



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
PRIITA PIKAMÄEJA,
predstavljeni 2. decembra 2020¹

Zadeva C-826/19

WZ
proti
Austrian Airlines AG

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija))

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Odškodnina letalskim potnikom v primeru odpovedi ali zamude leta – Let, preusmerjen na letališče, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 2(1) – Pojem ‚odpoved leta‘ – Člen 8(3) – Prevzem stroškov prevoza – Pobuda – Kršitev obveznosti iz členov 8 in 9 Uredbe – Pravica do odškodnine“

1. Ali je treba let, ki je bil preusmerjen na letališče, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar je v njegovi bližini, razumeti kot let, ki je bil odpovedan v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004,² tako da utemeljuje pravico zadevnih potnikov do odškodnine na podlagi člena 7(1) te uredbe, ali kot zgolj let, ki ima zamudo, ne da bi ti potniki imeli take pravice, razen če zamuda ne traja tri ure ali več, v skladu s sodbo Sturgeon in drugi?³
2. Ali mora letalski prevoznik po pristanku na lastno pobudo ponuditi, da prevzame stroške prevoza do letališča, za katero je bila opravljena rezervacija, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom, v smislu člena 8(3) navedene uredbe?
3. Ali kršitev obveznosti oskrbe iz tega člena in člena 9(1)(c) Uredbe št. 261/2004 utemeljuje pravico do pavšalne odškodnine v smislu člena 7(1) te uredbe?
4. Na ta vprašanja, ki so poleg drugih vprašanj predmet predloga za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), se bodo na zahtevo Sodišča nanašali ti sklepni predlogi.
5. Sodišče bo v sodbi, ki jo bo izdalo, med drugim imelo priložnost, da prvič odloči o razlagi člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 in mu tako dodeli zanesljivo mesto v logiki in sistematiki te uredbe.

¹ Jezik izvornika: francoščina.

² Uredba Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

³ Sodba z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).

I. Pravni okvir

6. V uvodnih izjavah 1, 2 in 4 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

- „(1) Ukrepanje [Unije] na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.
- (2) Zavrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.

[...]

- (4) Zato mora [Unija] zvišati standarde varstva, ki jih določa navedena uredba, da okrepi pravice potnikov in zagotovi letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji.“

7. Člen 5 te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

- (a) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 8; in
- (b) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 9(1)(a) in 9(2), kakor tudi pomoč, predvideno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), v primeru spremembe poti, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda novega leta najmanj naslednji dan po načrtovanem času odhoda odpovedanega leta; in
- (c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:

[...]

- (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[...]“

8. Člen 6 navedene uredbe, naslovljen „Zamuda leta“, določa:

„1. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje, da bo imel let zamudo glede na odhod po voznem redu:

- (a) za dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; ali
- (b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali
- (c) za štiri ure ali več za lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

- (i) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(a) in 9(2); in

(ii) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda najmanj naslednji dan od prvotno navedene ure odhoda; in

(iii) pomoč, opredeljeno v členu 8(1)(a), kadar je zamuda najmanj pet ur.

2. V vsakem primeru se pomoč ponudi v prej navedenih časovnih okvirih ob upoštevanju oddaljenosti leta.“

9. Člen 7 te uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 eurov za lete do vključno 1500 kilometrov;

(b) 400 eurov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov ter za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

(c) 600 eurov za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.

[...]“

10. Člen 8 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti“, določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom ponudi izbira med:

(a) – povračilom stroškov v roku sedmih dni na način iz člena 7(3) v višini polne cene vozovnice, po kateri je bila kupljena, za tisti del ali tiste dele poti, ki niso bili opravljeni in za tisti del ali tiste dele poti, ki so bili že opravljeni, če let ne služi več namenu glede na potnikov prvotni potovalni načrt, in v tem primeru skupaj s

– povratnim letom na izhodiščno mesto odhoda takoj, ko je mogoče;

(b) spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče; ali

(c) spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza v njegov končni namembni kraj pozneje, ko potniku ustreza, glede na razpoložljivost sedežev.

[...]

3. Kadar ima mesto, naselje ali regija več letališč in dejanski letalski prevoznik ponudi potniku let na drugo letališče od tistega, za katerega je imel rezervacijo, tedaj dejanski letalski prevoznik nosi stroške prevoza potnika od alternativnega letališča bodisi do tistega, za katerega je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.“

11. Člen 9 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do oskrbe“, določa:

„Pri sklicevanju na ta člen se potnikom brezplačno ponudi:

(a) obroke hrane in osvežilne napitke, primerne čakalnemu času;

- (b) hotelsko nastanitev kadar:
- je prenočitev čez noč ali več noči nujna, ali
 - je nujen daljši postanek, kakor ga je potnik načrtoval;
- (c) prevoz med letališčem in krajem nastanitve (hotel ali drugo).
- [...]“

II. Dejansko stanje, postopek v glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

12. Oseba WZ je imela enotno rezervacijo pri družbi Austrian Airlines za potovanje, sestavljeno iz dveh letov na dan 21. maja 2018, in sicer s prvim letom med Celovcem (Avstrija) in Dunajem (Avstrija) z načrtovanim vzletom ob 18.35 in pristankom ob 19.20 ter z drugim letom med Dunajem in letališčem Berlin Tegel (Nemčija) z načrtovanim vzletom ob 21.00 in pristankom ob 22.20.

13. Vremenske razmere ob predpredzadnji rotaciji letala na Dunaju so povzročile zamudo, ki se je nato prenesla na poznejše lete, ki jih je to letalo opravilo na poti med Dunajem in Berlinom, tako da je let na letališče Berlin Tegel, ki ga je rezervirala oseba WZ, prekoračil prepoved nočnega letenja, ki velja za to letališče.

14. Družba Austrian Airlines je zadevni let tako preusmerila na letališče Berlin Schönefeld, ki je zunaj mesta Berlin, v deželi Brandenburg. Letalo je na Dunaju vzletelo ob 22.07 in na letališču Berlin Schönefeld pristalo ob 23.18.

15. Po navedbah predložitvenega sodišča je preusmeritev leta osebi WZ povzročila ne le zamudo (pristanek ob 23.18 namesto ob 22.20, kot je bilo prvotno načrtovano), ampak tudi nevšečnosti, ker je bil kraj pristanka bolj oddaljen od njenega prebivališča (24 km namesto 8 km), zaradi česar je za pot potrebovala več časa (41 minut za pot do doma z letališča Berlin Schönefeld namesto 15 minut za pot do doma z letališča Berlin Tegel). Družba Austrian Airlines osebi WZ ni ponudila nadomestnega prevoza med letališčema Berlin Schönefeld in Berlin Tegel.

16. Oseba WZ je zahtevala plačilo odškodnine v višini 250 EUR v skladu s členom 5 Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 7 te uredbe. Ta zahteva je na eni strani temeljila na zamudi leta pri prihodu, na drugi strani pa na tem, da ji družba Austrian Airlines ni ponudila nadaljnjega prevoza od letališča Berlin Schönefeld do letališča Berlin Tegel.

17. Družba Austrian Airlines je izpodbijala zahtevo in trdila, prvič, da je tožeča stranka prišla v svoj končni namembni kraj, Berlin, s samo 58-minutno zamudo. Drugič, oseba WZ naj bi do doma zlahka prišla z dodatnim prevoznim sredstvom. Tretjič, obstoj „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 zaradi resnih težav z vremenom ob predpredzadnji rotaciji, zaradi česar je Eurocontrol tej rotaciji, opravljeni z istim letalom, dodelil poznejši slot od prvotno načrtovanega, naj bi bil dokazan.

18. Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) je predloge osebe WZ zavrnilo, ker je menilo, da preusmeritev leta ni bistvena sprememba poti leta, tako da ni mogoče šteti, da je bil let odpovedan. To sodišče je tudi ugotovilo, da zamuda ni znašala tri ure ali več.

19. Oseba WZ je vložila pritožbo pri Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu). To sodišče se sprašuje, prvič, ali je treba dejansko stanje razumeti kot odpoved leta, zamudo leta ali ločeno dejansko stanje; drugič, ali se prevoznik lahko sklicuje na izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, ki so vplivale na let, opravljen pred potnikovim letom, in tretjič, ali mora letalski prevoznik plačati odškodnino za kršitev obveznosti pomoči in oskrbe, ki sta mu naloženi.

20. V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 8(3) Uredbe [št. 261/2004] razlagati tako, da se uporablja za letališči, ki sta obe v neposredni bližini mestnega središča, vendar le eno od njiju leži na območju mesta, drugo pa v sosednji zvezni deželi?
 2. Ali je treba člene 5(1)(c), 7(1) in 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da pristanek na drugem letališču v istem naselju, mestu ali regiji utemeljuje pravico do odškodnine zaradi odpovedi leta?
 3. Ali je treba člene 6(1), 7(1) in 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da pristanek na drugem letališču v istem naselju, mestu ali regiji utemeljuje pravico do odškodnine zaradi velike zamude?
 4. Ali je treba člene 5, 7 in 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je treba za potrebe določitve, ali je potnik utrpel časovno izgubo treh ur ali več v smislu [sodbe z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716)] zamudo izračunati tako, da je odločilen čas pristanka na drugem letališču, ali pa tako, da je odločilen čas prevoza potnika do letališča, za katerega je imel rezervacijo, oziroma do drugega bližnjega kraja, dogovorjenega s potnikom?
 5. Ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se letalski prevoznik, ki lete opravlja v okviru postopka kroženja letov, lahko sklicuje na dogodek, konkretno na zmanjšanje načrtovane frekvence prihodov letal zaradi nevihte, do katerega je prišlo v okviru predpredpredzadnje rotacije pred zadevnim letom?
 6. Ali je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora letalski prevoznik v primeru pristanka na drugem letališču prevoz do drugega kraja ponuditi sam od sebe ali pa mora potnik zahtevati prevoz?
 7. Ali je treba člene 7(1), 8(3) in 9(1)(c) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je potnik zaradi kršitve obveznosti pomoči in oskrbe, določenih v členih 8 in 9 Uredbe št. 261/2004, upravičen do odškodnine?“
21. Pisna stališča so predložile oseba WZ, avstrijska vlada in Evropska komisija.

III. Analiza

22. Kot je bilo prikazano zgoraj, se bodo ti sklepni predlogi v skladu z zahtevo Sodišča nanašali le na drugo, tretje, šesto in sedmo vprašanje.

23. Zato bom ta vprašanja obravnaval po vrsti.

A. Drugo in tretje vprašanje

24. Predložitveno sodišče z drugim in tretjim vprašanjem, ki ju je treba preučiti skupaj, Sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(1)(c), člen 6(1), člen 7(1) in člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da pristanek letala na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, v istem mestu, naselju ali regiji, utemeljuje pravico potnika do odškodnine zaradi odpovedi ali velike zamude leta pri

prihodu.⁴

25. Drugače povedano, Sodišče mora presoditi, ali je primer leta, preusmerjenega na nadomestno letališče v bližini letališča, za katero je potnik imel rezervacijo, mogoče opredeliti kot odpoved leta ali pa ga je treba glede na okoliščine šteti za zamudo pri prihodu. Odgovor na to vprašanje ima veliko posledic, ker se pravica do odškodnine potniku samodejno prizna v primeru odpovedi leta (če je bil o odpovedi obveščen v rokih iz člena 5(1)(c)), medtem ko ta potnik nima te pravice v primeru zamude, če ta ne traja tri ure ali več.

26. Da bi predlagal odgovor na ti vprašanji, bom najprej preučil pojem „odpoved leta“ v smislu Uredbe št. 261/2004 in ugotovil, da bi ta pojem, kot se razlaga v sodni praksi Sodišča, načeloma lahko zajemal položaj, kot je ta iz obravnavane zadeve, v katerem letalo pristane na nadomestnem letališču, ki je v isti regiji kot letališče, za katero je potnik imel rezervacijo (razdelek 1). Vendar bom nato trdil, da taka razlaga ne more biti pravilna, saj je zakonodajalec Unije z vstavitvijo člena 8(3) v Uredbo št. 261/2004 nameraval navedeni primer izvzeti iz uporabe pravne ureditve, povezane z odpovedmi letov (razdelek 2). Tako bom iz tega sklepal, da let, preusmerjen na letališče v istem mestu, naselju ali regiji, utemeljuje pravico do odškodnine za zadevnega potnika, le če ta prispe na letališče, za katero je imel rezervacijo, ali v drug bližnji kraj, o katerem se je dogovoril z letalskim prevoznikom, z zamudo, ki traja tri ure ali več (razdelek 3).

1. Ali je preusmeritev leta na letališče v istem mestu, naselju ali regiji, v katerem je letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, odpovedan let?

a) Pojem „odpoved leta“ v sodni praksi Sodišča

27. Pojem „odpoved“ je v členu 2(l) Uredbe št. 261/2004 opredeljen kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“. Ker ta opredelitev torej temelji na okoliščini, da „let ni bil opravljen“, pri natančni opredelitvi pomena pojma „odpoved“ ni mogoče prezreti nekaterih predhodnih pojasnil o pojmu „let“.

28. Pojem „let“ v Uredbi št. 261/2004 ni opredeljen. Vendar je bil v ustaljeni sodni praksi Sodišča opredeljen tako, da ga v bistvu sestavlja zračni prevoz, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot.⁵ Sodišče je nato pojasnilo, da je pot „bistveni element“ leta, ker se ta opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi letalski prevoznik.⁶ Iz tega sledi, kot se mi zdi, da če pot leta, navedena v tem voznem redu, ni upoštevana, ta let „ni bil opravljen“ v smislu Uredbe št. 261/2004 in ga je tako treba opredeliti kot „odpovedanega“.

29. Torej se postavlja vprašanje, pod katerimi pogoji se lahko sklepa, da pot leta ni bila upoštevana.

30. Zdi se mi, da je Sodišče na to odgovorilo v sodbi Sousa Rodríguez in drugi.⁷ V zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, je bilo Sodišču postavljeno vprašanje, ali to, da se je letalo kmalu po vzletu vrnilo na odhodno letališče, tako da so se potniki vrnili na izhodiščno mesto odhoda, pomeni, da je bil let odpovedan. Sodišče je ob tej priložnosti odločilo, da zato, da bi bilo mogoče šteti, da je bil let

4 Kljub sklicevanju na člen 6(1) Uredbe št. 261/2004 se mi zdi očitno, da „velika zamuda“ iz tretjega vprašanja ustreza veliki zamudi pri prihodu, in sicer zamudi pri prihodu za več kot tri ure v smislu sodbe z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716), in ne veliki zamudi pri odhodu. Iz predložitvenega sklepa je namreč razvidno, da je predlog za plačilo odškodnine, ki ga je tožeča stranka iz postopka v glavni stvari vložila pri nacionalnih sodiščih, temeljil predvsem na zamudi zadevnega leta pri prihodu. Zamuda pri odhodu nikakor ne utemeljuje nobene pravice do odškodnine kot take, ker člen 6 Uredbe št. 261/2004 ne napotuje na člen 7 te uredbe.

5 Glej sodbo z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 40).

6 Sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 30).

7 Sodba z dne 13. oktobra 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

opravljen, „ni dovolj, da je letalo vzletelo v skladu s predvideno potjo, temveč mora tudi prispeti v namembni kraj, kot je predviden na tej poti“, pri čemer se je oprlo na ugotovitev, da „[izraz] ‚pot‘ [...] pomeni pot, ki naj bi jo opravil zrakoplov od *odhodnega letališča do letališča prihoda* v določenem času“. ^{8,9}

31. Iz tega po mojem mnenju izhaja, da so spremembe odhodnega letališča in/ali letališča prihoda tiste, ki načeloma vključujejo opustitev prvotno predvidenega voznega reda in posledično omogočajo, da se ohrani opredelitev „odpovedanega leta“ v smislu Uredbe št. 261/2004.

32. Zdi se mi, da to razlago podpira sklep, ki ga je Sodišče sprejelo v zadevi Wunderlich. ¹⁰ Sodišču je bilo ob tej priložnosti postavljeno vprašanje, ali je treba let šteti za odpovedan, če sta se kraja odhoda in prihoda ujemala s predvidenim voznim redom, vendar je letalo vmes nenačrtovano pristalo. Ker je Sodišče menilo, da odgovor jasno izhaja iz sodbe Sousa Rodríguez in drugi, ¹¹ je odločilo, da iz zadnjenavedene okoliščine ni mogoče sklepati, da je bil zadevni let odpovedan, „ker sta se kraja odhoda in prihoda ujemala s predvidenim voznim redom“. ¹² Drugače povedano, po mnenju Sodišča je bil razlog, iz katerega ni bilo mogoče ugotoviti, da je bil let odpovedan, to, da se sprememba poti navedenega leta ni nanašala *niti na odhodno letališče niti na letališče prihoda*. Iz tega nasprotno sklepam, da je treba v primeru vsake spremembe enega od teh dveh elementov načeloma ugotoviti, da je zadevni let odpovedan let v smislu Uredbe št. 261/2004.

b) Uporaba v obravnavani zadevi

33. Dejanski okvir te zadeve preizkuša – tega ne zanikam – meje te sodne prakse Sodišča. Tudi če letalo, na katerem je bila tožeča stranka iz postopka v glavni stvari, ni pristalo na letališču v končnem namembnem kraju, kot je navedeno v voznem redu, je namreč pristalo na letališču v njegovi bližini, kar bi glede na okoliščine lahko podprlo prožnejšo razlago zahteve po strogem upoštevanju načrtovanega voznega reda, ki je, kot se mi zdi, predpisana v zgoraj preučeni sodni praksi Sodišča.

34. Mogoče bi bilo namreč trditi, da je storitev letalskega prevoza po naravi izpostavljena morebitnim pojavom težav, ki lahko povzročijo spremembe poti leta, zato vsaka *manjša* sprememba te poti, kot je pristanek na letališču v bližini letališča, za katero je potnik imel rezervacijo, ne bi smela pripeljati do tega, da bi se zadevni let štel za odpovedan. Zdi se mi, da Komisija zagovarja prav to v svojem pisnem stališču, v katerem trdi, da je bil let, na katerem je bila tožeča stranka iz postopka v glavni stvari, zgolj preusmerjen z letališča Berlin Tegel na letališče Berlin Schönefeld, tako da je nadomestno letališče ustrezalo istemu kraju potovanja, zato načrtovani let ni bil odpovedan, temveč je bil le prilagojen zunanjim razmeram.

35. Menim, da sodne prakse Sodišča ni mogoče razlagati tako, kot trdi Komisija, in sicer iz dveh razlogov.

36. Prvič, pojasniti moram, da to, da je v točki 18 sklepa, ki ga je Sodišče sprejelo v zadevi Wunderlich, ¹³ uporabljen izraz „*kraj* odhoda in prihoda“, namesto „*letališče* odhoda in prihoda“, ne potrjuje trditve Komisije, ker je v navedeni točki parafrazirana točka 28 sodbe z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652), na katero napotuje in ki se sklicuje na „*odhodno letališče*“ in „*letališče prihoda*“.

⁸ Sodba z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652, točka 28).

⁹ Moj poudarek.

¹⁰ Sklep z dne 5. oktobra 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

¹¹ Sodba z dne 13. oktobra 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

¹² Sklep z dne 5. oktobra 2016, Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, točka 18).

¹³ Sklep z dne 5. oktobra 2016 (C-32/16, EU:C:2016:753).

37. Drugič, zlasti se ne sme pozabiti, da je Sodišče prvotno v sodbi Sturgeon in drugi pot dvignilo na raven odločilnega elementa, da bi se razlikovalo med pojmom „odpoved“ in „zamuda“ leta, to je pojma, s katerima so v Uredbi št. 261/2004 povezane zelo različne pravne posledice.¹⁴ Prožna razlaga zgoraj preučene sodne prakse Sodišča, v skladu s katero majhne spremembe glede odhodnega letališča ali letališča, na katero je let namenjen, ne pomenijo odpovedi leta, pa bi zabrisala to razlikovanje v škodo zahtevam po pravni varnosti pri uporabi Uredbe št. 261/2004.

38. Posledično menim, da bi bilo preusmerjen let zaradi pristanka na letališču v istem mestu, naselju ali regiji, za katero je potnik imel rezervacijo, na prvi pogled mogoče opredeliti kot odpovedan let na podlagi sodne prakse Sodišča, v kateri je to razlagalo pojem „odpoved“, kot je določen v členu 2(1) Uredbe št. 261/2004. Tako bi preusmeritev leta lahko utemeljila pravico do odškodnine na podlagi člena 5(1)(c) v povezavi s členom 7(1) Uredbe št. 261/2004.

39. Da bi se preverila točnost tega predloga, ga je treba vseeno preučiti ob upoštevanju člena 8(3) Uredbe št. 261/2004, ki se v obravnavani zadevi uporablja, ker posebej ureja primer leta, preusmerjenega na letališče v istem mestu, naselju ali regiji, kot je bilo prvotno predvideno.

2. *Združljivost opredelitve preusmeritve iz obravnavane zadeve kot „odpovedi leta“ s členom 8(3) Uredbe št. 261/2004*

a) Uvodne ugotovitve

40. Spomniti je treba, da je bil z Uredbo št. 261/2004 z namenom zagotavljati visoko raven varstva potnikov vzpostavljen zakonodajni sistem, v katerem so v tej uredbi določene pravice, in sicer pravice do odškodnine, pomoči in oskrbe (členi 7, 8 in 9), pogojene s pojavom nekaterih dogodkov, in sicer zavrnitvijo vkrcanja, odpovedjo leta ali veliko zamudo pri odhodu (členi 4, 5 in 6), ki jim je bila s sodno prakso Sodišča dodana še velika zamuda pri prihodu (sodba Sturgeon in drugi).¹⁵ Z odpovedjo leta torej potnik dobi pravico do odškodnine (250, 400 ali 600 EUR glede na razdaljo, ki bi jo moralo opraviti letalo, če bi bil let opravljen), pravico do pomoči v obliki povračila stroškov vozovnice ali spremembe poti do končnega namembnega kraja ter pravico do oskrbe, ki vključuje brezplačno ponudbo obrokov hrane in napitkov, komunikacijo (telefon, telefaks ali elektronska pošta) in po potrebi nastanitev.

41. V tem okviru bi se v skladu s tem, kar je bilo navedeno v točki 39 teh sklepnih predlogov, lahko štelo, da primer preusmeritve iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 ustreza odpovedi leta v smislu Uredbe št. 261/2004 in torej potnikom daje vse iz tega izhajajoče pravice, zaradi katerih bo letalski prevoznik glede pomoči nujno prevzel stroške prevoza od letališča prihoda do letališča, za katero je potnik imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom. Če bi bilo tako, bi bil predlog, naveden na koncu prejšnjega oddelka, očitno pravilen.

42. Vendar bi se lahko štelo tudi, da preusmeritev, določena v členu 8(3) Uredbe št. 261/2004, ne ustreza odpovedi leta, temveč *ločenemu primeru motnje pri izvedbi storitve* glede na zavrnitev vkrcanja, odpoved ali zamudo, in tako potnikom daje edino pravico, ki je v tej uredbi določena, če pride do motenj pri izvedbi storitve. Če bi bilo tako, bi bilo treba predlog, naveden na koncu prejšnjega oddelka, očitno spremeniti.

43. Da bi se ugotovilo, katera od obeh razlag člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 je pravilna, je treba uporabiti tradicionalne metode razlage, ki jih uporablja Sodišče.

¹⁴ Sodba z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točke od 29 do 36).

¹⁵ Sodba z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).

b) Jezikovna, sistematična, zgodovinska in teleološka razlaga

44. V zvezi z jezikovno razlago menim, da bi lahko utemeljila *tako* prvo kot drugo možnost, navedeno v točkah 42 in 43 teh sklepnih predlogov. V tej določbi je namreč določena le pravica potnika do prevzema stroškov prevoza od letališča prihoda do letališča, za katero je imel rezervacijo, če je bil let preusmerjen na letališče v istem mestu, naselju ali regiji, ne da bi bil v njeno besedilo vključen element, s katerim bi bilo mogoče potrditi ali izključiti opredelitev take preusmeritve kot „odpovedi leta“ v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004.

45. Na veliko srečo sistematična in zgodovinska razlaga člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 dajeta jasnejši rezultat.

46. S sistematičnega vidika je treba predvsem upoštevati člen 8 Uredbe št. 261/2004 v celoti. V odstavku 1 te določbe je, naj spomnim, navedena vsebina pravice do pomoči, saj določa, da se pri sklicevanju na ta člen potnikom ponudi izbira med povračilom stroškov vozovnice (in povratnim letom na izhodiščno mesto odhoda) (točka (a)) in spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj, takoj ko je to mogoče (točka (b)) ali ko potnikom ustreza (točka (c)). Ker člen 5 Uredbe št. 261/2004 („Odpoved leta“) napotuje na to določbo, odpoved leta zadevnim potnikom daje pravico, da izkoristijo ti alternativni možnosti pomoči. Vendar si je po mojem mnenju razumno predstavljati, da če bi bila pravica iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 – tako kot pravici do povračila stroškov vozovnice ali do spremembe poti – zastavljena tako, da je odvisna od odpovedi leta, bi bila verjetno vključena v odstavek 1 te določbe, eventualno tako, da bi se dodala točka (d).

47. Če se šteje, da je pravica do prevzema stroškov prevoza od letališča prihoda do letališča, za katero je potnik imel rezervacijo, ki je v istem mestu, naselju ali regiji, določena v *samostojnem* odstavku, ki ni odstavek, v katerem so opredeljene pravice do pomoči, ki so potnikom priznane v primeru odpovedi leta, se iz tega nujno sklepa, da se pogoji, od katerih je odvisen nastanek teh pravic, ne uporabljajo za prvonavedeno pravico.

48. Zlasti je treba spomniti, da se z uvodnimi besedami odstavka 1 („Pri sklicevanju na ta člen [...]“) predpostavlja, da sta v njem določeni pravici do pomoči odvisni od nastanka dogodkov, ki so izčrpno opredeljeni v Uredbi št. 261/2004 in sodni praksi o razlagi te uredbe, in sicer zavrnitve vkrcanja (člen 4), odpovedi leta (člen 5), zamude pri odhodu (člen 6) in velike zamude pri prihodu (sodba Sturgeon in drugi¹⁶). Če pa bi bilo treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati *neodvisno* od navedenega odstavka 1, kot sem priporočil v prejšnji točki, za pravico, navedeno v njem, ni mogoče šteti, da je odvisna od nastanka enega od teh dogodkov. Tako bi bilo treba ugotoviti, da je s členom 8(3) Uredbe št. 261/2004 potnikom podeljena pravica do prevzema stroškov prevoza od letališča prihoda do letališča, za katero je potnik imel rezervacijo, če sta ti letališči v istem mestu, naselju ali regiji, *neodvisno od tega, ali se je eden od navedenih dogodkov dejansko zgodil*.

49. Neodvisna razlaga člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 se mi zdi toliko bolj utemeljena, ker se zadevna pravica *vsebinsko razlikuje* od pravic do pomoči iz odstavka 1 istega člena, saj se ne nanaša na „spremembo poti“ letalskega potnika do njegovega končnega namembnega kraja, ampak na „prevoz“ med bližnjima letališčema. Medtem ko prvonavedena pomeni storitev letalskega prevoza, ki jo običajno zagotavlja zadevni prevoznik,¹⁷ je druga storitev prevoza drugačne narave in jo zagotovi gospodarski subjekt, ki ni povezan z letalskim prevoznikom, saj je ta odgovoren le za prevzem stroškov, ki potniku nastanejo pri uporabi take storitve. Skratka, po mojem mnenju je to, da je pravica

¹⁶ Sodba z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).

¹⁷ To še posebej jasno izhaja iz branja različice člena 8 Uredbe št. 261/2004 v italijanskem jeziku, v kateri je bil izraz „sprememba poti“ preveden kot „imbarco su un *volo* alternativo“ (moj poudarek), to je „vkrcanje na drug let“.

iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 *drugačna* od pravic do pomoči, mogoče pojasniti s tem, da se potniku prizna zaradi motenj pri izvedbi storitve letalskega prevoznika, ki je *drugačna* od tistih, ki dajejo pravico do pomoči, v skladu z Uredbo št. 261/2004 in sodno prakso, v kateri je Sodišče razlagalo to uredbo.

50. Pozoren pregled pripravljanih dokumentov za zadevno uredbo in akta, ki je veljal pred njo, to je Uredbe (EGS) št. 295/91,¹⁸ po mojem mnenju potrjuje, da je za pravico, določeno v členu 8(3) Uredbe št. 261/2004 potrebna razlaga, ki ni odvisna od razlage drugih pravic do pomoči iz navedenega člena 8.

51. Glede Uredbe št. 295/91 je treba namreč ugotoviti, da je bilo v členu 6(2) te uredbe določeno pravilo s skoraj enako vsebino kot v členu 8(3) Uredbe št. 261/2004¹⁹ in da je bilo to pravilo vključeno v določbo, ki določa izključno pravice potnikov do oskrbe,²⁰ namesto med pravice do pomoči iz člena 4(1) Uredbe št. 295/91.²¹ Glede pripravljanih dokumentov za Uredbo št. 261/2004 ugotavljam, da kljub prestavitvi zadevnega pravila v predlogu Komisije, iz katerega izhaja ta uredba,²² in sicer v člen z naslovom „Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti“, to pravilo ni bilo vstavljeno v člen 8(1) navedene uredbe, temveč je bilo posebej določeno v odstavku 3 navedenega člena 8, kjer je še zdaj.

52. Iz sistematične razlage torej izhaja, da je bil člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 zasnovan kot neodvisna odločba, ki sama določa hkrati pogoje za lastno uporabo (letalski prevoznik potniku ponudi let, preusmerjen na letališče, ki je v istem mestu, naselju ali regiji kot letališče, za katero je potnik imel rezervacijo) in pravne posledice, ki izhajajo iz izpolnitve teh pogojev (pravica potnika do prevzema stroškov, ki nastanejo zaradi prevoza od letališča prihoda do letališča, za katero je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori z letalskim prevoznikom), ne da bi bilo treba za opredelitev enih ali drugih ta člen razlagati v povezavi z drugimi določbami Uredbe št. 261/2004, kot se razlagajo v sodni praksi Sodišča.

53. Nazadnje, zadevno določbo je treba razložiti s teleološkega vidika, ki je nedvomno – naj spomnim – metoda, ki ji Sodišče daje prednost pri razlagi Uredbe št. 261/2004.²³ Vendar sem že povedal, da je s to metodo po mojem mnenju mogoče odpraviti vse preostale morebitne pomisleke o tem, ali je treba primer preusmeritve iz člena 8(3) te uredbe enačiti z odpovedjo leta v smislu člena 2(l) navedene uredbe.

54. Glede na glavni cilj, ki ga uresničuje Uredba št. 261/2004, je treba najprej spomniti, da ta uredba, kot je razvidno iz njenih uvodnih izjav 1, 2 in 4, zagotavlja visoko raven varnosti potnikov s tem, da krepi njihove pravice v nekaterih okoliščinah, ki povzročajo velike težave in nevšečnosti, kot so zavrnitev vkrcanja, odpoved in velika zamuda leta, in s tem, da te takoj in standardizirano sanira.²⁴

18 Uredba Sveta z dne 4. februarja 1991 o vzpostavitvi skupnih pravil za sistem odškodnin za zavrnjeno vkrcanje v rednem zračnem prevozu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 306).

19 Člen 6(2) Uredbe št. 295/91 je določal: „Kadar v kraju, mestu ali regiji zagotavlja storitve več letališč in letalski prevoznik ponudi potniku, katerega vkrcanje je bilo zavrnjeno, let na kako drugo letališče od namembnega letališča, ki ga je potnik rezerviral, stroške potovanja med nadomestnimi letališči ali do nadomestnega namembnega kraja v bližini, dogovorjenega s potnikom, krije letalski prevoznik.“

20 Glej člen 6(1) Uredbe št. 295/91, ki je določal, da „[r]azen zneskov minimalne odškodnine, določenih v 4. členu, mora letalski prevoznik brezplačno ponuditi potnikom, katerih vkrcanje je bilo zavrnjeno: (a) stroške za telefonski klic in/ali sporočilo po teleksu ali telefaksu do namembnega kraja; (b) obroke hrane in osvežilne pijače v razumnem sorazmerju s čakalnim časom; (c) nastanitev v hotelu v primerih, kadar je potrebno dodatno prenočiti eno ali več noči.“

21 Ta člen je določal: „V primeru zavrnitve vkrcanja mora imeti potnik možnost izbire med: -povrnitvijo stroškov brez pogodbene kazni za vozovnico za tisti del potovanja, ki ni bil opravljen, ali – spremembo poti v namembni kraj ob prvi priložnosti ali – spremembo poti na kak kasnejši datum, ki ustreza potniku.“

22 Predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov (COM/2001/0784 final – COD 2001/0305) (UL 2002, C 103 E/17, str. 225).

23 Med številnimi možnimi primeri glej sklicevanje Sodišča na cilje Uredbe št. 261/2004, ko je moralo razlagati pojem „let“ v sodbi z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 35), v skladu s katero bi se, „če bi ‚let‘ [...] šteli za povratni let, [...] dejansko zmanjšala zaščita, ki jo je treba zagotoviti potnikom na podlagi te uredbe, kar bi bilo v nasprotju z njenim ciljem, ki je zagotavljanje visoke ravni zaščite potnikov“.

24 Glej sodbo z dne 22. junija 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, točka 26 in navedena sodna praksa).

55. Opredelitev leta kot „odpovedanega“ torej pomeni, da so nevšečnosti, ki jih imajo potniki zaradi neupoštevanja obveznosti prevoza, *velike*. Vendar pristanek letala na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar je v istem mestu, naselju ali regiji, po mojem mnenju ni položaj, ki za potnike pomeni tako velike nevšečnosti, kot jih povzroči odpoved leta (ali zavrnitev vkrcanja ali velika zamuda pri prihodu).

56. Poleg tega se mi zdi očitno, da se z razlago člena 8(3) Uredbe št. 261/2004, v skladu s katero je preusmeritev na letališče v istem mestu, naselju ali regiji, v kateri je letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, izenačena z odpovedjo leta, zagotavlja višje varstvo potnika kot z razlago, v skladu s katero je preusmeritev opredeljena kot motnja v izvedbi storitve, ki se razlikuje od odpovedi leta, zavrnitve vkrcanja ali velike zamude pri prihodu. Spomniti moram namreč, da je eno od sredstev, ki je v navedeni uredbi uporabljeno za doseg primarnega cilja zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov, odvratanje letalskih prevoznikov od tega, da bi lete odpovedovali.²⁵ V tem okviru si je lahko predstavljati, da če se primer preusmeritve iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 ne bi razlagal, kot da je izvzet iz pojma „odpoved“, in bi tako potnikom dajal iste pravice kot odpoved leta, bi letalski prevozniki v številnih primerih ravnali kot obveščeni gospodarski subjekti, tako da bi odpovedali lete, ki bi jih lahko zlahka preusmerili na letališče v bližini prvotno predvidenega letališča, in nato potnikom na teh letih ponudili spremembo poti do zadnjenavedenega letališča, verjetno s poznejšim datumom. Ali bi bilo navsezadnje ekonomsko razumno uporabiti organizacijske zmogljivosti, ki pogosto niso zanemarljive, da bi se potnikom omogočilo, da dosežejo svoj končni namembni kraj v čim krajšem času, medtem ko bi bile obveznosti, ki bi jih imeli letalski prevozniki zaradi te preusmeritve, podobne obveznostim, ki jih imajo v primeru odpovedi leta (odškodnina, pomoč in oskrba)?

3. Predlog

57. Z vidika zgornjih preudarkov menim, da razlage iz točke 41 teh sklepnih predlogov, v skladu s katero bi bilo preusmerjen let za namen pristanka na letališču v istem mestu, naselju ali regiji, za katero je potnik imel rezervacijo, mogoče opredeliti kot odpovedan let, ni mogoče upoštevati, ker je v členu 8(3) Uredbe št. 261/2004 taka preusmeritev opredeljena kot primer motenj v izvedbi storitve, ki se razlikuje od odpovedi leta. Iz tega sledi, da ta preusmeritev načeloma utemeljuje le pravico potnika do prevzema stroškov prevoza od letališča odhoda do letališča, za katero je imel rezervacijo (ali do drugega bližnjega kraja, za katerega se dogovorita letalski prevoznik in potnik), z izključitvijo pravice do odškodnine, ki bi jo potnik imel v primeru odpovedi leta.

58. Za vsak primer in čeprav se zavedam, da to ne velja v sporu o glavni stvari, dodajam, da seveda ni mogoče izključiti, da potnik zaradi zadevne preusmeritve prispe na letališče, za katero ima rezervacijo, ali v drug bližnji kraj, o katerem se dogovori z letalskim prevoznikom, z zamudo, ki je daljša od treh ur. Taka velika zamuda pri prihodu bi temu potniku očitno dala pravico do odškodnine na podlagi povezane razlage členov 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004, kot to izhaja iz zgoraj navedene sodbe *Sturgeon* in drugi.²⁶

59. Preden končam, bi rad poudaril, da bi bila razlaga, v skladu s katero se preusmeritev, ki jo ureja člen 8(3) Uredbe št. 261/2004, enači z odpovedjo leta, po mojem mnenju tudi v nasprotju z načelom enakega obravnavanja, na katero se Sodišče pogosto sklicuje pri razlagi drugih določb te uredbe.²⁷

²⁵ Glej v zvezi s tem predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov (COM/2001/0784 final – COD 2001/0305), točka 5. Glej tudi sodbo z dne 10. januarja 2006, *IATA in ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, točka 83).

²⁶ Sodba z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).

²⁷ Sodbe z dne 10. januarja 2006, *IATA in ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, točke od 93 do 100); z dne 10. julija 2008, *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, točki 38 in 39); z dne 19. novembra 2009, *Sturgeon in drugi* (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 48 in naslednje); z dne 23. oktobra 2012, *Nelson in drugi* (C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točke od 33 do 40), in z dne 7. septembra 2017, *Bossen in drugi* (C-559/16, EU:C:2017:644, točka 19 in naslednje), ter sklep z dne 5. oktobra 2016, *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, točka 21 in naslednje).

60. Vedeti je treba, da to načelo zahteva, da se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in da se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če tako obravnavanje ni objektivno utemeljeno. V zvezi z Uredbo št. 261/2004 je Sodišče že navedlo, da je treba o vprašanju, ali so položaji, za katere velja ta uredba, primerljivi, odločiti „glede na *vrsto in pomembnost* različnih nevšečnosti in škod, ki nastanejo zadevnim potnikom“.^{28,29} Glede na ta merila po mojem mnenju ni dvoma, da je potnik, čigar let je bil opravljen v skladu s prvotnim voznim redom, in je na letališče, za katero je imel rezervacijo, prispel z manj kot triurno zamudo, imel nevšečnosti, ki so bile enake vrste in pomembnosti kot nevšečnosti, ki jih je imel potnik, kot je tožeča stranka iz postopka v glavni stvari, čigar let je bil preusmerjen na nadomestno letališče v istem mestu, naselju ali regiji in ki je na letališče, za katero je imel rezervacijo, prispel z manj kot triurno zamudo. Vendar, če bi se štelo, da je treba ta primer preusmeritve enačiti z odpovedjo leta, bi imel le drugi potnik pravico do odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004.

61. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na drugo in tretje vprašanje odgovori, da je treba člen 5(1)(c), člen 6, člen 7(1) in člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da pristanek letala na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, in ki se nahaja v istem mestu, naselju ali regiji, ne utemeljuje pravice potnika do odškodnine zaradi odpovedi leta. Pravica do odškodnine nastane le, če potnik zaradi te preusmeritve prispe na letališče, za katero ima rezervacijo, ali v drug bližnji kraj, o katerem se dogovori z letalskim prevoznikom, z zamudo, ki je daljša od treh ur.

B. Šesto vprašanje

62. Predložitveno sodišče s šestim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora v primeru pristanka na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, letalski prevoznik na lastno pobudo ponuditi, da poskrbi za prevoz do zadnjenavedenega letališča ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.

63. Najprej bi rad izrazil nestrinjanje z mnenjem Komisije v njenem pisnem stališču, v skladu s katerim je treba iz določbe tega člena, da letalski prevoznik „*nosi* stroške prevoza potnika od alternativnega letališča bodisi do tistega, za katerega je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom“,³⁰ nujno sklepati, da temu prevozniku ni treba dati pobude za izpolnitev te obveznosti. Če je namreč res, da izraz „*nositi*“ lahko daje misliti, da navedena obveznost obsega le povračilo stroškov prevoza *na zahtevo potnika*, se pri tej razlagi vseeno ne bi upoštevalo dejstvo, da se prejšnji del stavka zadevne določbe („Kadar [...] dejanski letalski prevoznik *ponudi* potniku let na drugo letališče od tistega, za katerega je imel rezervacijo“)³¹ nanaša na predlog prevoznika, ki bi jo po potrebi lahko spremljala ponudba za prevzem stroškov prevoza, ki bi jih potnik imel zaradi zadevnega prevoza. Zato menim, da iz besedila člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 ni mogoče izpeljati nedvoumnega odgovora na to vprašanje.

64. V teh okoliščinah ima teleološki vidik člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 še enkrat odločilen pomen za razlago tega člena. Spomniti je treba namreč, da je primarni cilj te uredbe, kot je navedeno v njeni uvodni izjavi 1, sicer „zagotavljati visoko raven varstva potnikov“, vendar je v isti uvodni izjavi pojasnjeno, da je treba „[p]oleg tega [...] na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu *potrošnikov*“.³²

²⁸ Sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 49).

²⁹ Moj poudarek.

³⁰ Moj poudarek.

³¹ Moj poudarek.

³² Moj poudarek.

65. Drugače povedano, filozofija, na kateri temelji sistem pravil, vzpostavljen z Uredbo št. 261/2004, temelji tudi na ugotovitvi, v skladu s katero je potnik potrošnik v slabšem položaju glede na letalskega prevoznika ponudnika storitve. Da bi dobil nadomestilo za ta položaj in bi se potniku potrošniku tako omogočilo dejansko uživanje pravic, ki so mu podeljene, ta uredba, kot se zdi, zahteva, da letalski prevoznik ponudnik storitve potniku potrošniku *dejavno* pomaga.

66. To je razvidno med drugim iz določb Uredbe št. 261/2004, ki urejajo pravice potnika do pomoči. V zvezi s tem je namreč mogoče ugotoviti, da čeprav različne jezikovne različice člena 8(1) navedene uredbe niso enotne glede vprašanja ali se postopek začne na pobudo letalskega prevoznika ali potnika,³³ člen 4(3) (zavrnitev vkrcanja), člen 5(1)(a) (odpoved leta) in člen 6(1)(iii) (zamuda najmanj pet ur) te uredbe določajo, da letalski ponudnik zadevnim potnikom „ponudi pomoč“, da zadevnim potnikom „ponudi pomoč [...] letalski prevoznik“ in da jim „letalski prevoznik ponudi [...] pomoč, opredeljeno v členu 8(1)(a)“.

67. Nujnost tega, da letalski prevoznik ponudi pomoč, namreč izhaja iz zahteve po varstvu potnika potrošnika, ker je ta – ki je zaradi zgoraj navedenih dogodkov „končal“ na letališču, ki ni njegov končni namembni kraj – v ranljivem položaju glede na letalskega prevoznika, ki ima sedež na tem letališču. Iz tega razloga mora zadnjenavedeni izpolniti obveznost pomoči, ki mu je naložena, neodvisno od predhodne prošnje tega potnika.

68. Kot je avstrijska vlada ugotovila v pisnem stališču, se mi ta razlaga zdi v celoti v skladu s sodbo, ki jo je Sodišče izdalo v zadevi Rusu, v kateri je presodilo, da mora letalski prevoznik, ki je potnikom zavrnil vkrcanje, tem ponuditi pomoč, opredeljeno v členu 8(1) Uredbe št. 261/2004. Natančneje, Sodišče je v tej sodbi menilo, da mora letalski prevoznik, ko ponudi pomoč, potniku zagotoviti potrebne informacije, da mu omogoči učinkovito izbiro med povračilom stroškov vozovnice ali spremembo poti, ne da bi moral ta potnik dejavno prispevati k iskanju teh informacij.³⁴ Skratka, iz te sodbe po mojem mnenju izhaja, da se pri potnikovem dejanskem uživanju pravice do pomoči ne sme prezreti potreba po predhodnem delovanju letalskega prevoznika.

69. Čeprav je treba pravico do prevzema stroškov prevoza od letališča prihoda do letališča, za katero je potnik imel rezervacijo (ali do drugega bližnjega kraja, dogovorjenega s potnikom) – kot sem trdil v teh sklepnih predlogih – glede na pravice do pomoči iz člena 8(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati neodvisno, menim, da je treba pri s tem povezani obveznosti letalskega prevoznika upoštevati tudi zahtevo po varstvu potnika potrošnika, kot je določena v uvodni izjavi 1 te uredbe.

70. Ob upoštevanju navedenega Sodišču predlagam, naj na šesto vprašanje odgovori, da je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora v primeru pristanka na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, letalski prevoznik na lastno pobudo ponuditi, da poskrbi za prevoz do zadnjenavedenega letališča ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.

33 V različicah v nemškem („so können Fluggäste wählen zwischen [...]“), finskem („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehtoista [...]“), litovskem („keleiviams leidžiama rinktis [...]“) in poljskem jeziku („pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]“) je zgolj opravljeno sklicevanje na to, da potniki lahko oziroma imajo pravico do izbire med različnimi oblikami pomoči, ki so na voljo, ne da bi bilo navedeno, ali mora letalski prevoznik potnikom ponuditi pomoč, določeno v tej določbi, ali pa morajo zadnjenavedeni zaprositi za to pomoč, medtem ko je v drugih jezikovnih različicah potrjen prvi od teh dveh primerov.

34 Sodba z dne 29. julija 2019 (C-354/18, EU:C:2019:637, točke od 53 do 55).

C. Sedmo vprašanje

71. Predložitveno sodišče s sedmim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali bi kršitev obveznosti prevzema stroškov prevoza potnikov od letališča prihoda do letališča, za katero so imeli rezervacijo (ali do bližnjega kraja, dogovorjenega s potnikom), in prevoza od letališča do kraja prebivališča, ki jo ima letalski prevoznik na podlagi člena 8(3) in člena 9(1)(c) Uredbe št. 261/2004, potniku lahko dala pravico do pavšalne odškodnine v smislu člena 7(1) te uredbe.

72. Sodišču je treba najprej predlagati, naj to vprašanje preoblikuje tako, da se sklicuje le na člen 8(3) Uredbe št. 261/2004. Glede člena 9(1)(c) te uredbe namreč menim, da upoštevnost njegove razlage za rešitev spora o glavni stvari ni jasno razvidna iz dejanskega okvira te zadeve in da bi vsekakor razlaga člena 8(3) navedene uredbe kot samostojne določbe, ki jo priporočam v teh sklepnih predlogih, tako upoštevnost izključila, ker ta razlaga pomeni, da se v primeru preusmeritve, kot se obravnava v tej zadevi, uporablja le člen 8(3) Uredbe št. 261/2004.

73. Zdi se mi, da tako vprašanje ne povzroča posebnih težav, saj je Sodišče v sodni praksi že zagotovilo vse potrebne informacije za odgovor nanj.

74. Najprej je treba spomniti, da je Sodišče že izrecno zavzelo pritrdilno stališče – čeprav v obliki *obiter dictum* – glede vprašanja o *obstoju* pravice potnika do odškodnine, ker letalski prevoznik ni izpolnil obveznosti pomoči in oskrbe, ki ju ima na podlagi členov 8 in 9 Uredbe št. 261/2004, v sodbi Sousa Rodríguez in drugi.³⁵

75. Eventualno bi se bilo treba vprašali, ali ima potnik to pravico tudi, če je letalski prevoznik kršil obveznosti prevzema stroškov prevoza potnika od letališča prihoda do letališča, za katero je potnik imel rezervacijo (ali do dogovorjenega bližnjega kraja), iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004. Še enkrat moram namreč spomniti, da v teh sklepnih predlogih zagovarjam tezo, da so obveznosti pomoči v pravem pomenu besede, katerih kršitev utemeljuje pravico do odškodnine v skladu s sodbo Sousa Rodríguez in drugi,³⁶ določene le v členu 8(1) te uredbe, medtem ko je treba člen 8(3) te uredbe obravnavati kot samostojno določbo. Vendar menim, da mora biti odgovor na to vprašanje nujno pritrdilen, ker bi bila zadevna obveznost – tako kot obveznosti pomoči (oskrbe) – „brez učinka, če je ne bi bilo mogoče izvršiti“, če si izposodim izraz, ki ga je generalna pravobranilka E. Sharpston uporabila v sklepnih predlogih v zadevi Sousa Rodríguez in drugi.³⁷

76. Glede vprašanja, ali ima zadevna odškodnina lahko obliko *pavšalne* odškodnine v smislu člena 7(1) Uredbe št. 261/2004, kot trdi tožeča stranka iz postopka v glavni stvari, je za izključitev take možnosti dovolj temeljito preučiti razlogovanje, ki ga je Sodišče razvilo v sodbi McDonagh,³⁸ ko je preučilo vprašanje veljavnosti člena 9 Uredbe št. 261/2004 z vidika načela sorazmernosti.

77. Po mnenju Sodišča neobstoj časovne ali denarne omejitve obveznosti oskrbe, določene v členu 9 te uredbe, ne bi mogel pomeniti kršitve načela sorazmernosti, ker negativne finančne posledice – celo občutne – ki jih ima za letalske prevoznike, niso pretirane glede na cilj visoke ravni varstva potnikov in ker imajo vsekakor letalski prevozniki kot obveščeni gospodarski subjekti pravico, da stroške, nastale s to obveznostjo, prenesejo na ceno letalskih vozovnic. V tej fazi je Sodišče dodalo še eno točko za pojasnilo, da je potnik zato iz naslova odškodnine, ker letalski prevoznik ni izpolnil te obveznosti oskrbe, upravičen le do povrnitve zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti to, da je letalski prevoznik opustil oskrbo zadevnega potnika, o čemer pa mora presoditi nacionalno sodišče.³⁹ Sodišče je tako po mojem mnenju

35 Sodba z dne 13. oktobra 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652, točka 44).

36 Sodba z dne 13. oktobra 2011 (C-83/10, EU:C:2011:652).

37 Sklepni predlogi generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:427, točka 60).

38 Sodba z dne 31. januarja 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

39 Glej sodbo z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43 točke od 45 do 51).

hotelo povedati, da razlaga, skladna z načelom sorazmernosti, predpostavlja *ujemanje* med zneskom odškodnine, ki ga dolguje letalski prevoznik, in zneskom stroškov, ki nastanejo zadevnemu potniku, ta zahteva pa po definiciji izključuje odškodnino pavšalne narave, kot je določena v členu 7(1) Uredbe št. 261/2004.

78. Pripravljen sem priznati, da dodatek te točke v sodbo ni bil posebej obrazložen s skrbjo, da se zavrne uporaba pavšalne odškodnine, temveč le s potrebo po določitvi meje za zneske, ki jih potniki zahtevajo, ker letalski prevoznik ni izpolnil obveznosti oskrbe, ki jo ima, če je bil njihov let odpovedan zaradi trajajočih izrednih razmer. Vendar splošnost ubeseditve, ki jo je uporabilo Sodišče, v povezavi z dejstvom, da se navedena točka pojavi tudi v izreku navedene sodbe, po mojem mnenju razkriva, da bi priznanje pavšalne odškodnine, kot je določena v členu 7(1) Uredbe št. 261/2004, potniku zaradi kršitve vsake obveznosti oskrbe, določene v členu 9 te uredbe, po mnenju Sodišča imelo tako velike negativne finančne posledice za letalskega prevoznika, da tega člena ne bi bilo mogoče razlagati brez kršitve načela sorazmernosti.

79. Posledično je mogoče ugotoviti, da to, da je letalski prevoznik v obravnavani zadevi kršil obveznost oskrbe, določeno v členu 9(1)(b) Uredbe št. 261/2004, daje potniku pravico do povračila zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti ta opustitev oskrbe od letalskega prevoznika.

80. Ob upoštevanju potrebe po sprejetju razlage vsake določbe Uredbe št. 261/2004, ki je v skladu z načelom sorazmernosti, je po mojem mnenju očitno, da ta ugotovitev velja tudi takrat, kadar letalski prevoznik krši obveznost iz člena 8(3) navedene uredbe.

81. Na podlagi zgornjih preudarkov Sodišču predlagam, naj na sedmo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da kršitev obveznosti prevzema stroškov prevoza potnikov od letališča prihoda do letališča, za katero so imeli rezervacijo (ali do bližnjega kraja, dogovorjenega s potnikom), ki jo ima letalski prevoznik na podlagi člena 8(3) Uredbe št. 261/2004, potniku ne daje pravice do pavšalne odškodnine v smislu člena 7(1) te uredbe. Nasprotno pa potniku daje pravico do povračila zneskov, ki bi bili glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti ta opustitev oskrbe od letalskega prevoznika.

IV. Predlog

82. Glede na zgornje ugotovitve Sodišču predlagam, naj na drugo, tretje, šesto in sedmo vprašanje za predhodno odločanje, ki jih je postavilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), odgovori:

1. Člen 5(1)(c), člen 6, člen 7(1) in člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 je treba razlagati tako, da pristanek letala na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, in ki je v istem mestu, naselju ali regiji, ne utemeljuje pravice potnika do odškodnine zaradi odpovedi leta. Pravica do odškodnine nastane le, če potnik zaradi te preusmeritve prispe na letališče, za katero ima rezervacijo, ali v drug bližnji kraj, o katerem se dogovori z letalskim prevoznikom, z zamudo, ki je daljša od treh ur.
2. Člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da mora letalski prevoznik v primeru pristanka na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, na lastno pobudo ponuditi, da poskrbi za prevoz do zadnjenedenega letališča ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.

3. Kršitev obveznosti prevzema stroškov prevoza potnikov od letališča prihoda do letališča, za katero so imeli rezervacijo (ali do dogovorjenega bližnjega kraja), ki jo ima letalski prevoznik na podlagi člena 8(3) Uredbe št. 261/2004, potniku ne daje pravice do pavšalne odškodnine v smislu člena 7(1) te uredbe. Nasprotno pa potniku daje pravico do povračila zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti ta opustitev oskrbe od letalskega prevoznika.