričio 19 d. Teisingumo Teismo sprendimas [*Sturgeon ir kt.*], C-402/07 [ir C-432/07, EU:C:2009:716, toliau –

Sprendimas *Sturgeon*)), svarbu palyginti atidėtų ir atšauktų skrydžių keleivių situacijas (50 punktas). Pagrindas mokėti kompensaciją – aplinkybė, kad žala, patiriama dėl prarasto laiko, gali būti atlyginta tik kompensacija (52–54 punktai). Minėtame sprendime nuspręsta, kad nukentėjusiųjų situacijos yra panašios, kiek tai susiję su patirta žala, kurią sudaro prarastas laikas (54 punktas).

Prarasto laiko reikšmingumą Teisingumo Teismas nustato 57 punkte remdamasis 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčio nuostata. Teismas sudeda valandas iš laiko intervalo, per kurį atšaukus skrydį turi būti organizuotas pakaitinis vežimas nemokant kompensacijos. Teismas aiškiai remiasi „trukme“. Jau paskesniame 58 punkte Teisingumo Teismas dar kartą aiškiai pabrėžia vienodo požiūrio reikalavimą. 61 punkte prarastas laikas dar kartą apibūdinamas tik kaip tris ar daugiau valandų trunkantis vėlavimas. 62 punkte Teisingumo Teismas suranda pagrindą atskirti paprastą atidėjimą ne mažiau kaip dviem valandoms pagal 6 straipsnį nuo atidėjimo „ilgam laikui“ (**orig. p. 3**) 15 konstatuojamojoje dalyje, taip akivaizdžiai siekdamas pateisinti analogijai būtina, atsitiktinę teisės spragą 6 straipsnyje atidėjimo ilgam laikui atveju.

Sprendime *Sturgeon* nebuvo dedamas absoliučios lygybės ženklas tarp atidėtų ir atšauktų skrydžių keleivių. Galiausiai kompensacija pagal dabartinę Teisingumo Teismo jurisprudenciją nėra mokama keleiviams, kurių skrydis atidedamas daugiau nei dviem valandoms, bet mažiau nei trimis valandoms, nepaisant to, kad jie praranda tiek pat laiko kaip ir panaikinus skrydį. Sumažinimo klausimas atitinkamai taip pat kyla tik dėl ilgo atstumo skrydžių (63 punktas).

Taigi iš pirmo žvilgsnio yra tam tikrų argumentų, leidžiančių teigti, kad kompensacija taikytina tik už atidėtą, bet ne paankstintą tą patį skrydį.

Be to, Teisingumo Teismas 2018 m. birželio 27 d. [nutarties *flightright* byloje] C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496] 21 ir 22 punktuose nurodo skirtumą tarp atšaukimo ir atidėjimo, pateisinantį (nors ir sumažintos) kompensacijos mokėjimą atšaukimo atveju jau nuo dviejų valandų, o atidėjimo atveju – tik nuo trijų valandų.

Vis dėlto šie argumentai, mano nuomone, nebūtinai turi užkirsti kelią kompensacijos mokėjimui už paankstintą orlaivio išvykimą (taigi ir už mažiau nei 3 valandas trunkantį vėlavimą atvykti).

Neabejotina, kad „paankstinimas“ taip pat gali būti pagrindu mokėti piniginę kompensaciją už prarastą laiką. Atitinkamai daugiau kaip valandą ankstesnis, nei numatyta tvarkaraštyje, atvykimas taip pat neužkerta kelio mokėti kompensaciją už skrydžio atšaukimą. Tai, kad Teisingumo Teismas Sprendime *Sturgeon* remiasi prarastu laiku, lygindamas jį su skrydžio „trukme“ (ar turimas omenyje laukimo laikotarpis?), atrodo nenuoseklu ir gana netikslu. Atšauktų skrydžių keleiviams kompensuojama jau tuomet, kai jie apskritai nepraranda laiko dėl tokios pat pakaitinio skrydžio trukmės.

Taigi, žala patiriama ne dėl paties prarasto laiko, o dėl prarastos galimybės disponuoti savo laiku (per laiko intervalą valandą prieš ir dvi valandas po tvarkaraštyje numatyto atvykimo laiko), kaip buvo planuota iš pradžių. Taigi, akivaizdu, kad 5 straipsnio 1 dalies c punkto iii papunkčiu saugomas ne tik laikas nuo tvarkaraštyje numatyto atvykimo, bet ir laikas iki tvarkaraštyje numatyto išvykimo. Šiuo klausimu (**orig. p. 4**) keleiviui (arba jo pasirinkimo laisvei) taikoma dar (viena valanda) didesnė apsauga.

Reglamente nėra jokių nuostatų dėl primesto paankstinto to paties orlaivio išvykimo. Taigi, aiškios 6 straipsnio taisyklės, taikomos atidėjus skrydį dviem ar daugiau valandų, neužkerta kelio atsirasti atsitiktinei teisės spragai ir, taigi, galimybei vadovautis analogija. Padėtis analogijai tinkama – keleivių situacija, kaip reikalaujama, panaši. Taigi, gali būti pagrįstai tvirtinama, kad tie keleiviai, kurių to paties skrydžio išvykimo laikas paankstinamas daugiau kaip vieną valandą, turi teisę į kompensaciją pagal analogiją taikant 7 straipsnį.

2.

Taikytina analogija, mano nuomone, reiškia, kad bet kuriuo atveju turi būti taikomas visas 7 straipsnis. Vis dėlto tokiomis aplinkybėmis kyla klausimas, ar anksčiau vykdomas skrydis yra vykimas kitu maršrutu, kaip tai suprantama pagal 8 straipsnį, į kurį daroma nuoroda.

8 straipsnio 1 dalies b punkte numatytas kaip galima greitesnis nukreipimas kitu, pakaitiniu maršrutu į galutinę paskirties vietą panašiomis kelionės sąlygomis. Omenyje greičiausiai turimas kaip galima greitesnis keleivio nukreipimas po iš pradžių numatyto išvykimo.

Pačiame reglamento tekste reglamentuojami tik atidėjimo atvejai; ankstesnis, nei planuota, atvykimas į galutinę paskirties vietą reglamente reglamentuojamas. Atsižvelgiant į konstatuojamąsias dalis, kuriomis grindžiamas reglamentas, darytina prielaida, kad kaip galima greitesnis nukreipimas, kaip tai suprantama pagal 8 straipsnio 1 dalies b punktą, bet kuriuo atveju reiškia tam tikrą momentą po pradinio išvykimo laiko. Pavyzdžiui, reglamento 13 konstatuojamojoje dalyje nurodoma, kad keleiviais turėtų būti tinkamai pasirūpinta, kol jie laukia vėlesnio skrydžio. 18 konstatuojamojoje dalyje taip pat kalbama apie pasirūpinimą atidėto skrydžio laukiančiais keleiviais.

Tokią išvadą taip pat leidžia daryti aplinkybė, kad reglamentu siekiama sumažinti nemalonumus ir nepatogumus, kuriuos keleiviai patiria dėl skrydžio atšaukimo. Todėl oro vežėjai turi būti paskatinti laiku, kaip tai suprantama pagal 5 straipsnio 1 dalies c punktą, prieš tvarkaraštyje numatytą išvykimo laiką pranešti keleiviams apie atšaukimą ir pasiūlyti keliauti kitu maršrutu, suteikiančiu keleiviams galimybę (**orig. p. 5**) kitaip suplanuoti savo kelionę. Sąlygos, kurios taikomos vykimui kitu maršrutu, yra aiškiai atvirksčiai proporcingos situacijai iki to momento, kai keleiviams tampa žinoma apie atšaukimą. Į reglamento prasmę ir tikslą būtų tinkamai atsižvelgta tik aiškinant 7 straipsnio 2 dalies a punktą taip,

kad kompensacijos mažinimas negali būti svarstomas, jei viršijamos protingumo kriterijaus ribos, apibrėžtos 5 straipsnio 1 dalies c punkte, taigi, kai keleivis turėjo išvykti kitu maršrutu daugiau kaip prieš valandą iki išvykimo pagal tvarkaraštį laiko.

Jei vis dėlto aplinkybė, kad visose kalbinėse versijose vartojamas žodis „gali“ („kann“, „may“, „podrá“ ir t. t.), būtų laikoma *ex aequo et bono* sprendimu, sumažinimas paankstinimo atveju, kai atvykstama trimis ar daugiau valandų anksčiau, tikriausiai būtų neteisingas. Jei paankstinama mažiau, galėtų būti kitaip.

#### IV.

Bylos nagrinėjimas sustabdomas, kol Teisingumo Teismas priims galutinį sprendimą.

<...> (Vieta, data)

<...> (Teisėjos, kuri priėmė nutartį, pavardė)

DARBINIS VERTINIMAS