



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 21. decembra 2021 *

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Skupna pravila na področju odškodnine in pomoči potnikom v primerih odpovedi ali velike zamude letov – Člena 2 in 3 – Pojmi ‚dejanski letalski prevoznik‘, ‚potrjena rezervacija‘ in ‚predvideni čas prihoda‘ – Členi 5, 7 in 8 – Prestavitev odhoda leta na zgodnejši čas glede na prvotno predvideni čas odhoda – Opredelitev – Znižanje zneska odškodnine – Ponudba spremembe poti – Člen 14 – Obveznost obveščanja potnikov o njihovih pravicah – Obseg“

V združenih zadevah C-146/20, C-188/20, C-196/20 in C-270/20,

katerih predmet so štirje predlogi za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, od katerih je enega vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) z odločbo z dne 16. junija 2020, ki je na Sodišče prispela 18. junija 2020 (C-270/20), tri pa je vložilo Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) z odločbami z dne 17. februarja 2020 (C-146/20) in z dne 6. aprila 2020 (C-188/20 in C-196/20), ki so na Sodišče prispele 20. marca 2020 (C-146/20), 30. aprila 2020 (C-188/20) in 6. maja 2020 (C-196/20), v postopkih

AD,

BE,

CF

proti

Corendon Airlines (C-146/20)

in

JG, ki ga zakonito zastopata MI in LH,

LH,

MI,

NJ, ki ga zakonito zastopata MI in LH,

proti

* Jezik postopka: nemščina.

OP kot likvidacijskemu upravitelju družbe Azurair GmbH,

ob udeležbi

alltours flugreisen GmbH (C-188/20),

in

Eurowings GmbH

proti

flightright GmbH (C-196/20)

ter

AG,

MG,

HG,

proti

Austrian Airlines AG (C-270/20),

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi L. Bay Larsen, podpredsednik Sodišča v funkciji predsednika prvega senata,
J.-C. Bonichot in M. Safjan (poročevalec), sodnika,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: D. Dittert, vodja oddelka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 16. junija 2021,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za JG, LH, MI in NJ H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt,
- za Eurowings GmbH Y. Pochyla in W. Bloch, Rechtsanwälte,
- za AG, MG in HG F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- za Corendon Airlines in OP kot likvidacijskega upravitelja družbe Azurair GmbH N. Serfort, Rechtsanwalt,
- za flightright GmbH sprva T. Mauser, nato R. Weist in M. Michel, Rechtsanwälte,

- za Austrian Airlines AG C. Krones, Rechtsanwalt,
- za nemško vlado J. Möller, M. Hellmann, J. Heitz, U. Kühne in U. Bartl, agenti,
- za avstrijsko vlado A. Posch, G. Kunnert in J. Schmoll, agenti,
- za Evropsko komisijo K. Simonsson, R. Pethke in G. Braun, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 23. septembra 2021
izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlogi za sprejetje predhodne odločbe se nanašajo na razlago člena 2(b), od (f) do (h) in (l), člena 3(2)(a), člena 5(1), 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10, in popravek v UL 2019, L 119, str. 202).
- 2 Ti predlogi so bili vloženi v okviru sporov med letalskimi potniki in letalskimi prevozniki (C-146/20, C-188/20 in C-270/20) ter med letalskim prevoznikom in družbo flightright GmbH, ki je vstopila v pravice letalskih potnikov (C-196/20), glede odškodnine tem potnikom na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004.

Pravni okvir

- 3 V uvodnih izjavah 1 in 20 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:
„(1) Ukrepanje [Unije] na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.
[...]
(20) 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;

[...]

- (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 [Unije].

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; [...]

- (b) je potnike letalski prevoznik ali organizator potovanja premestil iz rezerviranega leta na drug let, ne glede na razlog.

[...]“

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 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]“

8 Člen 8(1) te uredbe določa:

„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:

„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.“

10 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 dvehurne zamude. Prav tako je treba potnikom v pisni obliki posredovati podatke za povezavo stikov s pristojnim nacionalnim organom iz člena 16.“

Spori o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

Zadeva C-146/20

- 11 Letalski potniki AD, BE in CF so pri turistični agenciji rezervirali paketno potovanje v Antalyo (Turčija). Po tej rezervaciji je letalski prevoznik Corendon Airlines potrdil, da bo let opravljen 18. maja 2018 iz Düsseldorfa (Nemčija) v Antalyo s časom odhoda, določenim ob 10.20. Družba Corendon Airlines je nato let prestavila za eno uro in 40 minut nazaj, to je na 8.40 istega dne, vendar je ohranila isto številko leta.

- 12 Ker ti potniki leta, prestavljenega na zgodnejši čas, niso ujeli, so pri Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) vložili tožbo proti družbi Corendon Airlines, v kateri so med drugim poskušali doseči izplačilo odškodnine na podlagi člena 5(1)(c) in člena 7(1)(b) Uredbe št. 261/2004. Navedeni potniki so v podporo tožbi trdili, da niso bili obveščeni o prestavitvi svojega leta na zgodnejši čas in da je ta prestavitev v resnici „odpoved“ navedenega leta v smislu člena 5(1) te uredbe. Družba Corendon Airlines je, nasprotno, menila, da je te potnike o prestavitvi njihovega leta na zgodnejši čas obvestil organizator potovanja, in sicer 8. maja 2018.
- 13 Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je menilo, da prestavitev leta za eno uro in 40 minut nazaj ne pomeni „odpovedi“ tega leta, ker je bila ta prestavitev zanemarljiva, in je zato tožbo navedenih potnikov zavrnilo.
- 14 Ti so zoper sodbo tega sodišča vložili pritožbo pri Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija), ki je predložitveno sodišče v zadevi C-146/20. To sodišče se sprašuje, ali je razlogovanje, ki ga je upoštevalo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), v skladu z Uredbo št. 261/2004.
- 15 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]?“

Zadeva C-188/20

- 16 LH je zase in za druge letalske potnike pri turistični agenciji rezervirala paketno potovanje v Side (Turčija), ki je vključevalo povratni letalski prevoz med Düsseldorfom in Antalyo.
- 17 LH je prejela dokument, naslovljen „Prijava na potovanje“, na katerem sta bila navedena dva leta letalskega prevoznika Azurair GmbH, in sicer prvi let s številko ARZ 8711 dne 15. julija 2018 iz Düsseldorfa v Antalyo s časom odhoda ob 6.00 in časom prihoda ob 10.30 ter drugi let s številko ARZ 8712 dne 5. avgusta 2018 iz Antalye v Düsseldorf s časom odhoda ob 12.00 in časom prihoda ob 14.45. Na tem dokumentu je bilo poleg teh podatkov z velikimi tiskanimi črkami navedeno: „Začasni vozni redi – zaradi vaše varnosti prosimo, da preverite lete na svojih vovovnicah“.
- 18 Potniki so odpotovali na letih s številčkama, navedenima v navedenem 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. V teh okoliščinah so ti potniki pred Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) od družbe Azurair zahtevali plačilo odškodnine na podlagi člena 7(1)(b) Uredbe št. 261/2004. Ob sklicevanju na podatke, navedene v „Prijavi na potovanje“, so trdili, da je imel odhodni let ob prihodu več kot triurno zamudo, medtem ko je bil povratni let odpovedan, saj je prestavitev leta na zgodnejši čas treba opredeliti kot „odpoved“ v smislu člena 5(1) te uredbe.

- 19 Družba Azurair je trdila, da zadevnih letov ni načrtovala s časoma, navedenima v „Prijavi na potovanje“, 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.
- 20 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. Odhodni let, kot je naveden v tem dokumentu, naj torej ob prihodu ne bi imel več kot triurne zamude. Čeprav je bil povratni let dejansko prestavljen na zgodnejši čas, naj ta prestavitev prav tako glede na načrtovane čase, ki jih je navedla družba Azurair, ne bi bila „odpoved“ v smislu člena 2(l) navedene uredbe. Družba Azurair je poleg tega predlagala, naj se morebitna odškodnina zniža na podlagi člena 7(2)(b) te uredbe, ker naj bi potniki v končni namembni kraj prispeli le dve uri in petdeset minut pred predvidenim časom prihoda.
- 21 Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je tožbo zavrnilo z obrazložitvijo, da dokument „Prijava na potovanje“ 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 začasne vozne rede letov. Iz predložitvene odločbe je razvidno, da ni bilo dokumenta, ki bi ga bilo mogoče opredeliti kot „vozovnico“ v smislu člena 2(f) te uredbe.
- 22 Letalski potniki so zoper sodbo tega sodišča vložili pritožbo pri Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu), ki je predložitveno sodišče v zadevi C-188/20. To se sprašuje, ali je stališče, ki ga je sprejelo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), v skladu z določbami Uredbe št. 261/2004.
- 23 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) [te uredbe], s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko leta, 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 leta, 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) ter 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 v smislu člena 2(f) [te uredbe]?

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, in sicer za vsaj dve uri in 10 minut?
5. Ali lahko dejanski letalski prevoznik na podlagi člena 7(2) [Uredbe št. 261/2004] zniža odškodnino v skladu s členom 7(1) [te uredbe], če se let prestavi na zgodnejši čas v časovnih mejah iz člena 7(2) te 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 natančnem imenu in naslovu podjetja, pri katerem lahko vloži zahtevek za posamezen znesek, določen glede na oddaljenost, in po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži svojemu zahtevku?

Zadeva C-196/20

24. Letalska potnika sta 24. oktobra 2017 pri turistični agenciji rezervirala paketno potovanje, ki je vključevalo povratni letalski prevoz med Hamburgom (Nemčija) in Palmo de Mallorco (Španija).
25. Ta potnika sta od organizatorja potovanja ITS prejela dokument, naslovljen „Prijava na potovanje“, v katerem je bilo za odhod navedeno, da bo let 22. maja 2018 opravil letalski prevoznik Eurowings pod številko EW 7582 s predvidenim časom odhoda ob 7.30 in predvidenim časom prihoda ob 10.05.
26. Navedena potnika sta dejansko odpotovala z letom s to številko. Vendar v končni namembni kraj nista prispela ob 10.05, ampak ob 21.08. Ker sta ta potnika svoje morebitne pravice do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004 odstopila družbi flightright, je ta pri Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) vložila tožbo, v kateri je trdila, da sta imela ta potnika potrjeno rezervacijo za zadevni let, katerega prihod je bil predviden ob 10.05.
27. Družba Eurowings je odgovorila, da sta potnika imela potrjeno rezervacijo za let s številko EW 7582, katerega prihod je bil predviden ob 19.05. Zato je zamuda znašala manj kot tri ure, kar naj ne bi omogočalo pridobitve odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004.
28. Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je zahtevku družbe flightright ugodilo z obrazložitvijo, da je dokument „Prijava na potovanje“, ki ga je izdal organizator potovanja ITS, „rezervacija“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 2(f) te uredbe. Navedeno sodišče je namreč menilo, da je dokument, imenovan „Prijava na potovanje“, poslan zadevnima potnikoma, „drugačen dokaz“ v smislu navedenega člena 2(g), saj ta določba zahteva le, da organizator potovanja sprejme rezervacijo. Iz predložitvene odločbe je razvidno, da ni obstajal dokument, ki bi ga bilo mogoče opredeliti kot „vozovnico“ v smislu člena 2(f) navedene uredbe.

- 29 Družba Eurowings je zoper sodbo navedenega sodišča vložila pritožbo pri Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu), ki je predložitveno sodišče v zadevi C-196/20. 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.
- 30 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 leta, 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 leta, 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) ter člena 7(1), drugi stavek, in (2) [Uredbe št. 261/2004], ko se presoja pravica do odškodnine zaradi odpovedi leta ali velike zamude leta, lahko izhaja iz ‚drugačnega dokaza‘, ki ga je organizator potovanja izdal potniku, ali pa je treba pri tem upoštevati vozovnico na podlagi člena 2(f) [te uredbe]?“

Zadeva C-270/20

- 31 Letalski potniki AG, MG in HG so pri letalskem prevozniku Austrian Airlines 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 ta let odpovedala in tem potnikom ponudila let z odhodom istega dne ob 10.20 in prihodom v Kairo ob 13.50, kar so ti potniki sprejeli. Potniki so tako v končni namembni kraj prispeli 11 ur in 55 minut pred prvotno predvidenim časom prihoda.
- 32 Družba Austrian Airlines je vsakemu od teh potnikov plačala odškodnino v višini 200 EUR na podlagi člena 7(2)(b) Uredbe št. 261/2004, ki določa 50-odstotno znižanje odškodnine, določene v členu 7(1)(b) te uredbe.
- 33 Navedeni potniki so pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) vložili tožbo proti družbi Austrian Airlines, v kateri so poskušali doseči izplačilo polne odškodnine v skladu s členom 7(1)(b) navedene uredbe. V utemeljitev tožbe so navedli, da čeprav v Kairo niso prispeli z zamudo, so zaradi predčasnega prihoda utrpeli enako škodo, kot če bi prišli z veliko zamudo, in da so ponudbo družbe Austrian Airlines za zgodnejši let sprejeli le, ker bi pri drugi možnosti, ki jo je ta ponudila, izgubili dva počitniška dneva.

- 34 Bezirksgerecht 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 prileti prej.
- 35 Potniki iz postopka v glavni stvari v zadevi C-270/20 so zoper sodbo tega sodišča vložili pritožbo pri Landgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), ki je predložitveno sodišče v tej zadevi. To sodišče se sprašuje, ali se lahko člen 7(2)(b) Uredbe št. 261/2004, v skladu s katerim se odškodnina lahko zniža za 50 %, če zamuda ob prihodu ne presega treh ur, lahko uporabi tudi za predčasni prihod glede na prvotno načrtovani let. V zvezi s tem predložitveno sodišče poudarja, da lahko glede na merila iz te določbe precej zgodnejši vzlet potniku povzroči enako resne nevšečnosti kot prepozen prihod.
- 36 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 sta 11 ur in 55 minut pred urama odhoda in prihoda odpovedanega leta?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje v zadevah C-188/20 in C-196/20

- 37 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) s prvim vprašanjem v zadevi C-188/20, ki je enako prvemu vprašanju v zadevi C-196/20, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ima potnik na voljo „potrjeno rezervacijo“ v smislu te določbe, če organizator potovanja temu potniku, s katerim ima sklenjeno pogodbo, pošlje „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) te uredbe, s katerim prevoznik navedenemu potniku obljublja določen let, opredeljen z navedbo kraja odhoda in kraja prihoda, časa odhoda in časa prihoda ter številke leta, čeprav ta organizator potovanja od zadevnega letalskega prevoznika ni prejel potrditve časa odhoda in prihoda za ta let.
- 38 V obravnavanem primeru je iz predložitvenih odločb v zadevah C-188/20 in C-196/20 razvidno, da je dokument, ki ga je organizator potovanja posredoval letalskim potnikom, vseboval informacije o vozni redih letov, ki se razlikujejo od tistih, ki jih je letalski prevoznik nazadnje posredoval organizatorju potovanja. Te informacije pa tem potnikom niso bile posredovane, tako da so imeli ti na voljo le informacije v dokumentu, ki jim ga je posredoval organizator potovanja.
- 39 Glede tega je treba spomniti, da člen 3 Uredbe št. 261/2004 ureja področje uporabe te uredbe s tem, da v skladu z odstavkom 2(a) te uredbe zahteva, da ima potnik potrjeno rezervacijo za zadevni let.
- 40 V Uredbi št. 261/2004 pojem „potrjena rezervacija“ ni opredeljen. Je pa pojem „rezervacija“ v členu 2(g) te uredbe opredeljen kot „dejstvo, da ima potnik vozovnico ali drugačen dokaz, ki navaja, da je letalski prevoznik ali organizator potovanja rezervacijo sprejel in registriral“.

- 41 Iz te opredelitve izhaja, da rezervacijo lahko predstavlja tudi „drugačen dokaz“, iz katerega izhaja, da je rezervacijo sprejel in registriral ali letalski prevoznik ali organizator potovanja. Iz tega sledi, da ima rezervacija, ki jo je sprejel in registriral zadnjenavedeni, enako vrednost kot rezervacija, ki jo je sprejel in registriral letalski prevoznik.
- 42 Zato, če ima letalski potnik „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004, ki ga izda organizator potovanja, je ta drugačni dokaz enak „rezervaciji“ v smislu te določbe.
- 43 V obravnavanem primeru predložitveno sodišče v zadevah C-188/20 in C-196/20 izhaja iz predpostavke, da prijave na potovanje, ki jih je posredoval organizator potovanja potnikom iz postopka v glavni stvari v teh zadevah, pomenijo „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004. Vendar je treba zlasti v okviru položaja v zadevi C-188/20 poudariti, da je v tej prijavi izrecno navedena začasnost voznih redov letov. V teh okoliščinah mora navedeno sodišče ugotoviti, ali navedene prijave dejansko pomenijo sprejeto in registrirano rezervacijo v smislu tega člena 2(g).
- 44 Če je odgovor pritrdilen, se predložitveno sodišče, natančneje, sprašuje, ali lahko rezervacijo „potrdi“ v smislu člena 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 tudi organizator potovanja, in ne le letalski prevoznik.
- 45 Glede tega je treba ugotoviti, da v členu 3(2)(a) te uredbe ni pojasnjeno, ali organizator potovanja lahko potrdi rezervacijo.
- 46 V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le pojme iz te določbe, ampak tudi njeno sobesedilo in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je (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 41 in navedena sodna praksa).
- 47 Glede sobesedila, v katero je umeščena ta določba, je treba navesti, da v več določbah Uredbe št. 261/2004 za njihovo uporabo ni razlikovanja med organizatorjem potovanja in letalskim prevoznikom. Tako je zlasti v členu 3(2)(a), prva alineja, te uredbe, ki določa, da čas prijave na let lahko sporoči letalski prevoznik, organizator potovanja ali pooblaščen potovalna agencija. To velja tudi za člen 3(2)(b) navedene uredbe, v skladu s katerim lahko tako letalski prevoznik kot tudi organizator potovanja potnika premestita na drug let.
- 48 Poleg tega bi bilo v nasprotju s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov, določenim v uvodni izjavi 1 te uredbe, če bi se štelo, da rezervacijo lahko potrdi le letalski prevoznik, s čimer bi se potniku naložilo breme preverjanja informacij, ki jih zagotovi organizator potovanja.
- 49 Namen Uredbe št. 261/2004 je namreč to, da tveganje, da organizatorji potovanja potnikom v okviru svojih dejavnosti zagotovijo napačne informacije, prevzame letalski prevoznik. V tem okviru potnik ni udeležen v razmerju med letalskim prevoznikom in organizatorjem potovanja ter od njega ni mogoče zahtevati, da si priskrbi informacije v zvezi s tem.
- 50 Iz zadnjenavedenih preudarkov prav tako izhaja, da okoliščina, da organizator potovanja od zadevnega letalskega prevoznika ni prejel potrdila o času odhoda in času prihoda leta, ne more vplivati na presojo iz točke 43 te sodbe, ki jo mora opraviti predložitveno sodišče.

- 51 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje v zadevah C-188/20 in C-196/20 odgovoriti, da je treba člen 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ima potnik na voljo „potrjeno rezervacijo“ v smislu te določbe, če organizator potovanja temu potniku, s katerim ima sklenjeno pogodbo, pošlje „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) te uredbe, s katerim prevoznik obljublja določen let, opredeljen z navedbo kraja odhoda in kraja prihoda, časa odhoda in časa prihoda ter številke leta, in to celo, če ta organizator potovanja od zadevnega letalskega prevoznika ni prejel potrditve časa odhoda in prihoda za ta let.

Drugo vprašanje v zadevah C-188/20 in C-196/20

- 52 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) z drugim vprašanjem v zadevi C-188/20, ki je enako drugemu vprašanju v zadevi C-196/20, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(b) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti kot „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu te določbe v razmerju do potnika, če je zadnjenavedeni z organizatorjem potovanja sklenil pogodbo za določen let, ki ga je ta letalski prevoznik opravil, ne da bi navedeni letalski prevoznik potrdil vozne rede leta ali ne da bi organizator potovanja za tega potnika opravil rezervacijo pri tem istem letalskem prevozniku.
- 53 Glede tega je treba opozoriti, da je pojem „dejanski letalski prevoznik“ v členu 2(b) te uredbe opredeljen kot letalski prevoznik, 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.
- 54 Ta opredelitev torej določa dva kumulativna pogoja za to, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti kot „dejanskega letalskega prevoznika“, ki se nanašata po eni strani na izvedbo zadevnega leta in po drugi strani na obstoj pogodbe, sklenjene s potnikom (sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 18).
- 55 V prvem pogoju je izpostavljen pojem „let“, ki pomeni osrednji element tega pogoja. Sodišče pa je že razsodilo, da je treba ta pojem razumeti kot „en letalski prevoz, ki je tako na neki način ‚enota‘ tega prevoza, ki ga opravi letalski prevoznik, ki določi svojo pot“ (sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 19 in navedena sodna praksa).
- 56 Iz tega izhaja, da je treba šteti, da je dejanski letalski prevoznik tisti prevoznik, ki v okviru svoje dejavnosti prevoza potnikov sprejme odločitve za izvedbo konkretnega leta, vključno z določitvijo njegove poti, in s tem za ustvarjenje ponudbe zračnega prevoza za zadevne osebe. Sprejetje take odločitve namreč pomeni, da ta letalski prevoznik prevzame odgovornost za izvedbo navedenega leta, kar med drugim vključuje morebitne odpovedi leta ali velike zamude ob prihodu (sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 20).
- 57 V obravnavanem primeru ni sporno, da se je v položajih, obravnavanih v zadevah C-188/20 in C-196/20, edina sprememba, ki jo je izvedel letalski prevoznik glede prijave na potovanje, ki je bila posredovana zadevnim potnikom, nanašala na vozne rede leta.
- 58 Kot pa je generalni pravobranilec navedel v točki 66 sklepnih predlogov, zgolj okoliščina, da rezervacija potnika pri organizatorju potovanja vsebuje vozne rede letov, ki jih letalski prevoznik ni potrdil v okviru notranje rezervacije med tem prevoznikom in tem organizatorjem potovanja, ne more zadostovati za ugotovitev, da pogoji, določeni v členu 2(b) Uredbe št. 261/2004, niso izpolnjeni.

- 59 Za letalskega prevoznika, ki je dal ponudbo zračnega prevoza, ki ustreza ponudbi, ki jo je organizator potovanja dal v okviru svojega razmerja s potnikom, čeprav lahko pride do sprememb te ponudbe, je treba šteti, da ima namen opraviti let v smislu člena 2(b) Uredbe št. 261/2004.
- 60 Taka razlaga je potrjena s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov, navedenim v uvodni izjavi 1 Uredbe št. 261/2004, saj je z njo mogoče zagotoviti, da bo potnikom, ki potujejo, izplačana odškodnina ali zagotovljena oskrba, ne da bi bilo treba upoštevati dogovore, ki jih je sklenil letalski prevoznik, ki je sprejel odločitev o izvedbi zadevnega leta po drugačnem voznem redu, kot je bil prvotno načrtovani, za dejansko zagotovitev tega leta (sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 23).
- 61 Pojasniti je treba tudi, da če bi dejanski letalski prevoznik moral plačati odškodnino potnikom na podlagi Uredbe št. 261/2004 zaradi ravnanja organizatorja potovanja, ima ta prevoznik možnost zahtevati odškodnino za povzročeno škodo od organizatorja potovanja v skladu s členom 13 te uredbe (glej v tem smislu sodbo z dne 11. maja 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, točka 29 in navedena sodna praksa).
- 62 Glede na zgoraj navedeno je treba na drugo vprašanje v zadevah C-188/20 in C-196/20 odgovoriti, da je treba člen 2(b) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti kot „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu te določbe v razmerju do potnika, če je zadnjenavedeni z organizatorjem potovanja sklenil pogodbo za določen let, ki ga je ta letalski prevoznik opravil, ne da bi navedeni letalski prevoznik potrdil vozne rede leta ali ne da bi organizator potovanja za tega potnika opravil rezervacijo pri tem istem letalskem prevozniku.

Tretje vprašanje v zadevah C-188/20 in C-196/20

- 63 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) s tretjim vprašanjem v zadevi C-188/20, ki je enako tretjemu vprašanju v zadevi C-196/20, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(h), člen 5(1)(c) ter člen 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da predvideni čas prihoda leta v smislu teh določb lahko za odškodnino, dolgovano na podlagi člena 7 te uredbe, izhaja iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) navedene uredbe, ki ga je organizator potovanja posredoval potniku, ali pa mora biti razviden iz „vozovnice“ v smislu člena 2(f) te iste uredbe.
- 64 Najprej je treba poudariti, da se člen 2(h), člen 5(1)(c) ter člen 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe št. 261/2004, ki v bistvu vsebujejo izraz „predvideni čas prihoda“, nanašajo na pogoje, pod katerimi bi bila pavšalna odškodnina lahko dolgovana v skladu s členom 7 te uredbe. Vendar navedena uredba ne vsebuje opredelitve pojma „predvideni čas prihoda“.
- 65 V obravnavanem primeru v položajih, obravnavanih v zadevah C-188/20 in C-196/20, ni sporno, da so imeli letalski potniki samo en dokument, imenovan „Prijava na potovanje“, ne da bi imeli dokument, ki bi ga bilo mogoče opredeliti kot „vozovnico“ v smislu člena 2(f) navedene uredbe.
- 66 Vendar imajo lahko potniki, kot je bilo poudarjeno v okviru preučitve prvega vprašanja v zadevah C-188/20 in C-196/20, ne le zadevno rezervacijo vozovnice, ampak tudi „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) te uredbe. Zato je v obravnavanem primeru – če dokument, zagotovljen potnikom iz postopka v glavni stvari v teh zadevah, pomeni „drugačen dokaz“ – treba ugotoviti, da so ti potniki imeli „rezervacijo“ v smislu te določbe, v kateri so bili navedeni vozni redi leta. Zato so

lahko legitimno menili, da ker jih organizator potovanja ali letalski prevoznik nista obvestila o nobeni spremembi, sta bila na voznihih redih, navedenih na tej rezervaciji, določena predvideni čas odhoda in čas prihoda v smislu določb iz točke 64 te sodbe.

- 67 Poleg tega je treba še pojasniti, da s sodbo z dne 26. februarja 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106), ni mogoče ovreči razlage, da lahko predvideni čas prihoda leta izhaja iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004. Drugače kot v okoliščinah položajev, obravnavanih v zadevah C-188/20 in C-196/20, je treba ugotoviti, da v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, ni posredoval noben organizator potovanja in je potnik imel „vozovnico“ v smislu člena 2(f) te uredbe.
- 68 Glede na zgoraj navedeno je treba na tretje vprašanje v zadevah C-188/20 in C-196/20 odgovoriti, da je treba člen 2(h), člen 5(1)(c) ter člen 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da predvideni čas prihoda leta v smislu teh določb lahko za odškodnino, dolgovano na podlagi člena 7 te uredbe, izhaja iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) navedene uredbe, ki ga je organizator potovanja posredoval potniku.

Četrto vprašanje v zadevi C-188/20 in prvo vprašanje v zadevi C-146/20

- 69 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) s četrтим vprašanjem v zadevi C-188/20, ki je podobno prvemu vprašanju v zadevi C-146/20, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(l) in člen 5(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se let šteje za odpovedan, če dejanski letalski prevoznik ta let prestavi za več ur nazaj.
- 70 Glede tega je treba navesti, da je pojem „odpoved“ v členu 2(l) te uredbe opredeljen kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden[...] in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“.
- 71 Pojem „let“ v navedeni uredbi ni opredeljen. Vendar kot je bilo opozorjeno v točki 55 te sodbe, je let v bistvu „en letalski prevoz, ki je tako na neki način ‚enota‘ tega prevoza, ki ga opravi letalski prevoznik, ki določi svojo pot“.
- 72 Poleg tega je Sodišče pojasnilo, na eni strani, da je načrt poti bistveni element leta, pri čemer se ta opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi letalski prevoznik (sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 30).
- 73 Na drugi strani iz opredelitve iz člena 2(l) Uredbe št. 261/2004 nikakor ni razvidno, da bi se poleg dejstva, da prvotno predvideni let ni bil opravljen, za „odpoved“ tega leta v smislu te določbe zahtevalo sprejetje izrecne odločitve o njegovi odpovedi (sodba z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, EU:C:2011:652, točka 29).
- 74 Res je, da člen 2(l) in člen 5(1) te uredbe ne določata, kako je treba obravnavati prestavitev leta na zgodnejši čas. Vendar je treba v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 46 te sodbe, za razlago določbe prava Unije upoštevati njeno besedilo ter njeno sobesedilo in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je.
- 75 V zvezi s tem je treba glede sobesedila, v katero se umeščata člen 2(l) in člen 5(1) Uredbe št. 261/2004, poudariti, da se ta uredba nanaša na primere prestavitve leta na zgodnejši čas v okviru sprememb poti, določenih v členu 5(1)(c)(ii) in (iii) navedene uredbe. Zadnjenavedena določba namreč določa, da mora dejanski letalski prevoznik potniku, čigar let je bil odpovedan,

plačati odškodnino, razen če ga ta prevoznik o odpovedi obvesti v rokih, določenih v tej določbi, in potniku ponudi spremembo poti, ki mu omogoča odhod največ od ene do dveh ur, odvisno od primera, pred odhodom po voznem redu in prihod v končni namembni kraj manj kot štiri ali dve uri, odvisno od primera, po prvotno predvidenem času prihoda.

- 76 Iz tega sledi, da je zakonodajalec Unije priznal, da lahko prestavitev leta na bistveno zgodnejši čas povzroči velike nevšečnosti za potnike, enako kot zamuda leta, saj potniki zaradi take prestavitve izgubijo možnost prostega razpolaganja s svojim časom ter organizacije svojega potovanja ali bivanja glede na svoja pričakovanja.
- 77 Tako je zlasti, kadar se potnik, ki je sprejel vse potrebne previdnostne ukrepe, ne more vkrcati na letalo zaradi prestavitve leta, ki ga je rezerviral, na zgodnejši čas. Tako je tudi, kadar se je potnik prisiljen znatno prilagoditi novi uri odhoda svojega leta, da bi ga lahko ujel.
- 78 Poleg tega je treba opozoriti, da je glavni cilj Uredbe št. 261/2004, kot je to razvidno iz njene uvodne izjave 1, zagotavljati visoko raven varstva potnikov (sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točka 26 in navedena sodna praksa).
- 79 Sodišče je tako razsodilo, da je treba v skladu s tem ciljem določbe, ki letalskim potnikom dajejo pravice, razlagati široko (sodba z dne 22. aprila 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, točka 61 in navedena sodna praksa).
- 80 Ker je tako namen Uredbe št. 261/2004 standardizirana in takojšna povrnitev različnih škod, ki jih pomenijo velike nevšečnosti v letalskem prevozu potnikov (sodba z dne 3. septembra 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, točka 25 in navedena sodna praksa), in glede na velike nevšečnosti, ki bi lahko potnikom nastale v okoliščinah, kakršne so te iz točke 76 te sodbe, je treba pojem „odpoved“ razlagati tako, da zajema položaj, v katerem je let prestavljen na bistveno zgodnejši čas.
- 81 Glede tega je treba razlikovati med položaji, v katerih prestavitev na zgodnejši čas nima nobenega vpliva ali ima zanemarljiv vpliv na možnost letalskih potnikov, da prosto razpolagajo s svojim časom, in položaji, katerih posledica so velike nevšečnosti zaradi prestavitve leta na bistveno zgodnejši čas, kot so opisane v točkah 76 in 77 te sodbe.
- 82 Da bi se prestavitev leta na bistveno zgodnejši čas razlikovala od zanemarljive prestavitve na zgodnejši čas, je treba za izhodišče vzeti prage, določene v členu 5(1)(c)(ii) in (iii) Uredbe št. 261/2004.
- 83 Poudariti je treba, da se primer prestavitve na zgodnejši čas razlikuje od primera zamude, glede katerega je Sodišče menilo, da potniki pridobijo pravico do odškodnine, če izgubijo tri ure ali več glede na trajanje, ki ga je prvotno predvidel prevoznik (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 57), saj se morajo potniki potruditi, da se lahko vkrcajo na letalo, zaradi prestavitve rezerviranega leta na zgodnejši čas. Ta razlika izhaja tudi iz okoliščine, da zakonodajalec Unije v členu 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 sprejema manj kot dveurne zamude, medtem ko prestavitve na zgodnejši čas ne smejo presegati ene ure.

- 84 Iz člena 5(1)(c)(iii) te uredbe izhaja, da lahko vsaka prestavitev na zgodnejši čas, ki znaša eno uro ali manj, pomeni, da je dejanski letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potniku na podlagi člena 7 navedene uredbe. Tako je treba šteti, da prestavitev na zgodnejši čas za več kot eno uro oziroma eno uro ali manj pomeni referenco za ugotovitev, ali gre v smislu uporabe člena 5 te uredbe za prestavitev na bistveno zgodnejši čas ali pa za zanemarljivo prestavitev.
- 85 Pri tej razlagi se upošteva uravnoteženje interesov letalskih potnikov in interesov dejanskih letalskih prevoznikov, ki je bilo cilj zakonodajalca Unije pri sprejetju Uredbe št. 261/2004 (glej po analogiji sodbo z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 39 in navedena sodna praksa).
- 86 Čeprav se potnikom omogoči pridobitev odškodnine za velike nevšečnosti ob prestavitvi leta na bistveno zgodnejši čas, ta razlaga namreč dejanske letalske prevoznike izvzema iz obveznosti plačila odškodnine, če ti prevozniki letalske potnike obvestijo o prestavitvi leta na zgodnejši čas pod pogoji, določenimi v členu 5(1)(c), od (i) do (iii), navedene uredbe.
- 87 Glede na zgoraj navedeno je treba na četrto vprašanje v zadevi C-188/20 in na prvo vprašanje v zadevi C-146/20 odgovoriti, da je treba člen 2(l) in člen 5(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se let šteje za „odpovedan“, če dejanski letalski prevoznik ta let prestavi nazaj za več kot eno uro.

Peto vprašanje v zadevi C-188/20 in edino vprašanje v zadevi C-270/20

- 88 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) in Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) s petim vprašanjem v zadevi C-188/20 in edinim vprašanjem v zadevi C-270/20 v bistvu sprašujeta, ali se člen 7(2) Uredbe št. 261/2004 uporablja za položaj, v katerem je čas prihoda leta, prestavljenega na zgodnejši čas, v mejah iz te določbe.
- 89 Glede tega je treba spomniti, da člen 7(2) te uredbe določa, da ima dejanski letalski prevoznik, kadar se potniku v skladu s členom 8 navedene uredbe ponudi sprememba poti do njegovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za od dveh do štirih ur glede na razdaljo leta, pravico znižati pavšalno odškodnino iz odstavka 1 tega člena 7 za 50 %.
- 90 Kot je generalni pravobranilec navedel v točki 105 sklepnih predlogov, je iz člena 7(2) Uredbe št. 261/2004 izrecno razvidno, da se pravica do znižanja zneska odškodnine nanaša na primer, v katerem dejanski letalski prevoznik predlaga spremembo poti, s katero je zamuda omejena na končni namembni kraj. V tej določbi pa nikakor ni omenjen položaj, v katerem potnik zaradi prestavitve svojega leta na zgodnejši čas prispe v končni namembni kraj pred prvotno predvidenim prihodom.
- 91 Glede tega je treba dodati, da je zakonodajalec Unije v okviru ponudbe spremembe poti iz člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 upošteval tako prestavitev na zgodnejši čas kot zamudo leta. Vendar ta zakonodajalec, čeprav se zaveda nevšečnosti, povezanih s prestavitvijo leta na zgodnejši čas, ni menil, da bi sprememba poti, ki jo predlaga dejanski letalski prevoznik in ki bi omogočala omejitev obsega škodljivih posledic predčasnega odhoda, lahko povzročila znižanje zneska odškodnine.
- 92 Če bi bilo treba to možnost odobriti dejanskemu letalskemu prevozniku, ki predlaga spremembo poti, zaradi katere pride do predčasnega prihoda, bi ta možnost sistematično dovoljevala znižanje zneska odškodnine, če bi ta letalski prevoznik prestavil let na bistveno zgodnejši čas.

- 93 Vendar po zgledu tega, kar je bilo navedeno v okviru četrtega vprašanja v zadevi C-188/20 in prvega vprašanja v zadevi C-146/20, prestavitev leta na bistveno zgodnejši čas povzroča resne nevšečnosti, ki upravičujejo pridobitev odškodnine. Okoliščina, da bi bilo treba v takem položaju vedno priznati znižanje zneska odškodnine zgolj zato, ker potnik ni v zamudi pri prihodu v svoj končni namembni kraj in je torej v mejah, postavljenih v členu 7(2) Uredbe št. 261/2004, naj bi bila v nasprotju s ciljem te uredbe, ki je okrepiti pravice potnikov, ki se srečujejo z velikimi nevšečnostmi.
- 94 Glede na zgoraj navedeno je treba na peto vprašanje v zadevi C-188/20 in na edino vprašanje v zadevi C-270/20 odgovoriti, da je treba člen 7(2) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se ne uporablja za položaj, v katerem je čas prihoda leta, prestavljenega na zgodnejši čas, v mejah iz te določbe.

Šesto vprašanje v zadevi C-188/20 in drugo vprašanje v zadevi C-146/20

- 95 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) s šestim vprašanjem v zadevi C-188/20, ki je podobno drugemu vprašanju v zadevi C-146/20, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(1)(a) in člen 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da informacija o prestavitvi leta na zgodnejši čas, sporočena potniku pred začetkom potovanja, lahko pomeni „ponudbo spremembe poti“ v smislu zadnjenavedene določbe.
- 96 Glede tega je iz člena 5(1)(a) v povezavi s členom 8(1)(b) te uredbe razvidno, da mora dejanski letalski prevoznik potnikom, na katere se nanaša odpoved leta, ponuditi spremembo poti v njihov končni namembni kraj pod primerljivimi pogoji prevoza in takoj, ko je mogoče.
- 97 Poudariti pa je treba, da prestavitev leta na zgodnejši čas, do kakršne je prišlo v položajih, obravnavanih v zadevah C-188/20 in C-146/20, lahko pomeni spremembo poti „pod primerljivimi pogoji prevoza“ v smislu člena 8(1)(b) navedene uredbe, ker je bil spremenjen le čas leta.
- 98 Poleg tega lahko ponudba spremembe poti, s katero je ponujen let, katerega čas odhoda je glede na uro odhoda odpovedanega leta prestavljen na zgodnejši čas, pomeni spremembo poti, izvedeno „takoj, ko je mogoče“, v smislu člena 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004, saj ta ponudba potniku omogoča, da čim prej prispe v svoj končni namembni kraj.
- 99 Dodati je treba, da mora dejanski letalski prevoznik potniku, čigar let je bil odpovedan, predlagati različne možnosti iz člena 8(1), od (a) do (c), te uredbe (glej v tem smislu sodbo z dne 29. julija 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, točka 58).
- 100 Da bi potnik lahko v primeru odpovedi učinkovito uveljavljal svoje pravice v smislu uvedne izjave 20 navedene uredbe, mu mora dejanski letalski prevoznik posredovati vse informacije o pravicah, ki izhajajo iz člena 8(1) te iste uredbe.
- 101 Glede na zgoraj navedeno je treba na šesto vprašanje v zadevi C-188/20 in na drugo vprašanje v zadevi C-146/20 odgovoriti, da je treba člen 5(1)(a) in člen 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da informacija o prestavitvi leta na zgodnejši čas, sporočena potniku pred začetkom potovanja, lahko pomeni „ponudbo spremembe poti“ v smislu zadnjenavedene določbe.

Sedmo vprašanje v zadevi C-188/20

- 102 Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu) s sedmim vprašanjem v zadevi C-188/20 v bistvu sprašuje, ali je treba člen 14(2) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik letalskega potnika obvestiti o natančnem imenu in naslovu podjetja, pri katerem lahko vloži zahtevek za odškodnino na podlagi člena 7 te uredbe, in o natančnem znesku te odškodnine ter po potrebi navesti, katere dokumente naj priloži svojemu odškodninskemu zahtevku.
- 103 Glede tega je treba opozoriti, da mora v skladu s členom 14(2) navedene uredbe dejanski letalski prevoznik, ki zavrne vkrcanje ali odpove let, vsakemu prizadetemu potniku posredovati pisno obvestilo o pravilih za prejem odškodnine in pomoči v skladu s to uredbo. V skladu s to določbo mora dejanski letalski prevoznik enako obvestilo posredovati vsakemu potniku, ki je prizadet zaradi najmanj dveurne zamude.
- 104 Navedeno določbo je treba razlagati ob upoštevanju uvodne izjave 20 Uredbe št. 261/2004, iz katere izhaja, da bi morali biti potniki v celoti obveščeni o svojih pravicah, med drugim v primeru odpovedi leta, da bi lahko učinkovito uveljavljali te pravice.
- 105 Pogoji za učinkovito uveljavljanje pravic, ki izhajajo iz te uredbe, je namreč, da se potnik lahko učinkovito obrne na podjetje, pri katerem lahko zahteva odškodnino na podlagi člena 7 navedene uredbe, tako da mora za to imeti natančno firmo in naslov tega podjetja.
- 106 Poleg tega obvestilo o pravilih za odškodnino, ki ga mora v skladu s členom 14(2) Uredbe št. 261/2004 zagotoviti dejanski letalski prevoznik, pomeni, da je potnik tudi obveščen o postopku, ki ga je treba uporabiti za uveljavljanje njegovih pravic. Glede tega mora dejanski letalski prevoznik potnika obvestiti o dokumentih, ki jih mora po potrebi priložiti odškodninskemu zahtevku.
- 107 Dejanski letalski prevoznik pa, nasprotno, potnika ni dolžan obvestiti o natančnem znesku odškodnine, ki jo lahko ta eventualno prejme na podlagi člena 7 te uredbe. Tako obvestilo se namreč ne nanaša 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.
- 108 Glede na zgoraj navedeno je treba na sedmo vprašanje v zadevi C-188/20 odgovoriti, da je treba člen 14(2) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik letalskega potnika obvestiti o natančnem imenu in naslovu podjetja, pri katerem lahko vloži zahtevek za odškodnino na podlagi člena 7 te uredbe, ter po potrebi navesti, katere dokumente naj priloži svojemu odškodninskemu zahtevku, ne da bi bilo temu prevozniku naloženo, da letalskega potnika obvesti o natančnem znesku odškodnine, ki jo lahko ta eventualno prejme na podlagi člena 7 navedene uredbe.

Stroški

- 109 Ker je ta postopek za stranke v postopkih v glavni stvari ena od stopenj v postopkih pred predložitvenima sodiščema, ti odločita o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (prvi senat) razsodilo:

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 na voljo „potrjeno rezervacijo“ v smislu te določbe, če organizator potovanja temu potniku, s katerim ima sklenjeno pogodbo, pošlje „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) te uredbe, s katerim prevoznik obljublja določen let, opredeljen z navedbo kraja odhoda in kraja prihoda, časa odhoda in časa prihoda ter številke leta, in to celo, če ta organizator potovanja od zadevnega letalskega prevoznika ni prejel potrditve časa odhoda in prihoda za ta let.
2. Člen 2(b) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti kot „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu te določbe v razmerju do potnika, če je zadnji navedeni z organizatorjem potovanja sklenil pogodbo za določen let, ki ga je ta letalski prevoznik opravil, ne da bi navedeni letalski prevoznik potrdil vozne rede leta ali ne da bi organizator potovanja za tega potnika opravil rezervacijo pri tem istem letalskem prevozniku.
3. Člen 2(h), člen 5(1)(c) ter člen 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da predvideni čas prihoda leta v smislu teh določb lahko za odškodnino, dolgovano na podlagi člena 7 te uredbe, izhaja iz „drugačnega dokaza“ v smislu člena 2(g) navedene uredbe, ki ga je organizator potovanja posredoval potniku.
4. Člen 2(l) in člen 5(1) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da se let šteje za „odpovedan“, če dejanski letalski prevoznik ta let prestavi nazaj za več kot eno uro.
5. Člen 7(2) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da se ne uporablja za položaj, v katerem je čas prihoda leta, prestavljenega na zgodnejši čas, v mejah iz te določbe.
6. Člen 5(1)(a) in člen 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da informacija o prestavitvi leta na zgodnejši čas, sporočena potniku pred začetkom potovanja, lahko pomeni „ponudbo spremembe poti“ v smislu zadnji navedene določbe.
7. Člen 14(2) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da mora dejanski letalski prevoznik letalskega potnika obvestiti o natančnem imenu in naslovu podjetja, pri katerem lahko vloži zahtevek za odškodnino na podlagi člena 7 te uredbe, ter po potrebi navesti, katere dokumente naj priloži svojemu odškodninskemu zahtevku, ne da bi bilo temu prevozniku naloženo, da letalskega potnika obvesti o natančnem znesku odškodnine, ki jo lahko ta eventualno prejme na podlagi člena 7 navedene uredbe.

Podpisi