



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 22. aprila 2021 *

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Odškodnina in pomoč potnikom v primeru zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude leta – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 6 – Let z zamudo – Člen 8(3) – Preusmeritev leta na drugo letališče, ki pokriva isto mesto, naselje ali regijo – Pojem ‚odpoved‘ – Izredne razmere – Odškodnina letalskim potnikom v primeru odpovedi ali velike zamude leta pri prihodu – Obveznost kritja stroškov transferja od dejanskega letališča prihoda do namembnega letališča, za katero je imel potnik rezervacijo“

V zadevi C-826/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) z odločbo z dne 29. oktobra 2019, ki je na Sodišče prispela 13. novembra 2019, v postopku

WZ

proti

Austrian Airlines AG,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik senata, N. Piçarra, D. Šváby (poročevalec), S. Rodin, sodniki, in K. Jürimäe, sodnica,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za WZ F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- za avstrijsko vlado A. Posch, G. Kunnert in J. Schmoll, agenti,
- za Evropsko komisijo G. Braun, R. Pethke in N. Yerrell, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 3. decembra 2020

izreka naslednjo

* Jezik postopka: nemščina.

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov od 5 do 9 Uredbe (ES) 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med WZ in družbo Austrian Airlines AG v zvezi z odškodninskim zahtevkom za nevšečnosti, ki so nastale zaradi preusmeritve leta na namembno letališče, ki ni bilo letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar je na istem geografskem območju.

Pravni okvir

- 3 V uvodnih izjavah od 1 do 4, 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje Skupnosti 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.

(3) Čeprav je Uredba Sveta (EGS) št. 295/91 z dne 4. februarja 1991 o vzpostavljanju skupnih pravil za sistem odškodnin za zavrnjeno vkrcanje v rednem zračnem prevozu [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 306)] uvedla osnovno varstvo potnikov, pa je število potnikov, ki jim je proti njihovi volji zavrnjeno vkrcanje, kakor tudi število potnikov, ki so prizadeti zaradi odpovedi brez predhodnega opozorila in zaradi velikih zamud, še vedno preveliko.

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

[...]

(14) Kakor v okviru Montrealske konvencije je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdržljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

(15) Šteje se, da izredne razmere obstajajo, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega leta ali več letov tega zrakoplova, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.“

- 4 Člen 2 te uredbe, naslovljen „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tej uredbi:

[...]

(h) „končni namembni kraj“ pomeni namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni vmesni leti za zvezo se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda“.

[...]

(l) „odpoved“ pomeni dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen.“

5 Člen 4 navedene uredbe, naslovljen „Zavrnitev vkrcanja“, v odstavku 3 določa:

„Kadar je vkrcanje potnikom zavrnjeno proti njihovi volji, jim dejanski letalski prevoznik takoj izplača odškodnino v skladu s členom 7 in ponudi pomoč v skladu s členoma 8 in 9.“

6 Člen 5 te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, v odstavkih 1 in 3 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.

[...]

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.“

7 Člen 6 Uredbe št. 261/2004, 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.“

8 Člen 7 te uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavkih 1 in 2 določa:

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

- (a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;
- (b) 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;
- (c) 600 EUR 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.

2. Kadar se potnikom v skladu s členom 8 ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za

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

tedaj dejanski letalski prevoznik lahko zniža odškodnino iz odstavka 1 za 50 %.“

9 Člen 8 navedene uredbe, 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 na njihov končni namembni kraj pozneje, ko potnikom 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.“

10 Člen 9 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do oskrbe“, v odstavku 1 določa:

„Pri sklicevanju na ta člen se potnikom brezplačno ponudi:

[...]

(c) prevoz med letališčem in krajem nastanitve (hotel ali drugo).“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

11 Oseba WZ je imela enotno rezervacijo pri družbi Austrian Airlines za potovanje, sestavljeno iz dveh letov, ki bi morala biti opravljena 21. maja 2018, in sicer prvega iz Celovca (Avstrija) na Dunaj (Avstrija) s predvidenim odhodom ob 18.35 in prihodom ob 19.20 ter drugega z Dunaja v Berlin (Nemčija) s predvidenim odhodom ob 21.00 in prihodom na letališče Berlin Tegel ob 22.20.

12 Zaradi vremenskih razmer ob predpredzadnji rotaciji zrakoplova, s katerim bi moral biti opravljen let z Dunaja v Berlin, je prišlo do zamude, ki se je prenesla na poznejše lete, ki so bili opravljeni s tem zrakoplovom, zato je pri letu, ki ga je rezervirala oseba WZ, letalo z letališča na Dunaju vzletelo ob 22.07 in je bilo – ker zaradi prepovedi nočnih letov, ki je v veljavi na letališču Berlin Tegel, na tem letališču ni moglo pristati – preusmerjeno na letališče Berlin Schönefeld v zvezni deželi Brandenburg (Nemčija) blizu zvezne dežele Berlin (Nemčija), kjer je pristalo ob 23.18.

13 Oseba WZ je pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) vložila tožbo, s katero je predlagala, naj se družbi Austrian Airlines naloži, naj ji plača odškodnino v višini 250 EUR v skladu s členom 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 7(1) te uredbe. Ta zahteva je na eni strani temeljila na zamudi leta pri prihodu (ob 23.18 namesto ob 22.20), na drugi strani pa na tem, da družba Austrian Airlines ni izpolnila svoje obveznosti, da ji ponudi nadaljnji prevoz od letališča Berlin Schönefeld do letališča Berlin Tegel. Po mnenju osebe WZ se za njen položaj ne uporablja člen 8(3) navedene uredbe, ker letališče Berlin Schönefeld ni v zvezni deželi Berlin.

14 Družba Austrian Airlines je v obrambo predlagala zavrnitev tožbe, pri čemer je trdila, prvič, da je oseba WZ v svoj končni namembni kraj prispela s samo 58-minutno zamudo, drugič, da je lahko oseba WZ do svojega doma, ki je od letališča Berlin Schönefeld oddaljen 24 km, zlahka prišla z dodatnim prevoznim sredstvom, tretjič, da je do zamude prišlo zaradi izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, in sicer zaradi resnih težav z vremenom ob predpredzadnji rotaciji zrakoplova.

15 Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je s sodbo z dne 24. junija 2019 to tožbo zavrnilo, ker je menilo, prvič, da preusmeritev leta iz postopka v glavni stvari ne pomeni bistvene spremembe poti leta, tako da je treba šteti, da je let imel zamudo, ne pa, da je bil odpovedan, in drugič, da zamuda ni znašala tri ure ali več.

16 Oseba WZ je zoper to sodbo vložila pritožbo pri Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija).

- 17 To sodišče dvomi, prvič, o tem, ali je treba dejansko stanje iz postopka v glavni stvari razumeti kot odpoved leta, zamudo leta ali ločeno dejansko stanje, drugič, ali se družba Austrian Airlines lahko sklicuje na nastop izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, in tretjič, ali mora ta prevoznik plačati odškodnino zaradi morebitne kršitve obveznosti pomoči in oskrbe, ki sta mu naloženi.
- 18 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 tako, da je odločilen čas prevoza potnika do letališča, za katero 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 predpredzadnje 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?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

- 19 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je, kadar je let preusmerjen na letališče, ki pokriva isto mesto kot letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, kritje stroškov transferja potnika med tema letališčema, določeno s to določbo, pogojeno s tem, da je prvo letališče na ozemlju istega mesta, istega naselja ali iste regije kot drugo letališče.
- 20 V zvezi s tem je treba navesti, da – čeprav člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 določa, da se kritje stroškov transferja potnikov od dejanskega letališča prihoda bodisi do letališča prihoda, za katero je potnik imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dejanski letalski prevoznik dogovori

s potnikom, uporablja, „kadar ima mesto, naselje ali regija več letališč“ – niti ta določba, niti člen 2 te uredbe, ki opredeljuje nekaj pojmov za namene uporabe te uredbe, niti nobena druga določba navedene uredbe ne pojasnjujejo, kako je treba razumeti „mesto, naselje ali regija, ki ima več letališč“.

- 21 Poleg tega člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 glede teh pojmov ne vsebuje nobene napotitve na nacionalno pravo, zato jih je treba razlagati avtonomno, tako da se v Evropski uniji uporabljajo enotno (glej po analogiji sodbo z dne 4. septembra 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, točki 16 in 17).
- 22 V tem okviru je treba opozoriti, da je treba pomen in obseg pojmov, ki jih pravo Unije nikakor ne opredeljuje, določiti v skladu z njihovim običajnim pomenom v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporabljajo, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del so (sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 17).
- 23 V zvezi z običajnim pomenom, ki ga imajo izrazi „mesto, naselje ali regija“ v vsakdanjem jeziku, je sicer res, da ti izrazi, če se obravnavajo ločeno, označujejo ozemlja, katerih obseg je omejen z mejami, ki so opredeljene z ustavnimi, zakonskimi ali drugimi predpisi države, katere del so ta ozemlja, vendar je treba te izraze, obravnavane kot celota v obliki naštevanja in pojasnjene z izrazom „ki ima več letališč“ iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004, razumeti tako, da se bolj kot na določeno poddržavno teritorialno enoto, ki je upravne ali celo politične narave, nanašajo na ozemlje, za katero je značilno, da so v njegovi neposredni bližini letališča, ki to ozemlje pokrivajo.
- 24 Iz tega izhaja, da okoliščina, da sta dejansko letališče prihoda in letališče prihoda, za katero je potnik imel rezervacijo, na ozemlju različnih poddržavnih teritorialnih enot, ni upoštevna za uporabo člena 8(3) Uredbe št. 261/2004.
- 25 Taka razlaga je potrjena s cilji, ki jim sledi Uredba št. 261/2004.
- 26 Po eni strani namreč Uredba št. 261/2004 – kot to izhaja iz njenih uvodnih izjav 1, 2 in 4 – zagotavlja visoko raven varstva potnikov in potrošnikov s tem, da krepi njihove pravice v nekaterih okoliščinah, ki povzročajo velike težave in nevšečnosti, in s tem, da te standardizirano in takoj odpravlja (glej v tem smislu sodbo z dne 22. junija 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, točka 26).
- 27 Sprejetje ozke razlage izraza „mesto, naselje ali regija“, kot jo zagovarja tožeča stranka iz postopka v glavni stvari, v smislu, da morata biti dejansko letališče prihoda in letališče prihoda, za katero je imel potnik rezervacijo, na ozemlju istega mesta, istega naselja ali iste regije – ker se vsak od teh izrazov razume v smislu nacionalnega prava – pa bi potnika, čigar let je bil preusmerjen na nadomestno letališče, ki je, čeprav je v bližini letališča, za katero je imel rezervacijo, na ozemlju drugega mesta, drugega naselja ali druge regije, prikrajšalo za pravico do kritja stroškov transferja iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 in bi posledično ogrozilo cilj te uredbe, da se zagotovi visoka raven varstva letalskih potnikov.
- 28 Po drugi strani je v skladu z uvodno izjavo 4 Uredbe št. 261/2004 njen cilj prav tako zagotoviti letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji. Dajanje prednosti ozki razlagi izraza „mesto, naselje ali regija“, kot je navedeno v prejšnji točki, pa bi povzročilo, da bi bilo kritje stroškov transferja s strani dejanskega letalskega prevoznika na podlagi člena 8(3) te uredbe odvisno od ustavnih, zakonskih in drugih predpisov posamezne države članice.
- 29 Nazadnje, s to ozko razlago izrazov „mesto, naselje ali regija, ki ima več letališč“ bi se členu 8(3) Uredbe št. 261/2004 odvzel polni učinek. Dejanskemu letalskemu prevozniku naj bi bilo namreč posebej težko, celo nemogoče, potniku ponuditi preusmeritev leta na nadomestno letališče zunaj ozemlja mesta, naselja ali regije, kjer se nahaja letališče prihoda, za katero je imel potnik rezervacijo, čeprav bi bilo to nadomestno letališče v neposredni bližini ozemlja mesta, naselja ali regije, na katerem je letališče, za katero je imel potnik rezervacijo.

30 Glede na navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da kadar je let preusmerjen na letališče, ki pokriva isto mesto kot letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, kritje stroškov transferja potnika med tema letališčema, določeno s to določbo, ni pogojeno s tem, da je prvo letališče na ozemlju istega mesta, istega naselja ali iste regije kot drugo letališče.

Drugo in tretje vprašanje

31 Predložitveno sodišče z drugim in tretjim vprašanjem, ki ju je treba preučiti skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(1)(c), člen 7(1) in člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da lahko potnik na podlagi leta, ki je bil preusmerjen in ki pristane na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, dobi pravico do odškodnine iz naslova odpovedi ali velike zamude tega leta.

32 Najprej je treba poudariti, da se predložitveno sodišče v predložitveni odločbi sklicuje tudi na člen 6(1) Uredbe št. 261/2004, ki se nanaša na primer velike zamude leta pri odhodu. Vendar je iz te predložitvene odločbe razvidno, da se to sodišče v resnici sprašuje, ali lahko zadevni potnik na podlagi leta, ki je bil preusmerjen in ki pristane na nadomestnem letališču, ki je v neposredni bližini ozemlja, na katerem je letališče prihoda, za katero je potnik imel rezervacijo, dobi pravico do odškodnine, ki temelji bodisi na odpovedi leta v smislu člena 5(1)(c) te uredbe bodisi na veliki zamudi pri prihodu, ki znaša tri ure ali več, v smislu sodbe z dne 19. novembra 2009, Sgeturon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716). Zato člen 6(1) Uredbe št. 261/2004 ni upošteven za to, da se predložitvenemu sodišču zagotovi koristen odgovor za rešitev spora o glavni stvari.

33 Po tem pojasnilu je treba na prvem mestu spomniti, da člen 2(l) navedene uredbe „odpoved“ opredeljuje kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“.

34 V zvezi s tem je Sodišče razsodilo, da je let v bistvu sestavljen iz letalskega prevoza, ki je tako na neki način „enota“ tega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot (sodba z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, točka 40). Poleg tega je pojasnilo, da je pot bistveni element leta, pri čemer se ta opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi prevoznik (sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 30).

35 Iz izraza „pot“, ki pomeni pot, ki naj bi jo opravil zrakoplov od odhodnega letališča do letališča prihoda v določenem času, izhaja, da zato, da bi bilo mogoče šteti, da je bil let 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 (sodba z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, EU:C:2011:652, točka 28).

36 Tako ni mogoče šteti, da je bil let opravljen, ko je bil preusmerjen na letališče, ki ni namembno letališče, za katero je imel potnik rezervacijo, tako da je treba ta let načeloma šteti za odpovedani let v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004, zaradi katerega lahko nastane pravica do odškodnine v skladu s členom 5(1)(c) v povezavi s členom 7 te uredbe.

37 Vendar v posebnem primeru, ko letališče, na katero je bil let preusmerjen, pokriva isto mesto, naselje ali regijo kot namembno letališče, za katero je imel potnik rezervacijo, enačenje preusmeritve leta z odpovedjo leta ne bi bilo v skladu niti z namenom navedene uredbe niti z načelom enakega obravnavanja.

- 38 Po eni strani je namreč treba poudariti, da poleg glavnega cilja Uredbe št. 261/2004, ki je, kot je bilo opozorjeno v točki 26 te sodbe, zagotavljati visoko raven varstva potnikov in potrošnikov, ta uredba sledi tudi implicitnim sekundarnim ciljem, med katerimi je zmanjšanje števila odpovedi letov s preventivnim ukrepanjem (glej v tem smislu sodbo z dne 10. januarja 2006, IATA in ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, točka 83).
- 39 Poleg tega je treba dodati, da je zakonodajalec Unije s sprejetjem navedene uredbe želel tudi uravnotežiti interese letalskih potnikov in interese letalskih prevoznikov (sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 67, in z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 39).
- 40 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodnimi izjavami od 1 do 4 te uredbe sledi posebnemu cilju, ker je njegov namen preprečiti nastanek resnih težav in nevšečnosti, ki bi jih lahko imel potnik v primeru odpovedi leta, ne pa odškodovanje za posledice teh nevšečnosti, tako da dejanskega letalskega prevoznika odvrača od te odpovedi in mu daje določen manevrski prostor, da potniku ponudi spremembo poti do njegovega končnega namembnega kraja s preusmeritvijo leta na nadomestno letališče, ki pokriva isto mesto, naselje ali regijo, ter kritje stroškov transferja od tega letališča do namembnega letališča, za katero je imel potnik rezervacijo, ali katerega koli drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.
- 41 Na drugi strani iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je treba vsak akt prava Unije razlagati v skladu z vsem primarnim pravom, vključno z načelom enakega obravnavanja, ki zahteva, naj se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in naj se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno (sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 48).
- 42 V nasprotju z načelom enakega obravnavanja pa bi bilo enačiti let, ki je bil preusmerjen na letališče, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, z odpovedanim letom. Tako enačenje bi namreč, kot je poudaril generalni pravobranilec v točkah 59 in 60 sklepnih predlogov, privedlo do tega, da bi se potniku tega leta priznala pravica do odškodnine v skladu s členom 5(1)(c) in členom 7 Uredbe št. 261/2004, tudi kadar bi ob koncu transferja potnik prispel na letališče, za katero je imel rezervacijo, ali na kateri koli drug dogovorjeni kraj, z manj kot triurno zamudo, medtem ko bi se potniku, katerega letalo bi pristalo na letališču, za katero je imel rezervacijo, z manj kot triurno zamudo, ta pravica do odškodnine zavrnila, čeprav bi imel zadnjenavedeni potnik podobne nevšečnosti kot prvonavedeni potnik.
- 43 Vendar se, na drugem mestu, pojavijo velike težave in nevšečnosti, kadar potnik leta, ki je preusmerjen na nadomestno letališče, ki pokriva isto mesto, naselje ali regijo, utрпи veliko zamudo ob prihodu in prispe v končni namembni kraj z najmanj triurno zamudo glede na prvotno načrtovani čas prihoda. V tem položaju ima potnik na podlagi Uredbe št. 261/2004 načeloma pravico do odškodnine, kadar utрпи veliko zamudo ob prihodu, ki znaša tri ure ali več, v smislu sodbe z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).
- 44 Glede na zgoraj navedeno je treba na drugo in tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(1)(c), člen 7(1) in člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da potnik na podlagi leta, ki je bil preusmerjen in ki pristane na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, ne dobi pravice do odškodnine iz naslova odpovedi leta. Vendar ima potnik leta, ki je preusmerjen na nadomestno letališče, ki pokriva isto mesto, naselje ali regijo kot letališče, za katero je imel rezervacijo, načeloma pravico do odškodnine na podlagi te uredbe, kadar prispe v končni namembni kraj tri ure ali več po času prihoda, ki ga je prvotno načrtoval dejanski letalski prevoznik.

Četrto vprašanje

- 45 Predložitveno sodišče s četrnim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člena 5 in 7 ter člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je treba za ugotavljanje trajanja zamude, ki jo je ob prihodu utrpel potnik leta, ki je bilo preusmerjeno in ki je pristalo na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, kot referenco upoštevati čas prihoda na nadomestno letališče ali čas prihoda po transferju na letališče, za katero je imel rezervacijo, ali – odvisno od primera – do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori z dejanskim letalskim prevoznikom.
- 46 Na prvem mestu, iz besedila člena 5(1)(c) ter členov 7 in 8 Uredbe št. 261/2004 izhaja, da se te določbe nanašajo na pojem „končni namembni kraj“, ki je v členu 2(h) te uredbe opredeljen tako, da se nanaša na namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo namembni kraj zadnjega leta.
- 47 Na drugem mestu, Sodišče je pojasnilo, da je treba – ker se nevspečnosti, del katerih je izguba časa, uresničijo ob prihodu v končni namembni kraj – za odškodnino, ki je določena v členu 7 Uredbe št. 261/2004, trajanje zamude presojati glede na uro načrtovanega prihoda v ta kraj (sodba z dne 26. februarja 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, točka 33 in navedena sodna praksa), pri čemer je pojasnjeno, da ta ura ustreza tisti, ki je določena v načrtu leta in ki je navedena na vozovnici zadevnega potnika (sklep z dne 1. oktobra 2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, točka 25).
- 48 Zato je treba za ugotavljanje trajanja zamude, ki jo je ob prihodu utrpel potnik letala, ki je bilo preusmerjeno in ki je pristalo na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, upoštevati uro, ob kateri potnik ob koncu transferja prispe na letališče, za katero je imel rezervacijo, ali – odvisno od primera – na drug bližnji kraj, o katerem se dogovori z dejanskim letalskim prevoznikom.
- 49 Glede na zgornje preudarke je treba člena 5 in 7 ter člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je treba za ugotavljanje trajanja zamude, ki jo je ob prihodu utrpel potnik leta, ki je bilo preusmerjeno in ki je pristalo na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, kot referenco upoštevati uro, ob kateri potnik ob koncu transferja dejansko prispe na letališče, za katero je imel rezervacijo, ali – odvisno od primera – na drug bližnji kraj, o katerem se dogovori z dejanskim letalskim prevoznikom.

Peto vprašanje

- 50 Predložitveno sodišče s petim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se lahko dejanski letalski prevoznik za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude leta ob prihodu, sklicuje na izredne razmere, ki niso vplivale na navedeni let z zamudo, temveč na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom v okviru predpredzadnje rotacije tega zrakoplova.
- 51 Najprej je treba poudariti, da iz spisa, s katerim razpolaga Sodišče, trajanje zamude ob prihodu iz postopka v glavni stvari ni gotovo. V teh okoliščinah in brez poseganja v določitev tega trajanja ob upoštevanju odgovora na četrto vprašanje s strani predložitvenega sodišča je treba na peto vprašanje odgovoriti izhajajoč iz predpostavke, da je imel let veliko zamudo.
- 52 Opozoriti je treba, da je lahko dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004 obveznosti plačila odškodnine potnikom iz naslova člena 5(1) in člena 7 Uredbe št. 261/2004 oproščen, če lahko dokaže zlasti, da je do odpovedi oziroma velike zamude zadevnega leta prišlo zaradi „izrednih razmer“.

- 53 V zvezi s tem je treba na eni strani poudariti, da niti v uvodnih izjavah 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 niti v členu 5(3) te uredbe možnost, ki je priznana dejanskim letalskim prevoznikom, da se sklicujejo na „izredne razmere“, ni omejena zgolj na primer, v katerem so te razmere vplivale na let z zamudo ali odpovedan let, pri čemer bi bil izključen primer, v katerem bi navedene razmere vplivale na prejšnji let, ki je bil izveden z istim zrakoplovom (sodba z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, točka 51).
- 54 Na drugi strani je treba pri uravnoteženju interesov letalskih potnikov in interesov letalskih prevoznikov, ki je bilo – kot je bilo opozorjeno v točki 39 te sodbe – vodilo pri sprejetju Uredbe št. 261/2004, upoštevati način, na katerega letalski prevozniki uporabljajo zrakoplove, zlasti to, da se lahko z istim zrakoplovom izvede več zaporednih letov istega dne, kar pomeni, da se vsakršne izredne razmere, ki vplivajo na ta zrakoplov na prejšnjem letu, prenesejo na let ali lete po tem letu (sodba z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, točka 52).
- 55 Zato mora dejanski letalski prevoznik imeti možnost, da se za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude ali odpovedi leta, sklicuje na „izredne razmere“, ki so vplivale na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom v okviru predpredzadnje rotacije tega zrakoplova (glej po analogiji sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, točka 53).
- 56 Vendar in ob upoštevanju ne le cilja zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov iz uvodne izjave 1 Uredbe št. 261/2004, ampak tudi besedila člena 5(3) te uredbe, mora za sklicevanje na take izredne razmere obstajati neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer, ki so vplivale na prejšnji let, in zamudo ali odpovedjo poznejšega leta, kar mora preučiti predložitveno sodišče ob upoštevanju dejanskih elementov, ki jih ima na voljo, in zlasti ob upoštevanju načina uporabe zadevnega zrakoplova (glej v tem smislu sodbo z dne 11. junija 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, točka 54).
- 57 Glede na zgoraj navedeno je treba na peto vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se lahko dejanski letalski prevoznik za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude leta ob prihodu, sklicuje na izredne razmere, ki niso vplivale na navedeni let z zamudo, temveč na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom v okviru predpredzadnje rotacije tega zrakoplova, če obstaja neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer in veliko zamudo poznejšega leta ob prihodu, kar mora predložitveno sodišče preučiti zlasti ob upoštevanju načina, na katerega zadevni dejanski letalski prevoznik uporablja zadevni zrakoplov.

Šesto vprašanje

- 58 Predložitveno sodišče s šestim vprašanjem sprašuje, ali je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik, kadar preusmerjeni let pristane na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, na lastno pobudo potniku ponuditi, da krije stroške transferja do namembnega letališča, za katero je imel potnik rezervacijo, ali – odvisno od primera – drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.
- 59 Opozoriti je treba, da že samo v skladu z besedilom člena 8(3) Uredbe št. 261/2004 dejanski letalski prevoznik, kadar ponudi potniku let na drugo letališče, ki ni tisto, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, „nosi stroške prevoza potnika od alternativnega letališča bodisi do tistega, za kater[o] je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom.“

- 60 Čepprav iz besedila te določbe izrecno izhaja, da ta daje potnikom pravico, da dejanski letalski prevoznik krije stroške transferja, pa – kot je generalni pravobranilec navedel v točki 63 sklepnih predlogov – ne vsebuje nobene navedbe o tem, ali mora navedeni prevoznik potnikom kritje navedenih stroškov transferja ponuditi na lastno pobudo.
- 61 Vendar iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je treba določbe, ki letalskim potnikom dajejo pravice, razlagati široko (sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 45).
- 62 Poleg tega je pri tej razlagi treba upoštevati cilj Uredbe št. 261/2004, kot je naveden v točki 26 te sodbe, ki je zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov.
- 63 Tako je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodnima izjavama 1 in 2 te uredbe razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik, ki je potniku ponudil let na drugo letališče, ki ni tisto, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, na lastno pobudo prevzeti stroške transferja tega potnika od letališča prihoda bodisi do letališča, za katero je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori z navedenim potnikom.
- 64 Preusmeritev leta na drugo letališče, ki ni letališče, za katero je imel potnik rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, namreč lahko zadevnim potnikom povzroči nevšečnosti, zlasti kadar se lahko transfer na letališče, za katero je imel potnik rezervacijo, izkaže za drag in zapleten za organizirati, bodisi ker je nadomestno letališče kot tako slabše povezano kot namembno letališče, za katero je imel potnik rezervacijo, bodisi ker je zaradi poznega urnika pristanka preusmerjenega leta ponudba prevoza za zagotovitev transferja omejena.
- 65 Poleg tega se pri tej razlagi upošteva uravnoteženje interesov letalskih potnikov in interesov dejanskih letalskih prevoznikov, ki je bilo vodilo pri sprejetju Uredbe št. 261/2004, kot je bilo opozorjeno v točki 39 te sodbe. Z njo se namreč prvonavedenim zagotavlja, da bodo po pristanku na nadomestno letališče prepeljani do letališča, za katero so imeli rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovorijo z dejanskim letalskim prevoznikom, drugonavedenim pa se z njo omogoča, da se izognejo obveznosti plačila odškodnine iz člena 7 te uredbe, tako da se z njo potnikom zagotavlja, da lahko prispejo na letališče, za katero so imeli rezervacijo, ali na drug bližnji kraj, o katerem so se dogovorili z dejanskim letalskim prevoznikom, ne da bi utrpeli zamudo treh ur ali več glede na prvotno načrtovani čas prihoda.
- 66 Ob upoštevanju zgoraj navedenega je treba na šesto vprašanje odgovoriti, da je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik, kadar preusmerjeni let pristane na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, na lastno pobudo potniku ponuditi, da prevzame stroške transferja do namembnega letališča, za katero je imel potnik rezervacijo, ali – odvisno od primera – drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori z navedenim potnikom.

Sedmo vprašanje

- 67 Predložitveno sodišče s sedmim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se lahko zaradi kršitve obveznosti pomoči in oskrbe, ki sta naloženi dejanskemu letalskemu prevozniku, iz te določbe podeli pravica do pavšalne odškodnine iz naslova člena 7(1) te uredbe.
- 68 Najprej je treba poudariti, da se predložitveno sodišče v predložitveni odločbi sklicuje tudi na člen 9(1)(c) Uredbe št. 261/2004, ki določa, da se pri sklicevanju v tej uredbi na to določbo – torej če so izpolnjeni pogoji iz člena 4(3), ali člena 5(1)(b), ali člena 6(1)(ii) navedene uredbe – potnikom brezplačno ponudi prevoz med letališčem in krajem nastanitve. Vendar je iz te iste predložitvene

odločbe razvidno, da se predložitveno sodišče dejansko sprašuje o tem, ali je zaradi kršitve – s strani dejanskega letalskega prevoznika – obveznosti kritja stroškov transferja potnika od letališča prihoda bodisi do letališča, za katero je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom, iz člena 8(3) Uredbe št. 261/2004, mogoče podeliti pravico do pavšalne odškodnine iz naslova člena 7(1) te uredbe.

- 69 Na prvem mestu je treba opozoriti, da če prevoznik ne izpolni obveznosti, ki so mu naložene na podlagi člena 8 Uredbe št. 261/2004, so letalski potniki upravičeni, da uveljavljajo pravico do odškodnine (glej v tem smislu sodbo z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, EU:C:2011:652, točka 44).
- 70 Na drugem mestu, letalski potnik je iz naslova odškodnine zaradi neizpolnitve obveznosti letalskega prevoznika glede oskrbe iz členov 5(1)(b) in člena 9 Uredbe št. 261/2004 upravičen le do povrnitve zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev oskrbe navedenega potnika s strani letalskega prevoznika (sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, točka 51).
- 71 Tako mora – kot je generalni pravobranilec navedel v točki 77 sklepnih predlogov – obstajati ujemanje med zneskom odškodnine, ki ga dolguje dejanski letalski prevoznik, in zneskom stroškov, ki nastanejo zadevnemu potniku, kar nujno izključuje odškodnino pavšalne narave iz člena 7(1) Uredbe št. 261/2004.
- 72 Iz zgoraj navedenega izhaja, da zaradi kršitve obveznosti kritja stroškov transferja od dejanskega letališča prihoda do tistega, za katero je potnik imel rezervacijo, ali do katerega koli drugega bližnjega kraja, dogovorjenega s potnikom, ki je določena v členu 8(3) Uredbe št. 261/2004, nastane pravica v korist potnika do povračila zneskov, ki so glede na okoliščine obravnavanega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev oskrbe navedenega potnika s strani dejanskega letalskega prevoznika.
- 73 Ob upoštevanju zgoraj navedenega je treba na sedmo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da zaradi kršitve – s strani dejanskega letalskega prevoznika – obveznosti kritja stroškov transferja potnika od letališča prihoda do letališča, za katero je imel rezervacijo, ali do drugega kraja, o katerem se dogovori s potnikom, zadnjenavedenemu ne daje pravice do pavšalne odškodnine iz naslova člena 7(1) te uredbe. Vendar zaradi te kršitve nastane pravica v korist navedenega potnika do povračila zneskov, ki so mu nastali in ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se ublaži opustitev oskrbe s strani prevoznika.

Stroški

- 74 Ker je ta postopek za stranki iz postopka v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

- Člen 8(3) Uredbe (ES) 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 kadar je let preusmerjen na letališče, ki pokriva isto mesto kot letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, kritje stroškov transferja potnika med tema letališčema, določeno s to določbo, ni pogojeno s tem, da je prvo letališče na ozemlju istega mesta, istega naselja ali iste regije kot drugo letališče.**

2. Člen 5(1)(c), člen 7(1) in člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da potnik na podlagi leta, ki je bil preusmerjen in ki pristane na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, ne dobi pravice do odškodnine iz naslova odpovedi leta. Vendar ima potnik leta, ki je preusmerjen na nadomestno letališče, ki pokriva isto mesto, naselje ali regijo kot letališče, za katero je imel rezervacijo, načeloma pravico do odškodnine na podlagi te uredbe, kadar prispe v končni namembni kraj tri ure ali več po času prihoda, ki ga je prvotno načrtoval dejanski letalski prevoznik.
3. Člena 5 in 7 ter člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da je treba za ugotavljanje trajanja zamude, ki jo je ob prihodu utrpel potnik leta, ki je bil preusmerjen in ki je pristal na letališču, ki ni letališče, za katero je imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, kot referenco upoštevati uro, ob kateri potnik ob koncu transferja dejansko prispe na letališče, za katero je imel rezervacijo, ali – odvisno od primera – na drug bližnji kraj, o katerem se dogovori z dejanskim letalskim prevoznikom.
4. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da se lahko dejanski letalski prevoznik za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude leta ob prihodu, sklicuje na izredne razmere, ki niso vplivale na navedeni let z zamudo, temveč na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom v okviru predpredzadnje rotacije tega zrakoplova, če obstaja neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer in veliko zamudo poznejšega leta ob prihodu, kar mora predložitveno sodišče preučiti zlasti ob upoštevanju načina, na katerega zadevni dejanski letalski prevoznik uporablja zadevni zrakoplov.
5. Člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik, kadar preusmerjeni let pristane na letališču, ki ni letališče, za katero je potnik imel rezervacijo, vendar pokriva isto mesto, naselje ali regijo, na lastno pobudo potniku ponuditi, da krije stroške transferja do namembnega letališča, za katero je imel potnik rezervacijo, ali – odvisno od primera – drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori z navedenim potnikom.
6. Člen 8(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da zaradi kršitve – s strani dejanskega letalskega prevoznika – obveznosti kritja stroškov transferja potnika od letališča prihoda do letališča, za katero je imel rezervacijo, ali do drugega kraja, o katerem se dogovori s potnikom, zadnjenavedenemu ne daje pravice do pavšalne odškodnine iz naslova člena 7(1) te uredbe. Vendar zaradi te kršitve nastane pravica v korist navedenega potnika do povračila zneskov, ki so mu nastali in ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se ublaži opustitev oskrbe s strani prevoznika.

Podpisi