



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
PRIITA PIKAMÄEJA,
predstavljeni 23. septembra 2021¹

Združene zadeve C-146/20, C-188/20, C-196/20 in C-270/20

AD, BE, CF

proti

Corendon Airlines (C-146/20)

in

JG, LH, MI, NJ

proti

OP, kot likvidacijskemu upravitelju družbe Azurair GmbH (C-188/20)

in

Eurowings GmbH

proti

flightright GmbH (C-196/20)

(Predlogi za sprejetje predhodne odločbe, ki jih je vložilo Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija))

in

AG, MG, HG

proti

Austrian Airlines AG (C-270/20)

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

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Skupna pravila glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih odpovedi ali velike zamude letov – Člen 2 – Pojma ‚potrjena rezervacija‘ in ‚dejanski letalski prevoznik‘ – Člena 5 in 7 – Pojem ‚predvideni čas prihoda‘ – Preložitev odhoda leta na zgodnejši čas – Opredelitev – Ponudba spremembe poti – Člen 14 – Obveznost obveščanja potnikov o njihovih pravicah – Obseg“

I. Uvod

1. Predlogi za sprejetje predhodne odločbe, ki sta jih vložili Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) in Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), se nanašajo na razlago člena 2(b), (f), (g), (h) in (l), člena 3(2)(a), člena 5(1),

¹ Jezik izvirnika: francoščina.

člena 7(1) in (2), člena 8(1)(b) in člena 14(2) 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. 295/91.²

2. Ti predlogi so bili vloženi v okviru sporov med letalskimi potniki in več letalskimi prevozniki v zvezi z odškodnino za odpoved ali veliko zamudo njihovih letov. V njih se postavlja več novih in zapletenih pravnih vprašanj, o katerih bo Sodišče imelo priložnost odločiti. Ta pravna vprašanja je mogoče na splošno združiti v tri različne tematske celote, in sicer pravice potnikov v tristranskem razmerju, ki vključuje organizatorja potovanja, ki ni povezan z letalskim prevoznikom, možnost pridobitve odškodnine v primeru preložitve odhoda leta na zgodnejši čas in, nazadnje, obseg obveznosti, ki jo ima vsak letalski prevoznik, da potnikom zagotovi informacije o pravilih glede odškodnine in pomoči, določenih z Uredbo št. 261/2004.

II. Pravni okvir

A. Uredba št. 261/2004

3. V uvodni izjavi 20 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„V primeru zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov morajo biti potniki celovito obveščeni o svojih pravicah, da jih lahko učinkovito uveljavljajo.“

4. Člen 2 te uredbe določa:

„V tej uredbi:

[...]

(b) ‚dejanski letalski prevoznik‘ pomeni letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo;

[...]

(f) ‚vozovnica‘ pomeni veljavni dokument, ki daje pravico do prevoza, ali enakovredni dokument v nematerialni obliki, vključno elektronski obliki, ki ga izda ali potrdi letalski prevoznik ali njegov pooblaščen posrednik;

(g) ‚rezervacija‘ pomeni dejstvo, da ima potnik vozovnico ali drugačen dokaz, ki navaja, da je letalski prevoznik ali organizator potovanja rezervacijo sprejel in registriral;

(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;

² UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10, in popravek v UL 2019, L 119, str. 202.

[...]

- (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 3 navedene uredbe določa:

„1. Ta uredba se uporablja za:

- (a) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja;
- (b) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.

2. Odstavek 1 se uporablja pod pogojem, da:

- (a) imajo potniki potrjeno rezervacijo na zadevnem letu in, razen v primeru odpovedi leta iz člena 5, se prijavijo na let,

kakor je določeno in ob navedenem času vnaprej in pisno (vključno v elektronski obliki) z letalskim prevoznikom, organizatorjem potovanja ali pooblaščenoto potovalno agencijo,

ali, če čas ni naveden,

najpozneje 45 minut pred objavljenim časom odhoda [...]

[...]“

6. Člen 5(1) te uredbe določa:

„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:
 - (i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali
 - (ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali

- (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.“

7. Člen 7 Uredbe št. 261/2004 določa:

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

[...]

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

[...]

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

[...]

- (b) tri ure za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

[...]

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

8. Člen 8(1) te uredbe 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.“

9. Člen 13 navedene uredbe določa:

10. „Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva povračilo od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo. Zlasti ta uredba nikakor ne omejuje pravice dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva povračilo od organizatorja potovanja ali druge osebe, s katero ima dejanski letalski prevoznik sklenjeno pogodbo. Prav tako se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za pravico organizatorja potovanja ali tretje osebe, razen potnika, s katerimi je dejanski letalski prevoznik sklenil pogodbo, da zahteva povračilo od dejanskega letalskega prevoznika v skladu z veljavnimi zakoni.“

11. Člen 14(2) te uredbe določa:

„Dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje ali odpove let, mora vsakemu prizadetemu potniku posredovati pisno obvestilo o pravilih za odškodnino in za pomoč v skladu s to uredbo. Enako obvestilo mora posredovati vsakemu potniku, ki je prizadet zaradi najmanj dveurne zamude. Prav tako je treba potnikom v pisni obliki posredovati podatke za navezavo stikov s pristojnim nacionalnim organom iz člena 16.“

B. Direktiva (EU) 2015/2302

12. V uvodni izjavi 33 Direktive (EU) 2015/2302 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. novembra 2015 o paketnih potovanjih in povezanih potovalnih aranžmajih, spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 in Direktive 2011/83/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive Sveta 90/314/EGS³ je navedeno:

„Organizatorjem bi moralo biti v določenih primerih dovoljeno, da pogodbo o paketnem potovanju enostransko spremenijo. Toda če se zaradi sprememb katera koli od glavnih značilnosti potovalnih storitev znatno spremeni, bi morali imeti potniki pravico do odstopa od pogodbe o paketnem potovanju. To se lahko na primer zgodi, če se zmanjšata kakovost ali vrednost potovalnih storitev. Spremembe časa odhoda ali prihoda, navedenega v pogodbi o paketnem potovanju, bi bilo na primer treba šteti za znatne, kadar bi potniku povzročile velike nevšečnosti ali dodatne stroške, na primer spremembo prevoza ali nastanitve. [...]“

13. Člen 11(1) te direktive določa:

„Države članice zagotovijo, da organizator pred začetkom turističnega paketa ne sme enostransko spremeniti pogojev pogodbe o paketnem potovanju, z izjemo cene v skladu s členom 10, razen če:

[...]

(b) je sprememba zanemarljiva [...]

[...]“

³ UL 2015, L 326, str. 1.

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

A. Zadeva C-188/20, Azurair

14. Oseba LH je zase in za druge potnike (v nadaljevanju: potniki iz postopka v glavni stvari) pri turistični agenciji rezervirala paketno potovanje v Side (Turčija), ki je vključevalo povratni letalski prevoz med Düsseldorfom (Nemčija) in Antalyo (Turčija).

15. Oseba LH je prejela dokument, naslovljen „Prijava potovanja“, na katerem sta bila navedena naslednja leta letalskega prevoznika Azurair GmbH: 1. let ARZ 8711 iz Düsseldorfa v Antalyo 15. julija 2018 s časom odhoda ob 6.00 in časom prihoda ob 10.30 ter 2. let ARZ 8712 iz Antalye v Düsseldorf 5. avgusta 2018 s časom odhoda ob 12.00 in časom prihoda ob 14.45. Pod temi podatki je bilo z velikimi tiskanimi črkami to opozorilo: „Zaradi vaše varnosti prosimo, preverite lete na vaših vozovnicah.“

16. Potniki iz postopka v glavni stvari so odpotovali na letih, navedenih na tem dokumentu. Vendar so na odhodnem letu v Antalyi pristali 16. julija 2018 ob 01.19, na povratnem letu pa je letalo vzletelo 5. avgusta 2018 ob 05.10. Zato so ti potniki pred Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) od družbe Azurair zahtevali odškodnino na podlagi člena 7(1)(b) Uredbe št. 261/2004. Ob sklicevanju na podatke, navedene v „Prijavi potovanja“, so trdili, da je bil odhodni let opravljen z več kot triurno zamudo, medtem ko je bil povratni let odpovedan, saj je preložitev leta na zgodnejši čas treba opredeliti kot „odpoved leta“ v smislu člena 5(1) te uredbe.

17. Družba Azurair je trdila, da zadevnih letov ni načrtovala s časoma, navedenima v „Prijavi potovanja“, ampak da ju je načrtovala, kot je navedeno v dokumentu „Potrdilo o potovanju/Račun“, ki ga je 22. januarja 2018 poslala družbi alltours flugreisen GmbH kot organizatorju potovanja.

18. V skladu s tem načrtovanjem naj bi odhodni let 15. julija 2018 trajal od 20.05 do 00.40 naslednjega dne, povratni let 5. avgusta 2018 pa od 8.00 do 10.50. Za odhodni let, kot je naveden v tem dokumentu, naj torej ne bi nastala več kot triurna zamuda. Čeprav je bil povratni let dejansko preložen na zgodnejši čas, ta preložitev prav tako glede na načrtovane čase, ki jih je navedla družba Azurair, po njenem mnenju ni bila odpoved leta v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004. Družba Azurair je poleg tega predlagala, naj se morebitna odškodnina zniža na podlagi člena 7(2)(b) te uredbe, ker so potniki iz postopka v glavni stvari v končni namembni kraj prispeli le dve uri in petdeset minut pred predvidenim časom prihoda.

19. Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je tožbo zavrnilo z obrazložitvijo, da dokument „Prijava potovanja“ ni potrdilo o rezervaciji v smislu člena 2(g) Uredbe (ES) št. 261/2004, ker je iz te prijave jasno razvidno, da je šlo le za začasno predvidene čase letov. Po mnenju tega sodišča ni bilo dokumenta, ki bi ga bilo mogoče opredeliti kot „vozovnico“ v smislu člena 2(f) te uredbe.

20. Potniki iz postopka v glavni stvari so zoper to prvostopenjsko sodbo vložili pritožbo pri Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu), ki je predložitveno sodišče. To se sprašuje, ali je stališče, ki ga je sprejelo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), v skladu z določbami Uredbe št. 261/2004.

21. V teh okoliščinah je Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali ima potnik ‚potrjeno rezervacijo‘ v smislu člena 3(2)(a) [Uredbe št. 261/2004], če je od organizatorja potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo, prejel ‚drugačen dokaz‘ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, pri čemer organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let in od tega ni prejel potrditve rezervacije?
2. Ali je treba letalskega prevoznika v razmerju do potnika šteti za dejanskega letalskega prevoznika v smislu člena 2(b) [Uredbe št. 261/2004] že, če ima ta potnik sicer sklenjeno pogodbo z organizatorjem potovanja, ki mu je obljubil prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, vendar organizator potovanja za tega potnika ni rezerviral sedeža in s tem glede tega leta ni sklenil pogodbe z letalskim prevoznikom?
3. Ali ‚prvotno načrtovani čas prihoda‘ leta v smislu člena 2(h), člena 5(1)(c), člena 7(1), drugi stavek, in (2) [Uredbe št. 261/2004], ko se presoja pravica do odškodnine zaradi odpovedi leta ali velike zamude leta ob prihodu, lahko izhaja iz ‚drugačnega dokaza‘, ki ga je organizator potovanja izdal potniku, oziroma je treba pri tem upoštevati vozovnico na podlagi člena 2(f) [Uredbe št. 261/2004]?
4. Ali gre za odpoved leta v smislu člena 2(l) in člena 5(1) [Uredbe št. 261/2004], če dejanski letalski prevoznik let, rezerviran v okviru paketnega potovanja, prestavi na zgodnejši čas istega dne za vsaj dve uri in 10 minut?
5. Ali lahko dejanski letalski prevoznik na podlagi člena 7(2) [Uredbe št. 261/2004] zniža odškodnine v skladu s členom 7(1) [te uredbe], če se let prestavi na zgodnejši čas v časovnih mejah iz člena 7(2) Uredbe?
6. Ali gre pri obvestitvi pred začetkom potovanja glede prestavitve leta na zgodnejši čas za ponudbo spremembe poti v smislu člena 5(1)(a) in člena 8(1)(b) [Uredbe št. 261/2004]?
7. Ali člen 14(2) [Uredbe št. 261/2004] nalaga dejanskemu letalskemu prevozniku, da mora potnika obvestiti o tem, natančno pri katerem podjetju in na katerem naslovu lahko vloži zahtevek za posamezen znesek, določen glede na oddaljenost, in po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži svojemu zahtevku?“

B. Zadeva C-196/20, Eurowings

22. Potnika sta 24. oktobra 2017 pri turistični agenciji rezervirala paketno potovanje na Mallorco (Španija), ki je vključevalo povratni letalski prevoz med Hamburgom (Nemčija) in Palmo de Mallorco (Španija).

23. Ta potnika sta od organizatorja potovanja ITS prejela dokument, naslovljen „Prijava potovanja“, v katerem je bil naveden ta let letalskega prevoznika Eurowings GmbH: let EW 7582 iz Hamburga v Palmo de Mallorco 22. maja 2018 s časom odhoda ob 7.30 in časom prihoda ob 10.05.

24. Navedena potnika sta dejansko odpotovala z zgoraj navedenim letom. Vendar sta v končni namembni kraj prispela ne ob 10.05, ampak ob 21.08. Ker sta potnika svoje morebitne pravice do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004 odstopila družbi flightright GmbH, je ta pri Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) vložila tožbo, v kateri je trdila, da sta navedena potnika imela potrjeno rezervacijo za zadevni let, katerega prihod je bil predviden 22. maja 2018 ob 10.05.

25. Družba Eurowings je odgovorila, da sta potnika imela potrjeno rezervacijo za let EW 7582, katerega prihod je bil predviden ob 19.05. Zato je bila zamuda manj kot tri ure, kar ne daje pravice do odškodnine.

26. Prvostopenjsko sodišče je ugodilo zahtevku družbe flightright z obrazložitvijo, da je dokument „Prijava potovanja“, ki ga je izdal organizator potovanja ITS, potrdilo o rezervaciji v smislu člena 2(g) v povezavi s členom 2(f) Uredbe št. 261/2004. To sodišče je namreč menilo, da je dokument o prijavi potovanja, poslan zadevnima potnikoma, „drugačen dokaz“ v smislu navedenega člena 2(g), saj ta določba zahteva le, da organizator potovanja sprejme rezervacijo. Navedeno sodišče je poleg tega navedlo, da ni dokumenta, ki bi ga bilo mogoče opredeliti kot „vozovnico“ v smislu člena 2(f) te uredbe.

27. Družba Eurowings je zoper to prvostopenjsko sodbo vložila pritožbo pri Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu), ki je predložitveno sodišče. To se v bistvu sprašuje, ali je mogoče potrdilo o rezervaciji, ki ga izda organizator potovanja in ki ne temelji na rezervaciji pri letalskem prevozniku, od katerega se zahteva plačilo odškodnine, šteti za „potrjeno rezervacijo“ v smislu člena 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004.

28. V teh okoliščinah je Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali ima potnik ‚potrjeno rezervacijo‘ v smislu člena 3(2)(a) [Uredbe št. 261/2004], če je od organizatorja potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo, prejel ‚drugačen dokaz‘ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, pri čemer organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let in od tega ni prejel potrditve rezervacije?
2. Ali je treba letalskega prevoznika v razmerju do potnika šteti za dejanskega letalskega prevoznika v smislu člena 2(b) [Uredbe št. 261/2004] že, če ima ta potnik sicer sklenjeno pogodbo z organizatorjem potovanja, ki mu je obljubil prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, vendar organizator potovanja za tega potnika ni rezerviral sedeža in s tem ni sklenil pogodbe z letalskim prevoznikom glede tega leta?
3. Ali ‚prvotno načrtovani čas prihoda‘ leta v smislu člena 2(h), člena 5(1)(c), člena 7(1), drugi stavek, in (2) [Uredbe št. 261/2004], ko se presoja pravica do odškodnine zaradi odpovedi leta ali velike zamude leta ob prihodu, lahko izhaja iz ‚drugačnega dokaza‘, ki ga je organizator potovanja izdal potniku, ali je treba pri tem upoštevati vozovnico na podlagi člena 2(f) [Uredbe št. 261/2004]?“

C. Zadeva C-146/20, Corendon Airlines

29. Potnika iz postopka v glavni stvari sta pri turistični agenciji rezervirala paketno potovanje v Antalyo. Po tej rezervaciji je letalski prevoznik Corendon Airlines potrdil, da bo let opravljen 18. maja 2018 iz Düsseldorfa v Antalyo s časom odhoda ob 10.20. Družba Corendon Airlines je nato let preložila za eno uro in 40 minut nazaj, to je na 8.40 18. maja 2018, vendar je ohranila isto številko leta.

30. Ker sta potnika zamudila tako preložen let, sta pri Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) vložila tožbo proti družbi Corendon Airlines, v kateri sta med drugim zahtevala odškodnino na podlagi člena 5(1)(c) in člena 7(1)(b) Uredbe št. 261/2004. Potnika sta v podporo tožbi trdila, da nista bila obveščena o preložitvi leta na zgodnejši čas in da je to v resnici enako odpovedi leta. Družba Corendon Airlines je nasprotno menila, da je potnika o preložitvi leta na zgodnejši čas obvestil organizator potovanja, in sicer 8. maja 2018.

31. Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je menilo, da preložitev leta za eno uro in 40 minut nazaj ni enako odpovedi tega leta, ker je bila ta preložitev zanemarljiva, in je zato zavrnilo tožbo potnikov.

32. Ta sta zoper to prvostopenjsko sodbo vložila pritožbo pri Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu), ki je predložitveno sodišče. To sodišče se sprašuje, ali je razlogovanje, ki ga je upoštevalo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), v skladu z Uredbo št. 261/2004.

33. V teh okoliščinah je Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

- „1. Ali gre za odpoved leta v smislu členov 2(l) in 5(1) [Uredbe št. 261/2004], če dejanski letalski prevoznik let, rezerviran v okviru paketnega potovanja, ki bi se moral v skladu z voznim redom začeti ob 10.20 (lokalni čas), prestavi na zgodnejši čas istega dne in sicer na 8.40 (lokalni čas)?
2. Ali gre pri obvestitvi deset dni pred začetkom potovanja glede prestavitve leta na zgodnejši čas istega dne in sicer z 10.20 (lokalni čas) na 8.40 (lokalni čas) za ponudbo spremembe poti v smislu člena 5(1)(a) in člena 8(1)(b) [Uredbe št. 261/2004]?“

D. Zadeva C-270/20, Austrian Airlines

34. Zadevni potniki so pri letalskem prevozniku Austrian Airlines AG rezervirali let med Dunajem (Avstrija) in Kairom (Egipt). Predvideni čas odhoda je bil 24. junija 2017 ob 22.15, čas prihoda pa ob 1.45 naslednjega dne. Na dan leta je družba Austrian Airlines AG ta let odpovedala in potnikom ponudila let z odhodom istega dne ob 10.20 in prihodom v Kairo ob 13.50, kar so potniki sprejeli. Potniki so tako v končni namembni kraj prispeli 11 ur in 55 minut pred prvotno načrtovanim časom prihoda.

35. Družba Austrian Airlines je vsakemu od zadevnih potnikov zunajsodno plačala odškodnino v višini 200 EUR po uporabi 50-odstotnega znižanja odškodnine, določene v členu 7(1)(b) Uredbe št. 261/2004, v skladu s členom 7(2)(b) te uredbe.

36. Potniki iz postopka v glavni stvari so pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) vložili tožbo proti družbi Austrian Airlines, v kateri so zahtevali polno odškodnino v skladu s členom 7(1)(b) navedene uredbe. Trdili so, da čeprav v Kairo niso prispeli z zamudo, so imeli zaradi predčasnega prihoda enake nevšečnosti, kot če bi prišli z veliko zamudo, in da so ponudbo družbe Austrian Airlines sprejeli le, ker bi pri drugi možnosti, ki jo je ta ponudila, izgubili dva počitniška dneva.

37. Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je to tožbo zavrnilo z obrazložitvijo, da iz jasnega besedila člena 7(2) Uredbe št. 261/2004 izhaja, da se ta določba uporablja tudi v primerih, v katerih potnik v končni namembni kraj prispe prej.

38. Potniki iz postopka v glavni stvari so zoper to prvostopenjsko sodbo vložili pritožbo pri Landgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), ki je predložitveno sodišče. To sodišče se sprašuje, ali se pravilo, v skladu s katerim se odškodnina lahko zniža za 50 %, če zamuda ob prihodu ne presega treh ur v skladu s členom 7(2)(b) te uredbe, lahko uporabi tudi za predčasní prihod, ki ni več kot tri ure pred predvidenim časom prvotnega leta. V zvezi s tem predložitveno sodišče poudarja, da lahko občutno zgodnejši čas odhoda potniku povzroči enako resne nevšečnosti kot prepozen prihod v skladu z merili iz te določbe.

39. V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 7(2)(b) [Uredbe št. 261/2004] razlagati tako, da lahko letalski prevoznik odškodnino iz člena 7(1)(b) navedene uredbe zniža tudi tedaj, ko je potnikom zaradi odpovedi rezerviranega leta ponujen alternativni let, katerega čas odhoda po voznem redu in čas prihoda po voznem redu ležita 11 ur in 55 minut pred urama odhoda in prihoda odpovedanega leta?“

IV. Postopek pred Sodiščem

40. Predložitvena sklepa v zadevah C-188/20, Azurair, in C-196/20, Eurowings, z dne 6. maja 2020 sta v sodno tajništvo Sodišča prispela 30. aprila 2020 oziroma 6. maja 2020.

41. Predložitveni sklep v zadevi C-146/20, Corendon Airlines, z dne 17. februarja 2020 je v sodno tajništvo Sodišča prispel 20. marca 2020. Predložitveni sklep v zadevi C-270/20, Austrian Airlines, z dne 16. junija 2020 je v sodno tajništvo Sodišča prispel 18. junija 2020.

42. S sklepom predsednika Sodišča z dne 15. junija 2020 sta bili zadevi C-188/20, Azurair, in C-196/20, Eurowings, združeni za pisni in ustni postopek ter izdajo sodbe.

43. Z odločbo Sodišča z dne 27. aprila 2021 so bile obravnavane zadeve združene za pisni in ustni postopek ter izdajo sodbe.

44. Stranke iz postopkov v glavni stvari, nemška in avstrijska vlada ter Evropska komisija so pisna stališča predložile v roku, določenem v členu 23 Statuta Sodišča Evropske unije.

45. Zastopniki ad litem strank iz postopkov v glavni stvari ter zastopniki nemške vlade in Komisije so na obravnavi 16. junija 2021 predstavili stališča.

V. Pravna analiza

A. Uvodne opombe

46. Ker predlogi za sprejetje predhodne odločbe vsebujejo očitne vzporednice in presečišča, predlagam, naj se vprašanja, postavljena Sodišču, razvrstijo po določenem tematskem vrstnem redu. Oblikovanje takega „kataloga vprašanj“ bo Sodišču omogočilo, da jih obravnava sistematično, strukturirano in učinkovito. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da vprašanja, ki jih je predložitveno sodišče postavilo v zadevi C-188/20, Azurair, zajemajo vsa vprašanja, postavljena v drugih zadevah.

47. Iz tega razloga in zaradi preprostosti bom vprašanja za predhodno odločanje preučil v vrstnem redu, v katerem so bila postavljena v navedeni zadevi, pri čemer bom kolikor mogoče upošteval posebnosti povezanih zadev. Če ni izrecno drugače navedeno, bo preučitev vprašanj temeljila predvsem na dejanskem okviru zadeve C-188/20, Azurair, ki je zato neke vrste „pilotna zadeva“ za te sklepne predloge.

48. Kot je bilo navedeno v uvodu teh sklepnih predlogov, je pravna vprašanja, postavljena v predlogih za sprejetje predhodne odločbe, mogoče na splošno združiti v tri različne tematske celote, in sicer pravice potnikov v tristranskem razmerju, ki vključuje organizatorja potovanja, ki ni povezan z letalskim prevoznikom (prvo, drugo in tretje vprašanje),⁴ možnost pridobitve odškodnine v primeru preložitve časa odhoda leta na zgodnejši čas (četrto, peto in šesto vprašanje)⁵ in, nazadnje, obseg obveznosti, ki jo ima vsak letalski prevoznik, da potnikom zagotovi informacije o pravilih glede odškodnine in pomoči, določenih z Uredbo št. 261/2004 (sedmo vprašanje).⁶

B. Prvo vprašanje za predhodno odločanje

49. Predložitveno sodišče želi s prvim vprašanjem za predhodno odločanje v zadevah C-188/20, Azurair, in C-196/20, Eurowings, izvedeti, ali ima potnik „potrjeno rezervacijo“ v smislu člena 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004, če je od organizatorja potovanja prejel „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, čeprav organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let.

50. V skladu s členom 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 je področje uporabe navedene uredbe odprto, ko ima potnik „potrjeno rezervacijo“ na zadevnem letu.

51. V skladu s členom 2(g) Uredbe št. 261/2004 je dokument, ki lahko potniku daje pravico do prevoza, „vozovnica“ ali „drugačen dokaz“, ki navaja, da je prevoznik ali organizator potovanja rezervacijo sprejel in registriral.

52. V obravnavanem primeru je očitno, da dokument, ki so ga prejele tožeče stranke in pritožnice, ni „vozovnica“ v smislu člena 2(f) Uredbe št. 261/2004, to je „veljavni dokument, ki daje pravico do prevoza, ali enakovredni dokument v nematerialni obliki, vključno elektronski obliki, ki ga izda ali

⁴ Glej točko 48 in naslednje teh sklepnih predlogov.

⁵ Glej točko 80 in naslednje teh sklepnih predlogov.

⁶ Glej točko 125 in naslednje teh sklepnih predlogov.

potrdi letalski prevoznik ali njegov pooblaščen posrednik“. ⁷ Kot je razvidno iz predložitvenega sklepa, predložitveno sodišče to samo priznava. ⁸ Vendar bi ta dokument lahko bil „drugačen dokaz“ v smislu te določbe, kakor z vprašanjem za predhodno odločanje, kot se zdi, predlaga predložitveno sodišče.

53. Ker ta pojem v Uredbi št. 261/2004 ni izrecno opredeljen, je treba ugotoviti, prvič, katere pogoje mora ta „drugačen dokaz“ izpolnjevati, in drugič, ali dokument v obravnavani zadevi izpolnjuje te pogoje.

54. Iz razlage upoštevni določb izhaja, da je pomembno, da zadevni dokument „daje potniku pravico do prevoza“. Drugače povedano, iz dokumenta mora biti mogoče sklepati o volji, da je potnik prepeljan do opredeljenega namembnega kraja ob opredeljeni uri. To nedvomno velja za letalsko „vozovnico“, ki je v členu 2(f) opredeljena kot „veljavni dokument, ki daje pravico do prevoza“. ⁹ Poleg tega je treba poudariti, da člen 2(g) zahteva, da je rezervacija „spreje[ta] in registrira[na]“, medtem ko člen 3(2)(a) zahteva „potrjeno“ rezervacijo, kar načeloma izključuje vse vrste zgolj informativnih dokumentov.

55. Iz razlage teh določb izhaja tudi, da ni nujno potrebno, da zadevni dokument izda sam letalski prevoznik. V skladu s členom 2(g) lahko „rezervacijo“ namreč sprejme in registrira letalski prevoznik ali „organizator potovanja“. Poleg tega lahko v skladu s členom 3(2)(a) „potrjeno rezervacijo“ izda letalski prevoznik ali „organizator potovanja“. Taka ureditev se zdi razumna z vidika varstva potrošnikov, ker potnik običajno ne ve ničesar o razmerju med organizatorjem potovanja in letalskim prevoznikom ter o komunikaciji med njima v okviru postopka rezervacije letov. Zato se od potrošnika ne sme zahtevati, da sam preveri, ali je letalski prevoznik potrdil njegovo rezervacijo leta. Poleg tega Uredba št. 261/2004 za ta podjetja ne določa niti s tem povezane obveznosti obveščanja.

56. Iz tega sledi, da če obstaja „potrjena rezervacija“, zadostuje, da je organizator potovanja z upoštevni dokumentom izrazil voljo, da potnika prepelje na določenem letu. Vendar je treba v tem okviru pojasniti, da je podelitev pravic, zagotovljenih z Uredbo št. 261/2004, odvisna od drugih pogojev, med drugim od obstoja „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu člena 2(b) te uredbe, to pa je vidik, ki bo preučen v okviru analize drugega vprašanja za predhodno odločanje.

57. V zvezi z obravnavano zadevo je treba omeniti, da dokument, izdan tožečim strankam in naslovljen „Prijava potovanja“ (izraz v nemščini: Reiseanmeldung), ne izpolnjuje pogojev, da bi bil opredeljen kot „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004. Prvič, zdi se, da samo poimenovanje izraža zgolj interes za udeležbo na potovanju. Če bi organizator potovanja želel izraziti zavezujočo obljubo prevoza, bi uporabil jasnejše izraze, kot so „potrditev rezervacije“ ali „potrditev potovanja“. Drugič, iz navodil v tem dokumentu je jasno razvidno, da je šlo le za začasno predvidene čase letov in da so jih morali potniki zaradi svoje varnosti sami preveriti. Zato „prijava potovanja“ nikakor ni izraz zavezujoče zaveze organizatorja potovanja, da bo opravil potovanje, navedeno v tem dokumentu, zlasti ker člen 3(2)(a) navedene uredbe zahteva, da je rezervacija „potrjena“. Potnik torej te prijave ne more razumeti kot zavezujočo obljubo prevoza, izraženo v obliki „potrjene rezervacije“ v smislu te določbe. Predložitveno sodišče mora določiti pravno opredelitev zadevnega dokumenta ob upoštevanju vseh teh elementov razlage.

⁷ Moj poudarek.

⁸ Glej oddelek III, točka 3(3), predložitvenega sklepa v zadevi C-188/20, Azurair.

⁹ Moj poudarek.

58. Iz navedenega izhaja, da ima potnik lahko „potrjeno rezervacijo“, če je od organizatorja potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo, prejel „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, čeprav organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let in od tega prevoznika ni prejel potrditve te rezervacije. Vendar to ne velja, če je prejel dokument, naslovljen „Prijava potovanja“, ki ni izraz zavezujoče zaveze organizatorja potovanja, da bo opravil potovanje, navedeno v tem dokumentu.

59. Čeprav tako predlagani odgovor lahko eventualno povzroči škodo letalskemu prevozniku, ker bi bil ta odgovoren za ravnanje organizatorja potovanja, je treba spomniti, da ima navedeni prevoznik možnost, da od organizatorja potovanja zahteva povračilo v skladu s členom 13 Uredbe št. 261/2004.¹⁰

60. Ob upoštevanju navedenega predlagam, naj se na prvo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da je treba člen 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ima potnik lahko „potrjeno rezervacijo“, če je od organizatorja potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo, prejel „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) te uredbe, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, čeprav organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let in od tega ni prejel potrditve te rezervacije; to pa ne velja, če je prejel dokument, naslovljen „Prijava potovanja“, ki ni izraz zavezujoče zaveze organizatorja potovanja, da bo opravil potovanje, navedeno v tem dokumentu.

C. Drugo vprašanje za predhodno odločanje

61. Predložitveno sodišče želi z drugim vprašanjem za prehodno odločanje v zadevah C-188/20, Azurair, in C-196/20, Eurowings, izvedeti, ali je treba letalskega prevoznika v razmerju do potnika šteti za „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu člena 2(b) Uredbe št. 261/2004, če je ta potnik sklenil pogodbo z organizatorjem potovanja, ki mu je obljubil prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, vendar za tega potnika ni rezerviral sedeža pri letalskem prevozniku in tako ni sklenil pogodbe s tem prevoznikom glede navedenega leta.

62. Glede na opredelitev v členu 2(b) Uredbe št. 261/2004 „dejanski letalski prevoznik“ pomeni letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo.

63. Na eni strani iz te določbe izhaja, da se ne zahteva, da je letalski prevoznik sklenil pogodbo z zadevnim potnikom, saj lahko ta prevoznik opravi ali namerava opraviti let v imenu druge osebe, ki je s potnikom sklenila pogodbo, kot je organizator potovanja. Člen 3(5) Uredbe št. 261/2004 namreč določa, da kadar obveznosti iz te uredbe izvaja dejanski letalski prevoznik, ki ni sklenil pogodbe s potnikom, se šteje, da jih opravlja v imenu osebe, ki je sklenila pogodbo s tem potnikom.¹¹ Zato ni mogoče izključiti, da je v obravnavanem primeru letalski prevoznik ravnal v imenu organizatorja potovanja.

¹⁰ Glej v zvezi tem sodbo z dne 11. maja 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, točka 29), iz katere izhaja, da „obveznosti, ki jih dejanski letalski prevoznik izpolni v skladu z Uredbo št. 261/2004, ne vplivajo na njegovo pravico, da v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja, zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila, da ta prevoznik ni izpolnil svojih obveznosti, vključno s tretjimi osebami, kot določa člen 13 te uredbe.“

¹¹ Glej sodbo z dne 26. marca 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235, točki 48 in 49).

64. Na drugi strani iz te določbe izhaja tudi, da mora letalski prevoznik opraviti ali imeti namen opraviti zadevni let. O razlagi tega pogoja se sprašuje predložitveno sodišče. Natančneje, izvesti želi, ali se lahko šteje, da je letalski prevoznik opravil ali nameraval opraviti let, ne da bi vedel za ponudbo potovanja, ki jo je potnikom dal organizator potovanja. Po mnenju predložitvenega sodišča obstoj takega namena nujno pomeni, da je organizator potovanja predhodno obvestil letalskega prevoznika, da želi, da zadevni potnik potuje na enem od letov, ki jih navedeni prevoznik ponuja zainteresiranim osebam.

65. V zvezi s tem je treba ugotoviti, da to vprašanje ni odločilno za izid spora v zadevah C-188/20, Azurair, in C-196/20, Eurowings. V obeh sporih o glavni stvari je organizator namreč nazadnje pri letalskem prevozniku vsekakor opravil rezervacije za zadevne potnike. Zato je bilo treba od tega datuma zadevnega prevoznika šteti za „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu člena 2(b) Uredbe št. 261/2004. Zahtevk na podlagi te uredbe se zato lahko nanaša nanj. V okviru tega postopka je treba le opredeliti čase, določene za različne lete, ki jih je letalski prevoznik nameraval opraviti in ki jih je dejansko opravil. Tudi če ta točka, kot priznavam, spada bolj pod tretje vprašanje za predhodno odločanje, jo bom zaradi izčrpnosti obravnaval tu v nadaljevanju.

66. Kot je bilo pojasnjeno v preudarkih, ki podpirajo odgovor na prvo vprašanje za predhodno odločanje, člen 2(g) Uredbe št. 261/2004 rezervacijo potnika pri organizatorju potovanja izenačuje z rezervacijo pri samem letalskem prevozniku in v povezavi s členom 3(2)(a) navedene uredbe zahteva, da je treba navedbe časov, ki jih je dal organizator potovanja, pripisati letalskemu prevozniku.

67. Člen 2(b) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati z vidika tega pristopa. Zgolj okoliščina, da rezervacija potnika pri organizatorju potovanja vsebuje čase, ki jih letalski prevoznik ni potrdil v okviru notranje rezervacije med tema podjetjema, ne zadostuje za sklepanje, da pogoji iz te določbe niso izpolnjeni. Natančneje, taka okoliščina ne nasprotuje ugotovitvi, da letalski prevoznik „opravi ali namerava opraviti“ zadevni let „v imenu druge osebe [...], ki ima s [...] potnikom sklenjeno pogodbo“, in sicer v imenu organizatorja potovanja.

68. Dejstvo, da je organizator potovanja opravil rezervacije pri letalskem prevozniku šele po tem, ko so pri njem potniki rezervirali potovanje (ki vključuje letalski prevoz), se mi ne zdi upoštevno z vidika opredelitve „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu člena 2(b) Uredbe št. 261/2004, ker ta določba ne vsebuje nobene navedbe, v skladu s katero bi morale te operacije biti izvedene po določenem kronološkem vrstnem redu.

69. Z vidika teh preudarkov predlagam, naj se na drugo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da zgolj dejstvo, da rezervacija organizatorja potovanja pri letalskem prevozniku za zadevni let ni bila potrjena s časom odhoda ali časom prihoda, navedenim v rezervaciji potnika pri organizatorju potovanja, ali da je bila ta rezervacija organizatorja potovanja opravljena po rezervaciji potnika, ne izključuje, da je letalski prevoznik v razmerju do takega potnika lahko „dejanski letalski prevoznik“ v smislu člena 2(b) Uredbe št. 261/2004.

D. Tretje vprašanje za predhodno odločanje

70. Predložitveno sodišče želi s tretjim vprašanjem za predhodno odločanje v zadevah C-188/20, Azurair, in C-196/20, Eurowings, izvesti, ali „prvotno načrtovani čas prihoda“ leta v smislu člena 2(h), člena 5(1)(c) ter člena 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe št. 261/2004, ko se presoja

pravica do odškodnine, lahko izhaja iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) te uredbe, ki ga je organizator potovanja izdal potniku, ali pa je treba upoštevati vozovnico v smislu člena 2(f) navedene uredbe.

71. Najprej je treba pojasniti, da se vprašanje za predhodno odločanje v nasprotju s tem, na kar dozdevno namiguje, ne nanaša na morebitne razlike med podatki v „drugačnem dokazu“ in tistimi na „vozovnici“. Težava je, kot je razvidno iz informacij v predložitvenem sklepu, bolj v tem, da v obravnavani zadevi ne obstaja dokument, ki bi ga bilo mogoče jasno opredeliti kot „vozovnico“.¹²

72. Cilj tega vprašanja za predhodno odločanje je torej bolj izvedeti, ali je lahko le „vozovnica“ upošteven dokument za določitev „prvotno načrtovanega časa prihoda“ ali pa gre lahko tudi za „drugačen dokaz“. Po mojem mnenju ne obstaja noben upravičen razlog za izključitev te druge možnosti. Kot bom podrobneje pojasnil v nadaljevanju, se mi zdi, da trditve, ki jih predložitveno sodišče navaja proti tej drugi možnosti, temeljijo na napačni razlagi.

73. Prvič, zdi se, da predložitveno sodišče predpostavlja, da je „prvotno načrtovani čas prihoda“ mogoče določiti le na podlagi „vozovnice“. Pri tem se sklicuje na sodbo Folkerts,¹³ v kateri je Sodišče presodilo, da je treba za odškodnino, ki je določena v členu 7 Uredbe št. 261/2004, zamudo presojati glede na načrtovani čas prihoda v ta kraj. Predložitveno sodišče poudarja, da se je Sodišče v točki 34 te sodbe v zvezi s pojmom „končni namembni kraj“ sklicevalo na opredelitev v členu 2(h) navedene uredbe. V skladu s to določbo „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. Predložitveno sodišče poudarja, da se je Sodišče za opredelitev „končnega namembnega kraja“ oprlo na „vozovnico“ v smislu člena 2(f) Uredbe št. 261/2004, da pa ni uporabilo pojma „drugačen dokaz“, ki je del opredelitve „rezervacije“ v členu 2(g) navedene uredbe.

74. V zvezi s to trditvijo je treba ugotoviti, da ni nobenega objektivnega razloga za predpostavljjanje, da so časi leta lahko navedeni le na „vozovnici“. Glede na opredelitev v členu 2(f) Uredbe št. 261/2004 vozovnice „izda ali potrdi letalski prevoznik ali njegov pooblaščen posrednik“. V tej določbi organizatorji potovanja niso omenjeni. Teza, v skladu s katero so odločilni le časi leta, navedeni na „vozovnici“, bi torej pomenila, da so takoj izključene pravice do odškodnine, kadar so zadevni leti del paketnega potovanja.

75. Vendar to očitno ni bil namen zakonodajalca Unije. Nasprotno, kot je bilo že pojasnjeno v okviru preučitve prvega vprašanja za predhodno odločanje, Uredba št. 261/2004 na isto raven uvršča čase leta, navedene v rezervaciji, opravljeni pri organizatorju potovanja, in čase leta, navedene v informacijah, ki jih potniku da letalski prevoznik v okviru neposredno sklenjene pogodbe. Besedilo določb člena 2(g) in zlasti člena 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 ter zakonodajni cilj varstva potrošnikov kot tretjih oseb, ki niso del razmerja med organizatorjem potovanja in letalskim prevoznikom, govorita, kot se mi zdi, v prid taki razlagi.

76. Ta razlaga mora vplivati na določitev „prvotno načrtovanega časa prihoda“ v smislu, da je ta čas lahko razviden iz rezervacije potnika pri organizatorju potovanja. Potrebna ni nobena neposredno sklenjena pogodba med potnikom in letalskim prevoznikom in zato ni potreben niti čas leta, ki ga potniku sporoči ta prevoznik. Ker člen 2(g) Uredbe št. 261/2004 priznava obstoj

¹² Glej oddelek III, točka 3(3), predložitvenega sklepa v zadevi C-188/20, Azurair.

¹³ Sodba z dne 26. februarja 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106).

„drugačnega dokaza“ (razen „vozovnice“), ki vsebuje „potrjeno rezervacijo“, mora biti torej „prvotno načrtovani čas prihoda“ za odškodnino zaradi odpovedi ali velike zamude leta razviden tudi iz tega dokumenta.

77. Drugič, predložitveno sodišče trdi, da lahko letalski prevoznik, dokler za zadevni let ni bila opravljena rezervacija ali, natančneje, na tem letu niso bili rezervirani sedeži, spremeni ali prekliče vozni red, ne da bi lahko imeli potniki zaradi tega pravico do odškodnine. Predložitveno sodišče iz tega sklepa, da „drugačen dokaz“, ki je bil izdan, preden je bila opravljena taka rezervacija, ne more biti podlaga za pravico do odškodnine.

78. Težko si predstavljam, da informacije, navedene v rezervaciji, opravljeni pri organizatorju potovanja, ne bi mogle biti upoštevne za pravico do odškodnine, kadar je bila zadevna rezervacija opravljena, preden je organizator potovanja rezerviral ustrezne sedeže pri letalskem prevozniku. Na eni strani je treba poudariti, da ideja, v skladu s katero bi morale biti rezervacije pri organizatorju in letalskem prevozniku opravljene po določenem kronološkem vrstnem redu, nima nobene podlage v Uredbi št. 261/2004. Na drugi strani po mojem mnenju ni dvoma, da je treba interese potrošnika zaščititi, če je ta dobil „vozovnico“ ali „drugačen dokaz“, s katerim mu prevoznik obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko.

79. Nazadnje želim poudariti, da sklicevanje na sodbo Folkerts,¹⁴ ki jo navaja predložitveno sodišče, ne ovrže zgornjega razlogovanja, ker se posebne težave zaradi posredovanja organizatorja potovanja, ki so obstajale v obravnavani zadevi, v navedeni zadevi niso pojavile. Ta sodba ne vsebuje nobene posebne navedbe, ki bi bila v nasprotju z zgoraj predstavljenimi preudarki. Poleg tega ne razumem, kako bi se navedena sodba lahko štela za upoštevno za preučitev vprašanja, ki se postavlja v obravnavani zadevi.

80. Glede na zgornje preudarke predlagam, naj se na tretje vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da „prvotno načrtovani čas prihoda“ leta v smislu člena 2(h), člena 5(1)(c) ter člena 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe št. 261/2004 lahko glede na okoliščine zadeve izhaja tudi iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) navedene uredbe, ki ga je organizator potovanja izdal potniku.

E. Četrto vprašanje za predhodno odločanje

81. Predložitveno sodišče s četrtnim vprašanjem v zadevi C-188/20, Azurair, ki se ujema s prvim vprašanjem v zadevi C-146/20, Corendon Airlines, v bistvu sprašuje, ali je mogoče šteti, da je let „odpovedan“ v smislu člena 2(l) in člena 5(1) Uredbe št. 261/2004, če dejanski letalski prevoznik let preloži na zgodnejši čas istega dne za vsaj dve uri in 10 minut.

82. Preden začnem preučevati vprašanja, predložena Sodišču, je potrebnih nekaj pojasnil o dejanskem okviru zadev. Iz informacij, navedenih v predložitvenem sklepu v zadevi C-188/20, Azurair, je razvidno, da je bil zadevni čas „dve uri in 50 minut“ namesto „dveh ur in 10 minut“, kot je navedeno v četrtem vprašanju za predhodno odločanje.¹⁵ Poleg tega je treba ugotoviti, da je bil let, kar se tiče prvega vprašanja za predhodno odločanje v zadevi C-146/20, Corendon Airlines,

¹⁴ Sodba z dne 26. februarja 2013 (C-11/11, EU:C:2013:106).

¹⁵ Glej oddelek III, točka 3, in oddelek IV, točka 3, predložitvenega sklepa v zadevi C-188/20, Azurair.

ki je skoraj enako temu četrtemu vprašanju za predhodno odločanje, preložen na zgodnejši čas za „eno uro in 40 minut“. Ne glede na točen čas preložitve je treba za preučitev vprašanj upoštevati, da je bil vsekakor krajši od treh ur.

83. Glede izraza „odpoved“, na katerega se sklicuje predložitveno sodišče, je treba ugotoviti, da ga je treba na podlagi člena 2(l) Uredbe št. 261/2004 razumeti kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“. Ker ta opredelitev temelji na okoliščini, da let ni bil opravljen, je treba zato preučiti pojem „let“, ki je bil predmet razlage Sodišča, saj v tej uredbi ni opredeljen. Po mnenju tega sodišča „let“ v bistvu sestavlja en zračni prevoz, ki je na določen način tudi „enota“ tega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot.¹⁶ Sodišče je poleg tega pojasnilo, da je pot bistveni element leta, ki se opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi prevoznik.¹⁷

84. Poleg tega iz sodne prakse Sodišča izhaja, da je treba razlikovati med predvidenim letom, ki „ni bil opravljen“, in „zamudo“, pri čemer je za prvi primer značilna „opustitev prvotno predvidenega leta“.¹⁸ V skladu s členom 2(l) Uredbe št. 261/2004 je „odpoved“ v nasprotju z „zamudo“ posledica dejstva, da prvotno predvideni let ni bil opravljen. Če so bili potniki prepeljeni z letom, pri katerem je bila ura odhoda poznejša od prvotno predvidene, se lahko let opredeli kot „odpovedan“ le, če je letalski prevoznik prepeljal potnike z drugim letom, ki je bil drugače načrtovan od prvotno predvidenega leta.

85. „Preložitev“ leta na zgodnejši čas v Uredbi št. 261/2004 ni izrecno obravnavana. Vendar je iz več določb te uredbe mogoče sklepati, da je zakonodajalec Unije želel preprečiti preložitev letov na zelo zgodnejši čas. Člen 5(1)(c)(ii) te uredbe namreč določa, da potniki prejmejo odškodnino na podlagi drugih določb navedene uredbe, razen če so „o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu“. V skladu s podtočko (iii) te določbe je pravica do odškodnine izključena tudi, če so bili potniki „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“.¹⁹

86. Na podlagi teh indicev sklepam, da je zakonodajalec Unije izrecno priznal, da lahko „preložitev leta na zelo zgodnejši čas“ potnikom povzroči enako resne nevšečnosti kot „zamuda“, ker potniki zaradi preložitve leta na zgodnejši čas izgubijo možnost prostega razpolaganja s svojim časom, izpolnitve (zasebnih, poklicnih ali državljanskih) obveznosti ter organiziranja svojega potovanja glede na svoje zahteve in preference. Kot je namreč v svojih pisnih stališčih trdilo več zainteresiranih strank, si je mogoče predstavljati številne primere, v katerih se lahko preložitev časa odhoda leta na zgodnejši čas izkaže za posebej težavno za potnika. To zlasti velja, če je let preložen za več ur nazaj, zaradi česar mora potnik odpovedati predvidene sestanke, zahtevati letni dopust, da bi bil lahko odsoten z delovnega mesta, najti začasno nastanitev ali organizirati prevozna sredstva, da bi lahko pravočasno prispel na letališče. Ker povprečni potrošnik običajno opravi rezervacije glede na svojo razpoložljivost, lahko „preložitev“ rezerviranega leta „na zelo zgodnejši čas“ občutno podre načrtovanje njegovega vsakdanjega življenja.

¹⁶ Glej sodbo z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, točka 40).

¹⁷ Glej sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 30), in z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652, točka 27).

¹⁸ Glej sodbo z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi (C-83/10, EU:C:2011:652, točka 33 in naslednje).

¹⁹ Moj poudarek.

87. Ob tem je treba poudariti, da ima lahko tudi preložitev na zgodnejši čas za le nekaj ur hude posledice, ob upoštevanju dejstva, da je potnik običajno pozvan, naj pride na letališče eno do tri ure pred odhodom, da bi se prijavil na let in opravil varnostne preglede. Ti postopki lahko zahtevajo določen čas glede na varnostne razmere, število potnikov in stopnjo uporabe letališča. Zato ni mogoče izključiti, da se potniku, ki ni bil ustrezno obveščen o preložitvi časa odhoda na zgodnejšo uro, ne uspe pravočasno vkrcati na letalo, tudi če je izvedel vse običajno zahtevane previdnostne ukrepe.²⁰ Očitno je, da zamuditi let v okoliščinah, ki so bile opisane zgoraj, spada med najbolj neprijetne položaje, ki si jih letalski potnik lahko zamisli. S tega vidika so lahko nevšečnosti, povezane s „preložitvijo leta na zgodnejši čas“, celo hujše od tistih, ki nastanejo zaradi preproste „zamude“ leta.²¹

88. Na eni strani, kot je bilo omenjeno zgoraj, je očitno cilj navedenih določb člena 5(1)(c)(ii) in (iii) Uredbe št. 261/2004 preprečiti, da je čas odhoda v navedenih okoliščinah preložen za več kot uro do dve uri, kar je mogoče razumeti kot namen zakonodajalca Unije, da prepreči „preložitev letov na zelo zgodnejši čas“. Na drugi strani je očitno, da vsaka preložitev časa odhoda na zgodnejši čas potnikom ne more povzročiti „občutnih“ nevšečnosti, ki bi zahtevale ukrepe za zaščito njihovih interesov. Zato je treba razlikovati med preložitvami letov „na zelo zgodnejši čas“ in primeri, ki jih je mogoče opredeliti kot „manjše“ preložitve. K temu se bom vrnil pozneje v okviru svoje analize.

89. Ker „preložitev“ časa odhoda leta na zgodnejšo uro letalskim potnikom povzroča zelo posebne težave, drugačne od tistih, ki jih povzroči „zamuda“, se mi zdi, da ta primer zahteva rešitev, ki je prilagojena zahtevam letalskega prevoza potnikov. Dejstvo, da „preložitev“ letov na zgodnejši čas v Uredbi št. 261/2004 v nasprotju s primerom „zavrnitve vkrcanja“, „odpovedi“ ali „velike zamude“ leta ni neposredno obravnavana, Sodišču ne preprečuje, da bi z razlago našlo rešitev, ki prispeva k doseganju ciljev, ki jih je določil zakonodajalec Unije. Ker ni predpisov ali podrobnejših praktičnih smernic, ki bi pojasnjevale pojem „preložitve“ leta na zgodnejši čas, mora namreč Sodišče prevzeti vlogo vrhovnega tolmača prava Unije in podati odgovore v interesu pravne varnosti. Ker se zdi, da se preložitve letov na zgodnejši čas na področju letalskega prevoza potnikov dogajajo razmeroma pogosto, kot kažejo obravnavane zadeve, bi bilo po mojem mnenju nesprejemljivo dopuščati pravno negotovost.

90. Kot bom pojasnil v nadaljevanju, menim, da bi bilo treba „preložitev“ leta na zgodnejši čas, kadar doseže določen obseg in jo je zato mogoče opredeliti kot preložitev „na zelo zgodnejši čas“, pravno obravnavati kot poseben primer splošnejšega pojma „odpoved“ v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004. Nasprotno pa je treba zavrniti opredelitev kot „zamudo“ ali vsaj izenačevanje s tem posebej urejenim primerom, ker bi ta pristop pripeljal do razlage contra legem določb navedene uredbe in bi bil zato očitno v nasprotju z voljo zakonodajalca Unije. Poleg tega, kot sem že navedel v teh sklepnih predlogih,²² se vrsta nevšečnosti, ki jih povzroči „preložitev“ časa odhoda leta na zgodnejšo uro, bistveno razlikuje od vrste nevšečnosti, ki nastanejo zaradi „zamude“. Zato se mi zdi, da določbe, ki urejajo pravice potnikov v primeru zamude leta, ne ponujajo ustrezne rešitve. Iz teh razlogov se mi uporaba analogije, kot predlaga nemška vlada, ne zdi primerna.

²⁰ Glej v zvezi s tem Arnold, K., „EU Air Passenger Rights: Assessment of the Proposal of the European Commission for the Amendment of Regulation (EC) 261/2004 and of Regulation (EC) 2027/97“, Air and Space Law, 2013, št. 6, str. 418, ki obžaluje, da Uredba št. 261/2004 ne vsebuje določb, ki se izrecno nanašajo na ta položaj ter posebej določajo obveznosti letalskih prevoznikov do potnikov in pravico teh potnikov do oskrbe. Avtorica zagovarja reformo navedene uredbe.

²¹ Glej v tem smislu Hopperdietzel, H., Fluggastrechte-Verordnung, 18. izdaja, München 2021, člen 6, točka 29, ki trdi, da preložitev leta na zgodnejši čas (tako kot „velika zamuda“) pomeni občutno kršitev pravice osebe do tega, da svoje zadeve ureja svobodno in brez motenj, ki bi jih povzročale tretje osebe. Po mnenju avtorja je nevšečnost celo resnejša kot v primeru podaljšanja trajanja poti zaradi zamude leta.

²² Glej točki 86 in 87 teh sklepnih predlogov.

91. Tudi če Sodišče še ni imelo priložnosti odločiti o vprašanju, povezanem s „preložitvijo“ letov na zgodnejši čas, menim, da sodna praksa Sodišča v zvezi s pojmom „odpoved“ vsebuje koristne elemente, ki omogočajo obravnavo tega vprašanja. V skladu s to sodno prakso „zamude“ leta v končni namembni kraj ne odsevajo vedno „odpovedi leta“, ker niso nujno posledica spremembe prvotno predvidenega leta. Nasprotno pa vsaka „preložitev na zelo zgodnejši čas“ pomeni odstopanje od prvotno predvidenega rezerviranega leta.

92. V tem okviru je treba spomniti, da je načrtovanje vsakega leta sestavljeno iz poti ter predvidenih časov odhoda in prihoda. V nasprotju z leti, ki imajo zamudo, katerih prestavljenega časa odhoda ni letalski prevoznik niti „predvidel“ niti nanj običajno ne vpliva ter pri katerih se zamuda pojavi šele z razvojem dogodkov, je za preložitev leta na zgodnejši čas na splošno značilno dejavno načrtovanje letalskega prevoznika. Drugače povedano, za preložitev leta na zgodnejši čas je značilna dejavna odločitev letalskega prevoznika, da spremeni prvotno predvideni čas leta, medtem ko zamuda pogosto ni niti predvidena niti načrtovana vnaprej. Če se zamuda lahko zgodi brez vsakršnega posredovanja letalskega prevoznika, pa se zdi, da to ne velja za preložitev leta na zgodnejši čas, ki zahteva odločitev tega prevoznika.

93. Iz zgoraj navedenih razlogov menim, da je v tem mogoče videti „opustitev prvotno predvidenega leta“ v smislu zgoraj navedene sodne prakse,²³ zato je treba „preložitev na zelo zgodnejši čas“ šteti za „odpoved“ leta v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004.

94. Poleg tega je treba upoštevati dejstvo, da nevšečnosti, ki jih povzroči „preložitev na zelo zgodnejši čas“, pogosto potnik dojema kot „odpoved leta“. To gotovo velja, kadar se potnik ne more pravočasno vkrcati na letalo, tudi če je izvedel vse običajno zahtevane previdnostne ukrepe. Po mojem mnenju velja enako, kadar se s spremembo časa odhoda potniku naloži čezmerno breme, ki od njega zahteva prvotno nepredvidene ukrepe, da bi se lahko vkrcal. V tovrstnih položajih se potnik običajno sooča z nemogočostjo prilagoditi se spremembi predvidenega leta. Vendar bi bilo nepravilno to okoliščino pripisati potniku in mu naložiti njene posledice, in sicer izgubo letalskega prevoza in vsakršne možnosti odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004. Bolj dosledno se mi zdi v teh primerih sklepati, da je bil prvotno načrtovani let „odpovedan“ zaradi odločitve letalskega prevoznika, kar torej daje pravico do odškodninske tožbe.

95. Poleg tega, ker so potniki v okoliščinah, opisanih v prejšnji točki, v položaju nemoči zaradi enostranskega posredovanja letalskega prevoznika v njihov predvideni let, ki je podoben položaju potnikov, na katere vpliva odločitev tega prevoznika, da let odpove, se mi zdi, da je ob upoštevanju načela enakega obravnavanja potreben enoten pristop glede priznavanja pravic potnikov. Kot je Sodišče opozorilo v sodbi Sturgeon in drugi,²⁴ je treba Uredbo št. 261/2004 razlagati v skladu z vsem primarnim pravom, vključno z navedenim načelom.²⁵ Zdi se mi, da drugačnega pristopa ni mogoče utemeljiti z nobenim objektivnim preudarkom.

96. Če je treba preložitev časa odhoda „na zelo zgodnejšo uro“ izenačiti z „odpovedjo leta“, kot predlagam v teh sklepnih predlogih, se nato postavlja vprašanje, kako opredeliti primere, ki jih je mogoče opredeliti kot preložitve „na zelo zgodnejši čas“ in ki dajejo pravico do odškodnine na

²³ Glej točko 84 teh sklepnih predlogov.

²⁴ Sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).

²⁵ Glej v zvezi s tem sodbo z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 48 in naslednje), v kateri je Sodišče ugotovilo, da je škoda, ki nastane letalskim potnikom ob „odpovedi“ ali „veliki zamudi leta“, podobna. Sodišče je ugotovilo, da v skladu z načelom enakega obravnavanja potnikov, katerih let „ima zamudo“, in potnikov, katerih let je „odpovedan“, ni mogoče obravnavati različno. Zato je Sodišče odločilo, da se lahko potniki, katerih let je „imel zamudo“, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, če zaradi takega leta izgubijo tri ure ali več, to je, kadar prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po času prihoda, ki ga je prvotno predvidel letalski prevoznik.

podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004. Razviti je treba ustrezna merila, na podlagi katerih jih bo mogoče razlikovati od manj resnih in zato „zanemarljivih“ primerov, ki ne povzročijo obveznosti plačila take odškodnine. V nadaljevanju bom predstavil nekaj preudarkov, ki jih je treba upoštevati.

97. Prvič, zdi se mi, da morajo merila, ki jih je treba razviti, zagotavljati določeno „prožnost“, da bi se upoštevale vse pomembne okoliščine posameznega primera. Različnost okoliščin, ki se lahko pojavijo na področju zračnega prometa, namreč izredno otežuje uvedbo enega samega merila, ki bi bilo splošno uporabno. Presoja dejanskega stanja z vidika „informativnih“ meril, ki jih je razvilo Sodišče, bi morala biti v pristojnosti nacionalnega sodišča, ker to najboljše pozna zadevo.

98. Drugič, vzpostavitev sistema, podobnega sistemu iz člena 6 Uredbe št. 261/2004 za „zamude leta“, ki določa mejne vrednosti (ure preložitve na zgodnejši čas) brez upoštevanja konkretnega primera, bi glede na okoliščine spadala pod izredno tog pristop. Poleg tega je treba spomniti, da je preložitev časa odhoda na zgodnejšo uro bolj podobna „odpovedi“ kot „zamudi“ leta. Kot je bilo že navedeno v teh sklepnih predlogih,²⁶ je „preložitev na zgodnejši čas“ v resnici poseben primer splošnejšega pojma „odpovedi“ v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004. Člen 6 te uredbe torej ni ustrezna oporna točka za pripravo meril. Navedena uredba tako ne zagotavlja pravne podlage za oblikovanje podobnega sistema s sodno prakso.

99. Tretjič, upoštevati je treba, da 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.²⁷ Zato se je treba, ker vsaka „preložitev na zgodnejši čas“ načeloma lahko povzroči težave in nevšečnosti, usmeriti le na primere, v katerih je treba zaradi njihove resnosti plačati odškodnino. Drugače povedano, obstajati mora povezava med nevšečnostjo, na katero se sklicuje potnik, in odškodnino, ki jo zahteva.²⁸ Odškodnina bi torej morala biti izključena, kadar preložitev leta na zgodnejši čas nima nobenega (ali skoraj nobenega) vpliva na svobodno upravljanje njegovih zadev in zlasti na priprave na potovanje. V okviru analize sem predstavil nekaj primerov resnih nevšečnosti, ki bi lahko nastale zaradi preložitve leta „na zelo zgodnejši čas“. ²⁹ Ti primeri se lahko uporabijo kot izhodišče za to, da se v sodni praksi pripravi seznam okoliščin, ki načeloma dajejo pravico do odškodnine.

100. Z vidika zgornjih preudarkov menim, da je treba ugotoviti „odpoved leta“, če je preložitev leta na zgodnejši čas tako „velika“, da ni mogoče domnevati, da bi se potnik, ki je storil potrebno glede na prvotno predvideni let, še vedno lahko vkrcal na ta let. V okviru preučitve, ki jo bo moralo opraviti nacionalno sodišče, bo treba upoštevati pomembne okoliščine posameznega primera, zlasti čas prihoda na letališče, ki se potnikom priporoča pred odhodom. V zvezi s tem je mogoče trditi, da za več časa kot je let preložen na zgodnejšo uro, huje je potnik oškodovan.³⁰ Nacionalno sodišče bo moralo preveriti tudi, ali je bil potnik ustrezno in pravočasno obveščen

²⁶ Glej točko 90 teh sklepnih predlogov.

²⁷ Glej sodbi z dne 22. junija 2016, Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, točka 26), in z dne 22. aprila 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, točka 26).

²⁸ Glej v tem smislu sodbo z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 44), v kateri je Sodišče ugotovilo povezavo med primerom „velike zamude“ in pravico do odškodnine.

²⁹ Glej točki 86 in 87 teh sklepnih predlogov.

³⁰ Glej v tem smislu Hopperdietzel, H., Fluggastrechte-Verordnung, 18. izdaja, München 2021, člen 6, točka 29, ki meni, da bi bilo treba vsako preložitev leta na zgodnejši čas za več kot tri ure šteti za „veliko“ preložitev, ki torej daje pravico do odškodnine. Avtor je naklonjen podobni uporabi praga treh ur, ki je značilen za primer „velike zamude leta“. Glej tudi Maruhn, J., Fluggastrechte-Verordnung, 1. izdaja, Berlin 2016, uvodne opombe ter člena 5 in 6, točka 9, ki meni, da bi bilo treba preložitev leta na zgodnejši čas za več ur šteti za odpoved leta.

o spremembi časa leta na tak način, da se je lahko prilagodil spremembi predvidenega leta. Če se glede na te elemente potnik ne bi mogel normalno vkrcati na let, ki je bil preložen na zgodnejši čas, ta preložitev leta pomeni „alternativni let“ in zato „odpoved leta“.

101. Glede okoliščin v zadevi C-188/20, Azurair, je treba ugotoviti, da je bil zadevni let preložen za zgodnejši čas za šest ur in 50 minut glede na informacije, ki jih je potnikom poslal organizator potovanja.³¹ Če se dejanski čas odhoda primerja z informacijami, za katere letalski prevoznik trdi, da jih je poslal organizatorju potovanja, se dobi razlika dveh ur in 50 minut, medtem ko se v vprašanju za predhodno odločanje omenja čas dveh ur in 10 minut. Vendar je mogoče domnevati, da tudi v najboljšem primeru, ko bi potnik iz previdnosti prišel na letališče dve uri pred časom odhoda, razpoložljivi čas ne bi zadostoval za izpolnitev potrebnih formalnosti, in sicer prijave na let in varnostnih pregledov, ter za vkrcanje v skladu z navodili letalskega prevoznika.

102. Iz tega sledi, da se potnik v obravnavani zadevi ne bi uspel vkrcati na let, če ne bi bil pravočasno opozorjen. Tako je treba ob upoštevanju ugotovitev, ki jih mora opraviti nacionalno sodišče, preložitev časa odhoda na zgodnejšo uro šteti za „veliko“ in zato za primerljivo z „odpovedjo leta“.

103. Predlagam, naj se na četrto vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da če dejanski letalski prevoznik let, rezerviran v okviru paketnega potovanja, preloži na zgodnejši čas za vsaj dve uri, gre za odpoved leta v smislu člena 2(l) in člena 5(1) Uredbe št. 261/2004.

F. Peto vprašanje za predhodno odločanje

104. Predložitveno sodišče želi s petim vprašanjem v zadevi C-188/20, Azurair, ki se ujema z edinim vprašanjem v zadevi C-270/20, Austrian Airlines, izvedeti, ali v primeru, v katerem je treba preložitev leta na zgodnejši čas šteti za „odpoved leta“ v smislu člena 5 v povezavi s členom 2(l) Uredbe št. 261/2004, letalski prevoznik lahko uveljavlja znižanje odškodnine v skladu s členom 7(2) te uredbe, če se let prestavi na zgodnejši čas v časovnih mejah iz te določbe.

105. Na podlagi člena 7(2) Uredbe št. 261/2004 lahko letalski prevoznik za 50 % zniža odškodnino iz odstavka 1 tega člena, če se ponudi sprememba poti do končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega „predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta“ za najdaljše obdobje, pri čemer je to najdaljše obdobje določeno glede na razdaljo, ki se opravi z letom.

106. Najprej je treba ugotoviti, da je v tej določbi kot izhodišče uporabljen obseg „zamude“ ob prihodu, ki jo ima potnik. To je jasno razvidno iz besedila člena 7(2) („ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta“³²) Uredbe št. 261/2004. Poleg tega je Sodišče samo v sodbi Sturgeon in drugi pojasnilo, da „je znesek predvidene odškodnine odvisen le od zamude, ki nastane potniku“.³³ Dejstvo, da se meje iz te določbe nanašajo le na „prepozen“ prihod v končni namembni kraj, in ne na „predčasen“ prihod, je razvidno tudi iz člena 7(1), drugi stavek, Uredbe št. 261/2004. V skladu s to določbo se za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati,

³¹ Glej oddelek I, točka 2, predložitvenega sklepa v zadevi C-188/20, Azurair.

³² Moj poudarek.

³³ Sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 63).

šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik prispel „z zamudo glede na predvideni vozni red letov“. Iz tega sledi, da je namen člena 7(2) Uredbe št. 261/2004 le znižati odškodnino, ki jo je treba plačati zaradi nevšečnosti, ki jo povzroči „zamuda“.

107. Nasprotno pa člen 7(2) Uredbe št. 261/2004 ne določa nobenega znižanja v primeru „odpovedi“ leta, povezane s „preložitvijo na zgodnejši čas“, ko nevšečnost torej izhaja iz navedene preložitve same, in ne iz zamude ob prihodu v končni namembni kraj. Vendar člen 5(1)(c)(ii) in (iii) te uredbe kaže, da zakonodajalec Unije meni, da lahko nevšečnosti izhajajo tudi iz tega, da mora potnik potovanje začeti prej, kot je bilo predvideno. To sem z nekaj primeri ponazoril že v okviru analize četrtega vprašanja za predhodno odločanje.³⁴

108. Neobstoj posebnih določb, ki bi urejale možnost znižanja odškodnine v primeru preložitve leta na zgodnejši čas, je zato treba razumeti v smislu, da letalski prevoznik nima take možnosti.

109. To izključuje, da se člen 7(2) Uredbe št. 261/2004 lahko po analogiji uporablja za take primere in zlasti da se časi, ki so v njem določeni, lahko uporabljajo kot referenca za uporabo te določbe v primeru preložitve leta na zgodnejši čas namesto v primeru zamude ob prihodu v končni namembni kraj. Iz tega, da se je zakonodajalec Unije zavedal primera „preložitve na zgodnejši čas“ in da vseeno ni vzpostavil sistema, podobnega sistemu za zamude iz člena 7(2) Uredbe št. 261/2004, moram namreč sklepati, da ni pravne vrzeli. Kot sem že pojasnil v okviru analize četrtega vprašanja za predhodno odločanje, se mi poleg tega tak sistem zdi pretirano tog, da bi se lahko zadostno upošteval vsak posamezen primer, v katerem lahko pride do preložitve leta na zgodnejši čas.³⁵

110. Ponoviti želim, da se je treba z vidika zakonodaje izogniti vsaki razlagi Uredbe št. 261/2004, ki bi letalske prevoznike lahko spodbujala k izogibanju obveznostim, ki jih imajo do potnikov, zlasti obveznosti plačila odškodnine, s tem, da bi spremenili predvideni let s preložitvijo časa odhoda na zgodnejšo uro.

111. Ker sem pri analizi četrtega vprašanja za predhodno odločanje ugotovil, da lahko „preložitev na zelo zgodnejši čas“ potnikom povzroči resne nevšečnosti, ki utemeljujejo priznanje pravice do odškodnine, ne razumem, zakaj bi letalski prevozniki vseeno morali biti na podlagi člena 7(2) Uredbe št. 261/2004 nagrajeni za to, da so se izognili „zamudi“. Neobstoj (dodatne) „zamude“ med potjo namreč ne more izravnati nevšečnosti, nastalih zaradi preložitve zadevnega leta na zgodnejši čas.

112. Iz navedenih razlogov se mi zdi, da je treba v zvezi s „preložitvijo leta na zgodnejši čas“ izključiti vsako možnost znižanja odškodnine iz člena 7(1) Uredbe št. 261/2004 na podlagi člena 7(2) te uredbe.

113. Predlagam, naj se na peto vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da v primerih, v katerih preložitev leta na zgodnejši čas pomeni „odpoved leta“, dejanski letalski prevoznik ne more znižati odškodnine iz člena 7(1) Uredbe št. 261/2004 na podlagi člena 7(2) navedene uredbe.

³⁴ Glej točki 86 in 87 teh sklepnih predlogov.

³⁵ Glej točko 97 teh sklepnih predlogov.

G. Šesto vprašanje za predhodno odločanje

114. Predložitveno sodišče želi s šestim vprašanjem v zadevi C-188/20, Azurair, ki se ujema z drugim vprašanjem v zadevi C-146/20, Corendon Airlines, izvedeti, ali gre pri obvestilu pred začetkom potovanja glede preložitve leta na zgodnejši čas za ponudbo spremembe poti v smislu člena 5(1)(a) v povezavi s členom 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004.

115. Člen 5(1)(a) in člen 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 v primeru odpovedi leta določata pravico do spremembe poti pod primerljivimi pogoji prevoza v njihov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče.

116. Sodišče je v sodbi Rusu³⁶ opozorilo, da mora letalski prevoznik s ponudbo spremembe poti zadevnim potnikom zagotoviti „potrebne informacije, da se jim omogoči učinkovita izbira, in sicer, da bodisi odpovejo svoj let s povračilom plačila za vozovnice bodisi nadaljujejo prevoz do svojega končnega namembnega kraja pod primernimi pogoji prevoza“, med drugim pozneje. Ta pravica do potrebnih informacij pomeni tudi, da potniku ni treba dejavno prispevati k iskanju podatkov, ki jih mora vsebovati ponudba letalskega prevoznika.³⁷

117. Ob upoštevanju dejstva, da je treba preložitev časa odhoda leta na zgodnejši čas opredeliti kot „odpoved leta“ v smislu člena 5 v povezavi s členom 2(l) Uredbe št. 261/2004, se zdi logično, da se zagotovljeno obvestilo o preložitvi leta na zgodnejši čas razume kot taka „ponudba spremembe poti“. Zato je treba ravnati v skladu z zahtevami, omenjenimi v prejšnji točki teh sklepnih predlogov, kar se tiče točnosti in popolnosti informacij, zagotovljenih zadevnemu potniku, da se mu omogoči izbira ob poznavanju pravic, ki mu jih podeljuje Uredba št. 261/2004.

118. Zahteva po „primerljivih“ pogojih prevoza v smislu člena 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 se navezuje na prvotno rezervirani let in s tem na pogodbo o letalskem prevozu. V obravnavani zadevi je bil letalski prevoz potnikov opravljen in nič ne kaže, da pogoji prevoza niso bili primerljivi s pogoji prvotnega leta.

119. V zvezi z zahtevo, da se sprememba poti opravi „takoj, ko je mogoče“, je treba ugotoviti, da se člen 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 načeloma nanaša na trenutek po prvotno predvidenem času odhoda. Zdi se, da tudi uvodne izjave te uredbe govorijo v prid temu. Tako je v uvodni izjavi 13 navedeno, da „[p]otniki, katerih leti so bili odpovedani, morajo imeti možnost dobiti povrnjene stroške za vozovnice ali ustrezno spremembo poti pod zadovoljivimi pogoji in ustrezno oskrbo med čakanjem na poznejši let“. V uvodni izjavi 18 je navedeno še, da je „[o]skrba potnikov, ki čakajo alternativni let ali let, ki ima zamudo, [...] lahko omejena ali zavrnjena, če bi sama oskrba povzročila še večjo zamudo“.

120. Sodišče do zdaj še ni odločilo o vprašanju, ali je lahko tudi let, preložen na zgodnejši čas, načeloma „sprememba poti [...] takoj, ko je mogoče“ iz te določbe.

121. V zvezi s tem se mi zdi, da zgoraj navedeni elementi ne preprečujejo razlage pojma „sprememba poti“ iz člena 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004, ki vključuje tudi alternativni let, katerega čas odhoda je pred prvotno predvidenim časom odhoda. Ker je namen te uredbe najti rešitve za najobičajnejše primere motenj v letalskem prevozu potnikov, in sicer „zavrnitve vkrcanja“, „odpovedi leta“ in „zamude leta“, je očitno, da se zadevne določbe osredotočajo na te primere.

³⁶ Sodba z dne 29. julija 2019, Rusu (C-354/18, EU:C:2019:637).

³⁷ Sodba z dne 29. julija 2019, Rusu (C-354/18, EU:C:2019:637, točke od 53 do 55).

122. Vendar to ne pomeni, da je bil zakonodajalec Unije popolnoma brezbrizen do preložitve letov na zgodnejši čas. Kot sem že pojasnil v teh sklepnih predlogih,³⁸ iz zgoraj navedenih določb člena 5(1)(c)(ii) in (iii) Uredbe št. 261/2004 izhaja, da zakonodajalec Unije preložitve letov na zgodnejši čas šteje za nezaželene in da se dopuščajo – brez priznanja pravice do odškodnine – le v ozkem okviru.

123. Tako tudi če „preložitev leta na zelo zgodnejši čas“ lahko spremljajo nevšečnosti za potnike, ostaja dejstvo, da gre vseeno za „spremembo poti [...] takoj, ko je mogoče“ v smislu člena 5(1)(a) in člena 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004. Take nevšečnosti se namreč v skladu s to uredbo lahko upoštevajo v obliki odškodnine. Če potniki menijo, da ob upoštevanju tega, za koliko je bil njihov let preložen na zgodnejši čas, nimajo nobenega interesa za vkrcanje na zadevni let, se lahko odločijo za spremembo poti na poznejši datum v skladu s členom 8(1)(c) ali povračilo stroškov vozovnice na podlagi člena 8(1)(a) navedene uredbe. Glede zadnjenevedenega želim poudariti, da mora biti potniku omogočeno, da svobodno in dejansko uveljavlja svoje pravice. To pomeni, da če se potnik odloči uveljavljati pravico do spremembe poti, mu mora prevoznik ponuditi čas odhoda, ki je hkrati izvedljiv in sprejemljiv zanj.

124. Ob upoštevanju zgornjih preudarkov predlagam, naj se na šesto vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da lahko ponudba spremembe poti v smislu člena 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 pod pogoji iz tega člena zajema obvestilo pred začetkom potovanja glede prestavitve leta na zgodnejši čas.

H. Sedmo vprašanje za predhodno odločanje

125. Predložitveno sodišče želi s sedmim vprašanjem v zadevi C-188/20, Azurair, izvedeti, ali mora na podlagi člena 14(2) Uredbe št. 261/2004 dejanski letalski prevoznik potnika obvestiti o tem, natančno pri katerem podjetju in na katerem naslovu lahko vloži zahtevek za odškodnino in kakšen je znesek te odškodnine, ter po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži svojemu zahtevku.

126. Na podlagi člena 14(2) Uredbe št. 261/2004 dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje ali odpove let, „vsakemu prizadetemu potniku posreduje pisno obvestilo o pravilih za odškodnino in pomoč“ v skladu z določbami te uredbe.

127. Cilj te določbe je glede na uvodno izjavo 20 navedene uredbe zagotoviti, da so potniki v primeru zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov „celovito obveščeni o svojih pravicah, da jih lahko učinkovito uveljavljajo“. V tem okviru želim spomniti, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča določbe, s katerimi se letalskim potnikom podeljujejo pravice, razlagati široko.³⁹

128. Iz besedila navedene določbe in njenega cilja izhaja, da mora biti potniku omogočeno, da se učinkovito obrne na dejanskega letalskega prevoznika, in da mora torej za to imeti njegovo točno ime in kontaktni naslov. V zvezi s tem opozarjam, da je Sodišče v sodbi Krijgsman izrecno odločilo, da mora biti potniku omogočeno, da ugotovi, kdo je dolžnik odškodnine, določene v členu 7 Uredbe št. 261/2004.⁴⁰

³⁸ Glej točko 86 in naslednje teh sklepnih predlogov.

³⁹ Glej sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 45), in z dne 22. aprila 2021, Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, točka 61).

⁴⁰ Sodba z dne 11. maja 2017, Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, točka 28).

129. Ob upoštevanju dejstva, da na področju letalskega prevoza potnikov ni redko, da vmesne lete za zvezo, sestavljene iz več letov, za katere je bila opravljena enotna rezervacija, opravijo različni letalski prevozniki,⁴¹ se mi zdi nujno, da mora biti potnik sposoben zlahka ugotoviti, proti kateremu letalskemu prevozniku lahko vloži odškodninsko tožbo na podlagi Uredbe št. 261/2004.

130. Poleg tega se mi zdi očitno, da mora potnik imeti na voljo koristne informacije o postopku, ki ga mora uporabiti. To med drugim vključuje informacije o posebnih dokumentih, ki jih mora predložiti za uveljavljanje svojih pravic. Položaj, v katerega je potnik postavljen s temi ukrepi, bi mu moral omogočiti, da odločitev glede uveljavljanja svojih interesov sprejme ob polnem poznavanju dejstev.

131. Učinkovitost, ki jo Uredba št. 261/2004 zagotavlja na področju varstva pravic potnikov, je namreč zagotovljena le, če so potnikom dane podrobne informacije. To je toliko bolj pomembno, ker običajni potnik nima posebnega znanja na pravnem področju.⁴² Vendar menim, da mora biti tudi pravni laik sposoben uveljavljati pravice, podeljene s pravom Unije, ne da bi moral nujno uporabiti pravno pomoč.

132. Zato v nasprotju s tem, kar trdi nemška vlada, menim, da s tem ciljem ne bi bilo združljivo, če bi bila obveznost letalskega prevoznika omejena le na preprosto posredovanje besedila določb Uredbe potniku. Nezadostnost takega pristopa je očitna, če se upošteva, da so bile nekatere pravice letalskih potnikov, kot je pravica do odškodnine zaradi „velike zamude leta“,⁴³ razvite v sodni praksi na podlagi razlage Uredbe št. 261/2004. Poleg tega bi to veljalo tudi, če bi se Sodišče strinjalo s stališčem, ki ga zagovarjam v teh sklepnih predlogih, in „preložitev leta na zelo zgodnejši čas“ izenačilo z „odpovedjo leta“.⁴⁴ V interesu učinkovitega varstva potnikov je absolutno potrebno, da je obveznost obveščanja potnikov o njihovih pravicah povezana z razvojem prava Unije.

133. Glede podrobnosti pravice do odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004 se zdi dovolj, da dejanski letalski prevoznik potnika obvesti o splošnih pravilih za izračun, ki se za to uporabljajo, kot izhajajo iz odstavkov 1 in 2 tega člena. Nasprotno pa ni treba, da je naveden točen znesek možne odškodnine, do katere je potnik upravičen v svojem konkretnem primeru. Taka navedba se ne bi več nanašala na „pravila za odškodnino in za pomoč v skladu s to uredbo“ v smislu člena 14(2) navedene uredbe, ampak na njihovo uporabo v posameznem primeru.

134. Iz razlogov, predstavljenih v zgornjih točkah, predlagam, naj se na sedmo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da člen 14(2) Uredbe št. 261/2004 dejanskemu letalskemu prevozniku nalaga, da mora potnika obvestiti o tem, natančno pri katerem podjetju in na katerem naslovu lahko vloži morebitni zahtevek za odškodnino, in po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži svojemu zahtevku. Glede obsega pravice do odškodnine za upoštevanje določb člena 14(2) zadostuje, da so v pisnih obvestilih navedena pravila, ki so v zvezi s tem določena v navedeni uredbi; ni potrebno, da je izračunan konkreten znesek glede na posamezen primer.

⁴¹ Glej v zvezi s tem sodbo z dne 11. julija 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604).

⁴² Drake, S., „Delays, cancellations and compensation: Why are air passengers still finding it difficult to enforce their EU rights under Regulation 261/2004?“, Maastricht journal of European and comparative law, 4/2020, zvezek 27, št. 2, str. 233 in 241, meni, da zapletenost določb Uredbe št. 261/2004 lahko ovira njihovo učinkovito izvajanje. Po mnenju avtorice bi potrošniki morali imeti potrebna sredstva, da bi jim bilo omogočeno, da svoje pravice uveljavljajo hitro, manj formalno in drago, brez posredovanja odvetnikov. Avtorica meni, da Uredba (ES) št. 861/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. julija 2007 o uvedbi evropskega postopka v sporih majhne vrednosti (UL 2007, L 199, str. 1) za to vzpostavlja idealen postopek.

⁴³ Glej sodbo z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 69).

⁴⁴ Glej točko 90 teh sklepnih predlogov.

VI. Predlog

135. Ob upoštevanju zgornjih preudarkov Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki sta jih postavili Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) in Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), odgovori:

1. Člen 3(2)(a) 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 ima potnik lahko „potrjeno rezervacijo“, če je od organizatorja potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo, prejel „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) navedene uredbe, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, čeprav organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let in od tega ni prejel potrditve te rezervacije; to pa ne velja, če je prejel dokument, naslovljen „Prijava potovanja“, ki ni izraz zavezujoče zaveze organizatorja potovanja, da bo opravil potovanje, navedeno v tem dokumentu.
2. Zgolj dejstvo, da rezervacija organizatorja potovanja pri letalskem prevozniku za zadevni let ni bila potrjena s časom odhoda ali časom prihoda, navedenim v rezervaciji potnika pri organizatorju potovanja, ali da je bila ta rezervacija organizatorja potovanja opravljena po rezervaciji potnika, ne izključuje, da je letalski prevoznik v razmerju do takega potnika lahko „dejanski letalski prevoznik“ v smislu člena 2(b) Uredbe (ES) št. 261/2004.
3. „Prvotno načrtovani čas prihoda“ leta v smislu člena 2(h), člena 5(1)(c) ter člena 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe (ES) št. 261/2004 lahko glede na okoliščine zadeve izhaja tudi iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) navedene uredbe, ki ga je organizator potovanja izdal potniku.
4. Če dejanski letalski prevoznik let, rezerviran v okviru paketnega potovanja, preloži na zgodnejši čas za vsaj dve uri, gre za odpoved leta v smislu člena 2(l) in člena 5(1) Uredbe (ES) št. 261/2004.
5. V primerih, v katerih preložitev leta na zgodnejši čas pomeni „odpoved leta“, dejanski letalski prevoznik ne more znižati odškodnine iz člena 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 na podlagi člena 7(2) navedene uredbe.
6. Ponudba spremembe poti v smislu člena 8(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004 pod pogoji iz tega člena lahko zajema obvestilo pred začetkom potovanja glede prestavitve leta na zgodnejši čas.
7. Člen 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004 dejanskemu letalskemu prevozniku nalaga, da mora potnika obvestiti o tem, natančno pri katerem podjetju in na katerem naslovu lahko vloži morebitni zahtevek za odškodnino, in po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži svojemu zahtevku. Glede obsega pravice do odškodnine za upoštevanje določb člena 14(2) zadostuje, da so v pisnih obvestilih navedena pravila, ki so v zvezi s tem določena v navedeni uredbi; ni potrebno, da je izračunan konkreten znesek glede na posamezen primer.