

# Anonimizuota versija

VertimasC-826/19- 1

**Byla C-826/19**

## **Prašymas priimti prejudicinį sprendimą**

### **Gavimo data:**

2019 m. lapkričio 13 d.

### **Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas:**

*Landesgericht Korneuburg* (Austrija)

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

2019 m. spalio 29 d.

### **Ieškovas ir apeliantas:**

WZ

### **Atsakovė ir kita apeliacinio proceso šalis:**

*Austrian Airlines AG*

---

AuSTRIJOS RESPUBLIKA

<...>

### **Landesgericht Korneuburg**

*Landesgericht Korneuburg* (Kornoiburgo apygardos teismas) <...> byloje, kurioje ieškovas **WZ** <...> iš atsakovo *Austrian Airlines AG* <...> reikalauja 250,00 EUR su palūkanomis ir bylinėjimosi išlaidomis, <...> apeliacine tvarka išnagrinėjęs ieškovo apeliacinį skundą dėl 2019 m. birželio 24 d. *Bezirksgericht Schwechat* (Švechato apylinkės teismas) sprendimo <...>, priėmė šią

### **Nutartį:**

I. Pagal SESV 267 straipsnį pateikti Europos Sąjungos Teisingumo Teismui tokius klausimus prejudiciniam sprendimui priimti:

1. Ar 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 (toliau – Reglamentas (EB) Nr. 261/2004), 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad ji taikoma dviem oro uostams, kurie abu (**orig. p. 2**) yra prie pat miesto centro, tačiau vienas – miesto teritorijoje, o kitas – kaimyninėje federalinėje žemėje?

2. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 1 dalies c punktą, 7 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad jeigu orlaivis nusileidžia kitame tos pačios vietovės, to paties miesto arba to paties regiono oro uoste, egzistuoja teisė į kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo?

3. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 6 straipsnio 1 dalį, 7 straipsnio 1 dalį ir 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad jeigu orlaivis nusileidžia kitame tos pačios vietovės, to paties miesto arba to paties regiono oro uoste, taikoma teisė į kompensaciją dėl atidėjimo ilgam laikui?

4. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5, 7 straipsnius ir 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad siekiant nustatyti, ar keleivis prarado tris ar daugiau valandų, kaip tai suprantama pagal 2009 m. lapkričio 19 d. Europos Sąjungos Teisingumo Teismo Sprendimą *Sturgeon ir kt.* (sujungtos bylos C-402/07 ir C-432/07), atidėjimas turi būti skaičiuojamas remiantis tuo, kada orlaivis nusileido kitame paskirties oro uoste nei nurodytasis, ar tuo, kada keleivis buvo nuvežtas į jo įsigytame biliete nurodytą oro uostą ar kitą netoli esančią, su keleiviu sutartą paskirties vietą?

5. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad oro vežėjas, vykdamas skrydžius orlaivių rotacijos principu, gali remtis įvykiu, konkrečiai – dėl prastų oro sąlygų sumažėjusiu priimamų skrydžių skaičiumi, kai šis įvykis įvyko ankstesnės, trečios skaičiuojant atgal nuo nagrinėjamo skrydžio rotacijos metu?

6. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalį reikia aiškinti taip, kad nusileidimo kitame nei nurodytasis (**orig. p. 3**) paskirties oro uoste atveju oro vežėjas savo iniciatyva privalo pasiūlyti nuvežti keleivį į kitą vietą, ar keleivis turi paprašyti nuvežamas?

7. Ar Reglamento (EB) Nr. 261/2004 7 straipsnio 1 dalį, 8 straipsnio 3 dalį ir 9 straipsnio 1 dalies c punktą reikia aiškinti taip, kad keleivis turi teisę į kompensaciją dėl 8 ir 9 straipsniuose nustatytų pareigų keleiviui padėti ir juo rūpintis pažeidimo?

II. Sustabdyti bylos nagrinėjimą, kol bus gautas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo sprendimas.

**Motyvai:**

Toliau nurodytos faktinės aplinkybės neginčijamos arba <...> buvo nustatytos:

Ieškovas turėjo patvirtintą rezervaciją į atsakovės vykdytus skrydžius OS 940 iš Klagenfurto (KLU) 2018 m. gegužės 21 d., 18:35 val. į Vieną (VIE) 2018 m. gegužės 21 d., 19:20 val., ir OS 239 iš Vienos (VIE) 2018 m. gegužės 21 d., 21:00 val. į Berlyno Tėgelio oro uostą (TXL) 2018 m. gegužės 21 d. 22:20 val. Skrydį OS 239 atsakovė iš Berlyno Tėgelio oro uosto nukreipė į Berlyno Šėnefeldo oro uostą (SXF), faktiniai skrydžių laikai buvo šie: iš Vienos (VIE) 2018 m. gegužės 21 d., 22:07 val., atvykimas į Berlyno Šėnefeldo oro uostą (SXF) 2018 m. gegužės 21 d., 23:18 val. Atstumas nuo Vienos iki Berlyno Tėgelio arba Berlyno Šėnefeldo yra mažiau nei 1500 km, atstumas nuo Klagenfurto nenustatytas. Skrydis iš Berlyno Tėgelio oro uostą į Berlyno Šėnefeldo oro uostą buvo nukreiptas todėl, kad skrydis trimis minutėmis būtų pažeidęs naktinių skrydžių draudimą Berlyno Tėgelio oro uoste. Orlaivio išskridimas buvo atidėtas, nes (**orig. p. 4**) ankstesnė, trečia skaičiuojant atgal nuo nagrinėjamo skrydžio rotacija turėjo prasidėti 14:40 val. Berlyno Tėgelio oro uoste, orlaivis turėjo nusileisti 15:45 val. Vienoje, tačiau dėl audrų Vienoje „Eurocontrol“ atsakovei nusileidimo „langą“ (*slot*) suteikė tik 15:53 val. Tolesni skrydžiai, antra ir pirma skaičiuojant atgal nuo nagrinėjamo skrydžio rotacijos, iš esmės vyko pagal planą, tačiau atidėjimo taip ir nepavyko kompensuoti. Atsakovė ieškovui nepasiūlė jokios transporto galimybės nuvykti iš Berlyno Šėnefeldo į Berlyno Tėgelio oro uostą. Iš Berlyno Šėnefeldo oro uosto ieškovas iki savo būsto turi važiuoti 41 minutę, iš Berlyno Tėgelio oro uosto – 15 minučių.

Ieškovas, remdamasis Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsniu, siejama su 7 straipsniu, pareikalavo iš atsakovės sumokėti jam 250,00 EUR dydžio kompensaciją. Viena vertus, jis remiasi tuo, kad skrydis vėlavo, kita vertus, tuo, kad jam nebuvo pasiūlytas transportas iš Berlyno Šėnefeldo į Berlyno Tėgelio oro uostą. Ieškovo teigimu, Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis netaikoma, nes Berlyno Šėnefeldo oro uostas yra ne Berlyne.

Atsakovė su ieškinio reikalavimu nesutiko ir paprašė ieškinį atmesti, argumentuodama, kad savo kelionės tikslą – Berlyną – ieškovas pasiekė vėluodamas 58 minutes, Berlyno Šėnefeldo oro uostas yra tik 24 km nuo ieškovo gyvenamosios vietos, o Berlyno Tėgelio oro uostas – beveik 8 km nuo ieškovo gyvenamosios vietos. Abiem atvejais savo būstą pasiekti ieškovas gali tik kokia nors transporto priemone. Be to, atsakovė rėmėsi ypatingomis aplinkybėmis, kaip jos suprantamos pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, teigdama, kad oro sąlygos buvo labai prastos ir skrydis buvo atidėtas dėl jų.

*Bezirksgericht Schwechat* ieškinio reikalavimą atmetė, motyvuodamas tuo, kad Berlyno Tėgelio oro uosto pakeitimas Berlyno Šėnefeldo oro uostu nelaikytinas (**orig. p. 5**) esminiu maršruto pakeitimu, todėl negalima manyti, kad skrydis buvo atšauktas. Skrydis, teismo teigimu, nebuvo atidėtas trims valandoms ar daugiau. Negalima reikšti Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalimi grindžiamo reikalavimo, nes keleivis nepagrindė išlaidų, kurios jam tariamai atsirado dėl nukreipimo į kitą oro uostą.

Šį sprendimą ieškovas apskundė apeliacine tvarka, motyvuodamas tuo, kad pirmosios instancijos teismas pateikė neteisingą teisinį vertinimą, ir prašydamas pakeisti skundžiamą sprendimą patenkinant ieškinio reikalavimą.

Atsiliepime į apeliacinį skundą atsakovė prašo apeliacinio skundo netenkinti.

Bylą apeliacine tvarka nagrinėjančio *Landesgericht Korneuburg* prašoma antroje ir paskutinėje instancijoje priimti sprendimą dėl ieškovo reikalavimų.

Kadangi nei pirmoji ieškovo kelionės išvykimo vieta, nei paskutinė atvykimo vieta nėra *Bezirksgericht Schwechat* jurisdikcijoje, pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją (2009 m. liepos 9 d. Sprendimo *Rehder*, C-204/08, 47 punktą ir 2018 m. kovo 7 d. Sprendimo *flightright ir kt.*, sujungtos bylos C-274/16, C-447/16 ir C-448/16, 48 punktą) tai reiškia, kad prievolės įvykdymo vietos jurisdikcijos, kaip ji suprantama pagal Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 7 straipsnio 1 punktą, nėra; tačiau į šią aplinkybę atsižvelgti nebegalima, nes atsakovė atvyko į teismą, kaip tai suprantama pagal Reglamento (ES) Nr. 1215/2012 26 straipsnio 1 dalį.

Sprendimas priklauso nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 nuostatų aiškinimo, ir šių nuostatų turinys nėra toks akivaizdus, kad būtų galima remtis *acte clair*. Iš esmės reikalingas Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalies išaiškinimas, ar ši nuostata taikoma konkrečiam atvejui, ar faktinės aplinkybės laikytinos atšaukimu, atidėjimu ar kitu teisės aktuose apibrėžtu įvykiu, ar galima remtis ypatingomis aplinkybėmis ir ar taikoma (**orig. p. 6**) teisė į kompensaciją dėl pareigų keleiviui padėti ir juo rūpintis pažeidimo.

#### Dėl konkrečių klausimų:

##### Dėl pirmojo klausimo

Ir pradiniam skrydžio plane numatytas paskirties Berlyno Tėgelio oro uostas, ir oro uostas, kuriame orlaivis nusileido pakeitus planą, t. y. Berlyno Šenefeldo oro uostas, laikomi Berlyno oro uostais; tiesa, Berlyno mieste yra tik Tėgelio oro uostas. Kaip nustatė pirmosios instancijos teismas, iš Berlyno Šenefeldo oro uosto savo namus ieškovas gali pasiekti per 41 minutę, iš Berlyno Tėgelio oro uosto – per 15 minučių. Klausimą, ar abu oro uostai yra viename regione, bylos šalys vertina skirtingai. Apeliacinis teismas preliminariai mano, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalis yra taikytina, nes tai yra keli to paties regiono uostai neatsižvelgiant į tai, kad jie yra skirtingose federalinėse žemėse. Šią nuomonę apeliacinis teismas grindžia tuo, kad tarptautiniai didmiesčių oro uostai paprastai stovi ne centre, o miesto pakraštyje arba už miesto teritorijos ribų.

##### Dėl antrojo ir trečiojo klausimų:

Teisę į kompensaciją ieškovas turi tuo atveju, jeigu negavo sutartos paslaugos, kaip tai suprantama Reglamente (EB) Nr. 261/2004. Ar buvo atsisakyta vežti, tikrinti nereikia, veikiausiai reikia įvertinti, ar skrydžio nukreipimą į kitą to paties

regiono oro uosto galima laikyti skrydžio atšaukimu arba atidėjimu. Kad nagrinėjamos faktinės aplinkybės gali būti laikomos atšaukimu, liudija Teisingumo Teismo paaiškinimai 2011 m. spalio 13 d. Sprendime *Sousa Rodriguez ir kt.* (C-83/10, 30 punktas), kad numatyto skrydžio plano atsisakymas yra laikytinas skrydžio atšaukimu. Tačiau *Bezirksgericht (orig. p. 7) Schwechat* mano, kad nagrinėjamos faktinės aplinkybės reikia vertinti kaip skrydžio atidėjimą, nes galutinis tikslas – Berlyno miestas – buvo pasiektas, nors ir vėluojant. Galiausiai taip pat gali būti, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje reglamentuojamas atskiras sutartos paslaugos nesuteikimo atvejis, kuris nelaikytinas nei skrydžio atšaukimu, nei atidėjimu. Prie šios išvados apeliacinis teismas prieina remdamasis tuo, kad antraip ši nuostata netenka taikymo srities. Teisę vykti iki pradinio paskirties oro uosto arba iki kitos paskirties vietos būtų galima grįsti ir Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 1 dalimi arba 9 straipsnio 1 dalies c punktu. Norint priskirti Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 daliai taikymo sritį, prieinama prieš išvados, kad pagal šią nuostatą keleiviui suteikiama teisė vykti iki pradinio paskirties oro uosto arba iki kitos vietos, tačiau ne kitos skrydžio atšaukimo arba atidėjimo atveju numatytos teisės, visų pirma ne konkrečiu atveju reiškiamą teisę į kompensaciją. Tikrinti, ar yra ypatingos aplinkybės, kaip jos suprantamos pagal Reglamento (EB) Nr. 261/2004 5 straipsnio 3 dalį, nebereikėtų.

#### Dėl ketvirtojo klausimo:

Jeigu Teisingumo Teismas prieitų prie išvados, kad tai yra skrydžio atidėjimo atvejis, kyla atidėjimo apskaičiavimo problema. Atsižvelgiant į tai, kad Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje aiškiai remiamasi įsigytame biliete nurodytu oro uostu arba kita sutarta paskirties vieta, apskaičiuojant atidėjimą atrodo logiška skaičiuoti jį ne nuo nusileidimo kitame paskirties oro uoste, o nuo to momento, kada keleivis pasiekia įsigytame biliete nurodytąjį oro uostą arba kitą sutartą paskirties vietą. *Bezirksgericht Schwechat* mano, kad skrydžio atidėjimas jokiū būdu nesiekia trijų valandų. Tačiau jis neįvertina to, kad pirmoji ieškovo išvykimo vieta (**orig. p. 8**) buvo Klagenfurtas, o kelionė prasidėjo Klagenfurte (KLU) 2019 m. gegužės 21 d. 18:35 val. (2013 m. vasario 26 d. Teisingumo Teismo Sprendimo *Folkerts*, C-11/11, 47 punktas).

#### Dėl penktojo klausimo:

Jeigu Teisingumo Teismas prieitų prie išvados, kad teisė į kompensaciją dėl skrydžio atšaukimo arba atidėjimo ilgam laikui yra taikoma, reikia įvertinti atsakovės argumentus, kad skrydis buvo atšauktas (atidėtas) dėl ypatingos aplinkybės. Kiek apeliaciniam teismui žinoma, Teisingumo Teismo jurisprudencijoje dar nėra išaiškinta, ar įvykiai, nutikę ankstesnės, trečios skaičiuojant atgal nuo nagrinėjamo skrydžio rotacijos metu, suteikia oro vežėjui teisę skrydžio atšaukimą arba atidėjimą ilgam laikui grįsti tokiu įvykiu, net jei jis ir įvyko tą pačią dieną (žr. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 15 konstatuojamąją dalį). Atsakovės planas įvykdyti skrydį dar prieš įsigaliojant naktinių skrydžių draudimui Berlyno Tėgelio oro uoste neabejotinai žlugo dėl to, kad buvo

sumažintas nusileidimo „langų“ (*slots*) skaičius. Tačiau, siekiant užtikrinti aukštą keleivių apsaugos lygį, reikia įvertinti, ar (nepriklausomai nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 15 konstatuojamosios dalies) reikėtų taikyti apribojimą laiko atžvilgiu arba rotacijų skaičiaus atžvilgiu.

Dėl šeštojo klausimo:

Priešingai nei nustatyta Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje, atsakovė ieškovui nesuteikė šioje nuostatoje numatyto transporto. Apeliacinio teismo manymu, neturi reikšmės, kad ieškovui bet kuriuo atveju būtų reikėję nuvykti iki savo gyvenamosios vietos. Gali būti, kad įsigytame biliete nurodytame oro uoste jis paliko stovėti savo automobilį arba kitokiu būdu susiorganizavo kelionę namo, todėl, nepaisant trumpo atstumo nuo Berlyno Šenefeldo oro uosto iki jo gyvenamosios vietos, tebebuvo suinteresuotas (**orig. p. 9**) nuvykti iki Berlyno Tėgelio oro uosto. Teisinėje literatūroje vokiečių kalba remiamasi tuo, kad rūpinimosi paslaugos, kaip antai maistas ir gaivinamieji gėrimai, apgyvendinimas viešbutyje, taip pat transportas iš oro uosto į apgyvendinimo vietą, turi būti pasiūlytos; tai suprantama taip, kad oro vežėjas šias paslaugas suteikti turi neragindamas, nelaukdamas keleivių užklausų <...>. Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnis apskritai laikomas pagalba reglamentuojančia nuostata, kuri skiriasi nuo Reglamento (EB) Nr. 261/2004 9 straipsnyje numatytų rūpinimosi paslaugų. Remdamasis glaudžia Reglamento (EB) Nr. 261/2004 9 straipsnio 1 dalies c punkte numatytos transporto paslaugos sąsaja su Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 straipsnio 3 dalyje numatyta teise į transportą, apeliacinis teismas preliminariai mano, kad šią paslaugą oro vežėjas keleiviui turi pasiūlyti nelaukdamas keleivio prašymo (žr. ir generalinės advokatės E. Sharpston išvados byloje C-83/10, *Sousa Rodriguez ir kt.*, 62 punktą).

Dėl septintojo klausimo:

Darant prielaidą, kad oro vežėjas, kuris yra atsakovas, neįvykdė pareigos nuvežti keleivį iki įsigytame biliete nurodyto oro uosto arba į kitą paskirties vietą, tai reiškia, kad jis pažeidė savo pareigą, numatytą Reglamento (EB) Nr. 261/2004 8 ir 9 straipsniuose. Nacionaliniai teismai mano, kad pažeidęs pareigą teikti pagalbą keleiviams ir jais rūpintis oro vežėjas privalo (tik) atlyginti žalą (pavyzdžiui, 2017 m. vasario 2 d. *Amtsgericht Königs Wusterhausen* (Kėnigs Vusterhauzeno apylinkės teismas) byloje Nr. 4 C 1350/16 <...>). Tačiau iš Teisingumo Teismo paaiškinimų 2011 m. spalio 13 d. Sprendime *Sousa Rodriguez ir kt.* (C-83/10, 44 punktas) apeliacinis teismas daro išvadą, kad pareigos teikti pagalbą keleiviams ir jais rūpintis pažeidimas (taip pat) reiškia, jog (**orig. p. 10**) keleiviai turi teisę į kompensaciją (2017 m. rugsėjo 7 d. *Landesgericht Korneuburg*, byla Nr. 21 R 246/17z <...>). Kadangi tą patį klausimą nacionaliniai teismai vertina skirtingai, reikalingas Europos Sąjungos Teisingumo Teismo išaiškinimas.

<...> (Bylos nagrinėjimo sustabdymas)

***Landesgericht Korneuburg*** <...>

**2019 m. spalio 29 d., Kornoiburgas**

<...>

<...> (parašas)

DARBINIS VERTIMAS