Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 31. januarja 2013*

„Zračni promet — Uredba (ES) št. 261/2004 — Pojem ‚izredne razmere' — Obveznost pomoči potnikom v primeru odpovedi leta zaradi ‚izrednih razmer' — Ognjeniški izbruh, ki je povzročil zaprtje zračnega prostora — Izbruh islandskega ognjenika Eyjafjallajökull"

V zadevi C-12/11,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Dublin Metropolitan District Court (Irska) z odločbo z dne 10. novembra 2010, ki je prispela na Sodišče 10. januarja 2011, v postopku

Denise McDonagh

proti

Ryanair Ltd,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Lenaerts, v funkciji predsednika tretjega senata, E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz in D. Šváby (poročevalec), sodniki,

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodna tajnica: R. Şereş, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 9. februarja 2012,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za D. McDonagh J. Hennessy, solicitor,

— za Ryanair Ltd G. Berrisch, odvetnik, M. Hayden, Senior Counsel, in R. Aylward, Barrister-at-Law,

— za nemško vlado T. Henze in J. Kemper, agenta,

— za francosko vlado G. de Bergues in M. Perrot, agenta,

— za poljsko vlado M. Szpunar, agent,

— za vlado Združenega kraljestva S. Ossowski, agent,

* Jezik postopka: angleščina.

— za Evropski parlament L. G. Knudsen in A. Troupiotis, agenta,

— za Svet Evropske unije E. Karlsson in A. De Elera, agenta,

— za Evropsko komisijo K. Simonsson in N. Yerrell, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 22. marca 2012

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago in presojo veljavnosti členov 5(1)(b) in 9 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med D. McDonagh in družbo Ryanair Ltd (v nadaljevanju: Ryanair), ker ji ta družba ni nudila oskrbe iz člena 5(1)(b) Uredbe št. 261/2004 po izbruhu islandskega ognjenika Eyjafjallajökull, ki je povzročil odpoved njenega leta in širše zaprtje dela evropskega zračnega prostora.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

3 Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu, je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491, v nadaljevanju: Montrealska konvencija).

4 V zadnjem odstavku preambule Montrealske konvencije je navedeno:

„v prepričanju, da je skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov […]“

5 Člen 29 navedene konvencije določa:

„Pri prevozu potnikov, prtljage in tovora se lahko vsak zahtevek za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vloži le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji, brez poseganja v vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice. V takšni tožbi ni mogoče zahtevati kaznovalne, odvračilne ali druge odškodnine, katere namen ni povračilo škode.“

Pravo Unije

6 V uvodnih izjavah 1, 2, 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

(2) Zavrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.

[…]

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

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

7 Člen 5 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Odpoved leta“, določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

(a) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 8; in

(b) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 9(1)(a) in 9(2), kakor tudi pomoč, predvideno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), v primeru spremembe poti, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda novega leta najmanj naslednji dan po načrtovanem času odhoda odpovedanega leta; in

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:

(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.

[…]

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

[…]“

8 Člen 8 te uredbe določa ureditev pomoči, ki jo letalski prevoznik ponudi potnikom, in sicer glede njihove pravice do povračila stroškov ali spremembe poti.

9 Člen 9 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do oskrbe“, določa:

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

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

(b) hotelsko nastanitev kadar:

— je prenočitev čez noč ali več noči nujna, ali

— je nujen daljši postanek, kakor ga je potnik načrtoval;

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

2. Poleg tega se potnikom ponudi, da brezplačno opravijo dva telefonska klica, brezplačno pošljejo dve sporočili po teleksu ali faksu ali po elektronski pošti.

[…]“

10 Člen 12(1) iste uredbe, naslovljen „Dodatna odškodnina“, določa, da „[t]a uredba ne posega v pravice potnika do dodatne odškodnine. Odškodnina, ki je odobrena na podlagi te uredbe, se lahko odšteje od takšne odškodnine“.

11 Člen 16 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Kršitve“, določa:

„1. Vsaka država članica določi organ, ki je pristojen za izvajanje te uredbe glede letov iz letališč na svojem ozemlju in letov na ta letališča iz tretjih držav. Kadar je to primerno, mora ta organ ustrezno ukrepati, da zagotovi spoštovanje pravic potnikov. Države članice obvestijo Komisijo o organu, ki so ga določile v skladu s tem odstavkom.

[…]

3. Sankcije, ki jih določijo države članice za kršitve te uredbe, so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

12 D. McDonagh je 11. februarja 2010 pri družbi Ryanair rezervirala let iz Fara (Portugalska) v Dublin (Irska), ki je bil predviden za 17. april 2010 in je znašal 98 EUR. Islandski ognjenik Eyjafjallajökull je izbruhnil 20. marca 2010. Eksplozivna faza, ki je povzročila oblak ognjeniškega prahu na evropskem nebu, se je začela 14. aprila 2010. Organi, pristojni za zračni promet, so 15. aprila 2010 zaradi nevarnosti za letala zaprli zračni prostor več držav članic.

13 Let D. McDonagh je bil 17. aprila 2010 zaradi zaprtja irskega zračnega prostora odpovedan. Leti družbe Ryanair med celinsko Evropo in Irsko so se nadaljevali šele 22. aprila 2010, D. McDonagh pa je lahko v Dublin prišla šele 24. aprila 2010.

14 V obdobju od 17. do 24. aprila 2010 družba Ryanair tožeče stranke iz postopka v glavni stvari ni oskrbela v skladu s pravili iz člena 9 Uredbe št. 261/2004.

15 D. McDonagh je pri predložitvenem sodišču proti družbi Ryanair vložila tožbo, s katero je zahtevala odškodnino v znesku 1 129,41 EUR, kar ustreza stroškom prehrane, nakupa okrepčil, nastanitve in prevoza, ki jih je imela v tem obdobju.

16 Družba Ryanair je trdila, da zaprtje zračnega prostora dela Evrope po izbruhu ognjenika Eyjafjallajökull ne pomeni „izrednih razmer“ v smislu Uredbe št. 261/2004, ampak „posebej izredne razmere“, zaradi česar je oproščena ne le obveznosti plačila odškodnine, ampak tudi obveznosti oskrbe iz členov 5 in 9 te uredbe.

17 Dublin Metropolitan District Court je glede na dvome o tem, ali je obveznost navedene oskrbe v okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, lahko omejena, in ker Sodišče o tem še ni odločalo, prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali okoliščine, kot je zaprtje evropskega zračnega prostora zaradi izbruha vulkana Eyjafjallajökull na Islandiji, ki je povzročil obsežne in daljše motnje v letalskem prometu, presegajo ‚izredne razmere‘ v smislu Uredbe št. 261/2004?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je v takšnih okoliščinah obveznost zagotovitve oskrbe izključena po členih 5 in 9 [Uredbe št. 261/2004]?

3. Če je odgovor na drugo vprašanje nikalen, ali sta člena 5 in 9 [Uredbe št. 261/2004] neveljavna, če kršita načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelo ‚pravičnega ravnotežja interesov‘, kot izhaja iz Montrealske konvencije, in člena 16 in 17 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah [(v nadaljevanju: Listina)]?

4. Ali je treba obveznost iz členov 5 in 9 [Uredbe št. 261/2004] razlagati tako, da vsebuje omejitev, kot je časovna in/ali denarna omejitev obveznosti, da se zagotovi oskrba, če pride do odpovedi zaradi ‚izrednih razmer‘?

5. Če je odgovor na četrto vprašanje nikalen, ali sta člena 5 in 9 [Uredbe št. 261/2004] neveljavna, če kršita načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelo ‚pravičnega ravnotežja interesov‘, kot izhaja iz Montrealske konvencije, in člena 16 in 17 [Listine]?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Dopustnost

18 Svet Evropske unije v bistvu trdi, da vprašanja niso dopustna, ker niso upoštevna za spor o glavni stvari, saj se letalski potniki zaradi odpovedi leta in ne glede na vzrok zanjo pred nacionalnim sodiščem ne morejo sklicevati na to, da letalski prevoznik ni izpolnil obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004, da bi jim ta plačal odškodnino.

19 V zvezi s tem je treba opozoriti, da v skladu s členom 5(1)(b) Uredbe št. 261/2004 v primeru odpovedi leta letalski prevoznik zadevnim potnikom v skladu s pogoji iz te točke povrne stroške hrane in osvežilnih napitkov, nastanitve in komunikacijskih storitev iz člena 9 navedene uredbe.

20 Sodišče je že imelo priložnost pojasniti, da letalski potnik, kadar letalski prevoznik ne izpolni obveznosti iz navedenega člena 9, lahko uveljavlja pravico do odškodnine na podlagi elementov, navedenih v istih določbah (glej v tem smislu sodbo z dne 13. oktobra 2011 v zadevi Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, ZOdl., str. I-9469, točka 44), ker takega zahtevka ni mogoče razumeti tako, da se nanaša na odškodnino, namenjeno povrnitvi – kot povrnitvi posamezniku – škode, nastale zaradi odpovedi zadevnega leta, pod pogoji, določenimi med drugim v členu 22 Montrealske konvencije (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Sousa Rodríguez in drugi, točka 38).

21 Zahtevek, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, se namreč nanaša na zahtevo, naj letalski prevoznik enako izpolnjuje obveznost oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004, za katero je treba opozoriti, da se mora izpolniti pred ukrepi iz Montrealske konvencije (glej sodbi z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann, C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 32, in z dne 23. oktobra 2012 v združenih zadevah Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, točka 57).

22 Okoliščina, ki jo v zvezi s tem poudarja Svet, in sicer da vsaka država članica določi organ, pristojen za izvajanje Uredbe št. 261/2004, ki po potrebi sprejme ukrepe, potrebne za spoštovanje pravic potnikov, in pri katerem lahko vsak potnik v skladu s členom 16 navedene uredbe vloži pritožbo v zvezi s kršitvijo te uredbe, ne more izpodbiti pravice potnika do take povrnitve.

23 Navedenega člena namreč ni mogoče razlagati tako, da je pravica sankcioniranja letalskih prevoznikov zaradi nespoštovanja njihove obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 pridržana le nacionalnim organom, pristojnim za izvajanje te uredbe.

24 Zato je treba ugotoviti, da se letalski potnik pred nacionalnim sodiščem lahko sklicuje na to, da letalski prevoznik ni izpolnil svoje obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004, da bi mu ta prevoznik povrnil stroške, ki bi jih moral kriti na podlagi navedenih določb.

25 Zato so vprašanja upoštevna za rešitev spora, predlog za sprejetje predhodne odločbe pa je dopusten.

Vsebinska presoja

Prvo vprašanje

26 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da razmere, kot so zaprtje dela evropskega zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika Eyjafjallajökull, pomenijo „izredne razmere“ v smislu te uredbe, zaradi katerih letalski prevozniki niso oproščeni obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004, ali pa zaradi svoje posebne razsežnosti presegajo okvir tega pojma in tako tem prevoznikom ni treba izpolniti navedene obveznosti.

27 Najprej je treba ugotoviti, da pojem „izredne razmere“ ne spada med tiste pojme, ki so opredeljeni v členu 2 Uredbe št. 261/2004 ali v drugih določbah te uredbe, čeprav je iz uvodnih izjav 14 in 15 te uredbe razviden neizčrpen seznam teh razmer.

28 V tem okviru je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso pomen in obseg pojmov, ki v pravu Unije niso opredeljeni, določiti glede na njihov običajen pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporabljajo, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del so (zgoraj navedena sodba Wallentin-Hermann, točka 17).

29 V vsakdanjem jeziku se izraz „izredne razmere“ dobesedno nanaša na razmere „zunaj običajnega“. V okviru letalskega prevoza ta izraz označuje dogodek, ki ni značilen za običajno opravljanje dejavnosti zadevnega prevoznika in nanj ni mogoče učinkovito vplivati zaradi njegove narave in

njegovega izvora (zgoraj navedena sodba Wallentin-Hermann, točka 23). Povedano drugače, kot je navedel generalni pravobranilec v točki 34 sklepnih predlogov, gre za vse okoliščine, na katere letalski prevoznik ne more vplivati, ne glede na naravo in težo teh okoliščin.

30 Uredba št. 261/2004 ne vsebuje nobene navedbe, na podlagi katere bi bilo mogoče sklepati, da ta uredba poleg „izrednih razmer“, navedenih v njenem členu 5(3), priznava še ločeno kategorijo „posebej izrednih“ dogodkov, zaradi katerih bi bil letalski prevoznik oproščen vseh svojih obveznosti, vključno s tistimi iz člena 9 navedene uredbe.

31 Dalje, glede konteksta in ciljev iz člena 5 Uredbe št. 261/2004, ki določa obveznosti letalskega prevoznika v primeru odpovedi leta, je treba na eni strani opozoriti, da odstavek 3 navedenega člena določa, da je letalski prevoznik ob pojavu izrednih razmer oproščen le obveznosti plačila odškodnine iz člena 7 navedene uredbe. Zakonodajalec Unije je zato presodil, da je zagotavljanje oskrbe na podlagi člena 9 iste uredbe za letalskega prevoznika obvezno ne glede na dogodek, zaradi katerega je bil let odpovedan. Na drugi strani je iz uvodnih izjav 1 in 2 Uredbe št. 261/2004 jasno razvidno, da je namen navedene uredbe zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov, hkrati pa ta uredba upošteva zahteve glede varstva potrošnikov na splošno, saj odpoved leta potnikom povzroči velike nevšečnosti (zgoraj navedeni sodbi Wallentin-Hermann, točka 18, ter Nelson in drugi, točka 72).

32 Če pa bi okoliščine, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, zlasti zaradi svoje narave in svojih razsežnosti presegale okvir pojma „izredne razmere“ v smislu Uredbe št. 261/2004, bi bila taka razlaga v nasprotju ne le s pomenom tega pojma v vsakdanjem jeziku, ampak tudi s cilji navedene uredbe.

33 Zaradi take razlage bi namreč morali letalski prevozniki letalskim potnikom, ki bi bili zaradi odpovedi leta v delno neugodnem položaju, zagotoviti oskrbo na podlagi člena 9 Uredbe št. 261/2004, medtem ko potniki, kot je tožeča stranka v postopku v glavni stvari, ki bi bili še posebej ranljivi, ker bi morali več dni ostati na letališču, do nje ne bi bili upravičeni.

34 Glede na navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da okoliščine, kot je zaprtje dela evropskega zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika Eyjafjallajökull, pomenijo „izredne razmere“ v smislu te uredbe, zaradi katerih letalski prevozniki niso oproščeni obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 navedene uredbe.

35 Iz odgovora na prvo vprašanje izhaja, da na drugo in tretje vprašanje ni treba odgovoriti.

Četrto in peto vprašanje

36 Predložitveno sodišče s četrtim in petim vprašanjem, ki ju je treba obravnavati skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člena 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je v primeru odpovedi leta zaradi „izrednih razmer“, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, obveznost oskrbe potnikov iz teh določb časovno in finančno omejena, v nasprotnem primeru pa, ali sta navedeni določbi, če se razlagata tako, neveljavni glede na načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelo „pravičnega ravnotežja interesov“, kot izhaja iz Montrealske konvencije, in člena 16 in 17 Listine.

37 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je zakonodajalec Unije v primeru odpovedi leta zaradi pojava „izrednih razmer“ nameraval urediti obveznosti letalskih prevoznikov iz člena 5(1) Uredbe št. 261/2004.

38 V skladu z uvodno izjavo 15 in odstavkom 3 člena 5 te uredbe je z odstopanjem od odstavka 1 istega člena letalski prevoznik tako oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 navedene uredbe, če lahko dokaže, da so za odpoved krive izredne razmere, ki se jim ni bilo mogoče izogniti, čeprav so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, in sicer razmere, na katere letalski prevoznik dejansko ne more vplivati (zgoraj navedena sodba Nelson in drugi, točka 39).

39 V zvezi s tem je Sodišče poudarilo, da je v takih razmerah letalski prevoznik oproščen le obveznosti plačila odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004 in da zato obveznost oskrbe v skladu s členom 9 te uredbe ostaja (glej v tem smislu sodbo z dne 12. maja 2011 v zadevi Eglītis in Ratnieks, C-294/10, ZOdl., str. I-3983, točki 23 in 24).

40 Poleg tega iz besedila Uredbe št. 261/2004 ni razvidna nobena omejitev – bodisi časovna bodisi denarna – obveznosti oskrbe potnikov v izrednih razmerah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari.

41 Iz člena 9 Uredbe št. 261/2004 namreč izhaja, da so vse obveznosti oskrbe potnikov, žrtev odpovedi leta, v celoti naložene letalskemu prevozniku za celotno obdobje, v katerem morajo zadevni potniki čakati na spremembo poti. V tem smislu je iz odstavka 1(b) tega člena jasno razvidno, da letalski prevoznik brezplačno ponudi hotelsko nastanitev za „potrebno“ obdobje.

42 Poleg tega bi se zaradi vsake drugačne razlage, na podlagi katere bi bile priznane omejitve – bodisi časovne bodisi denarne – obveznosti letalskega prevoznika, da zagotovi oskrbo potnikov, katerih let je bil odpovedan, poseglo v cilje Uredbe št. 261/2004, na katere je bilo opozorjeno v točki 31 te sodbe, ker potniki zunaj sprejetih omejitev ne bi bili deležni oskrbe in bi bili tako prepuščeni sami sebi. Kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 52 sklepnih predlogov, je oskrba še zlasti pomembna ob nastanku dlje trajajočih izrednih razmer, torej je prav takrat, kadar je čakanje zaradi odpovedi leta še posebej dolgotrajno, treba poskrbeti, da ima letalski potnik, čigar let je bil odpovedan, ves čas čakanja dostop do najnujnejših izdelkov in storitev.

43 Zato in v nasprotju s trditvami družbe Ryanair iz Uredbe št. 261/2004 ni mogoče sklepati, da mora biti v okoliščinah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, obveznost oskrbe potnikov iz členov 5 in 9 te uredbe predmet bodisi časovnih bodisi denarnih omejitev.

44 Vendar je treba preveriti, ali razlaga, sprejeta v prejšnji točki, ni v nasprotju z načelom sorazmernosti, načelom „pravičnega ravnotežja interesov“, kot izhaja iz Montrealske konvencije, in načelom prepovedi diskriminacije ter s členoma 16 in 17 Listine. Po splošnem načelu razlage je namreč treba akt Unije, kolikor je mogoče, razlagati tako, da se ne vzbuja dvom o njegovi veljavnosti, in skladno s celotnim primarnim pravom (sodba z dne 16. septembra 2010 v zadevi Chatzi, C-149/10, ZOdl., str. I-8489, točka 43).

45 Prvič, glede načela sorazmernosti je treba opozoriti, da je Sodišče v točkah od 78 do 92 svoje sodbe z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403) že ugotovilo, da členi od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 niso neveljavni zaradi kršitve načela sorazmernosti.

46 Na podlagi nobenega elementa, niti zaradi neobstoja časovne ali denarne omejitve obveznosti oskrbe v okoliščinah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, pa ni mogoče izpodbiti ugotovitve glede veljavnosti, do katere je prišlo Sodišče v navedeni sodbi.

47 Dejstvo, da obveznost oskrbe, kakor je opredeljena v členu 9 Uredbe št. 261/2004, po trditvah družbe Ryanair povzroči določene finančne posledice za letalske prevoznike, ne more ovreči navedene ugotovitve, ker teh posledic ni mogoče šteti za pretirane glede na cilj visoke ravni varstva potnikov.

48 S pomenom cilja varstva potrošnikov, vključno torej z letalskimi potniki, je namreč mogoče upravičiti negativne gospodarske posledice – celo občutne – za nekatere gospodarske subjekte (zgoraj navedena sodba Nelson in drugi, točka 81 in navedena sodna praksa).

49 Poleg tega, kot je navedel generalni pravobranilec v točkah 58 in 60 sklepnih predlogov, morajo letalski prevozniki kot skrbni subjekti predvideti take stroške, povezane z obveznostjo oskrbe, da bi to obveznost po potrebi izpolnili, in lahko poleg tega stroške, nastale s to obveznostjo, prenesejo na ceno letalskih vozovnic.

50 Iz tega izhaja, da člena 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 nista v nasprotju z načelom sorazmernosti.

51 Zato je letalski potnik iz naslova odškodnine zaradi neizpolnitve obveznosti letalskega prevoznika glede oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 upravičen le do povrnitve zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev oskrbe navedenega potnika s strani letalskega prevoznika, o čemer pa mora presoditi nacionalno sodišče.

52 Drugič, glede načela „pravičnega ravnotežja interesov“, ki izhaja iz zadnjega odstavka preambule Montrealske konvencije, zadostuje opozoriti, da standardizirani in takojšnji ukrepi za nadomestitev škode iz Uredbe št. 261/2004, med katerimi je tudi obveznost oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan, ne spadajo med ukrepe, za katere Montrealska konvencija določa pogoje za izvedbo (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Wallentin-Hermann, točka 32 in navedena sodna praksa).

53 Zato ni treba presojati veljavnosti navedenih določb glede na načelo „pravičnega ravnotežja interesov“, ki izhaja iz navedene konvencije.

54 Tretjič, glede splošnega načela prepovedi diskriminacije ali enakega obravnavanja družba Ryanair trdi, da bi letalski prevozniki zaradi obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 v položaju, kakršen je ta iz postopka v glavni stvari, imeli obveznosti, ki jih v okoliščinah, podobnih tistim iz postopka v glavni stvari, ne bi bilo pri drugih načinih prevoza, ki so urejeni z Uredbo (ES) št. 1371/2007 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. oktobra 2007 o pravicah in obveznostih potnikov v železniškem prometu (UL L 315, str. 14), Uredbo (EU) št. 1177/2010 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. novembra 2010 o pravicah potnikov med potovanjem po morju in celinskih plovnih poteh ter spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL L 334, str. 1) in Uredbo (EU) št. 181/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. februarja 2011 o pravicah potnikov v avtobusnem prevozu in spremembi Uredbe (ES) št. 2006/2004 (UL L 55, str. 1), čeprav bi bili potniki zaradi obsežne in daljše motnje prevoza v podobnem položaju, ne glede na njihov način prevoza.

55 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v točkah od 93 do 99 zgoraj navedene sodbe IATA in ELFAA že ugotovilo, da členi od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 ne kršijo načela enakega obravnavanja.

56 Položaj podjetij, ki delujejo v sektorju dejavnosti različnih načinov prevoza, namreč ni primerljiv, ker – ob upoštevanju pogojev delovanja teh podjetij, pogojev njihove dostopnosti in razdelitve njihovih omrežij – ti različni načini prevoza glede pogojev za uporabo niso zamenljivi (zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA, točka 96).

57 V teh okoliščinah je zakonodajalec Unije lahko uvedel pravila, ki določajo raven varstva potrošnikov, ki se razlikuje glede na sektor zadevnega prevoza.

58 Iz tega izhaja, da člena 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 ne kršita načela prepovedi diskriminacije.

59 Četrtič, glede členov 16 in 17 Listine, ki zagotavljata svobodo gospodarske pobude oziroma lastninsko pravico, družba Ryanair meni, da obveznost oskrbe potnikov, ki jo imajo letalski prevozniki v okoliščinah, kakršne so te iz postopka v glavni stvari, tem prevoznikom odvzame del rezultatov njihovega dela in naložb, ki so jih izvedli.

60 V zvezi s tem je treba najprej opozoriti, da svoboda gospodarske pobude in lastninska pravica nista absolutni pravici, ampak ju je treba upoštevati glede na njuno funkcijo v družbi (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2012 v zadevi Deutsches Weintor, C-544/10, točka 54 in navedena sodna praksa).

61 Dalje, člen 52(1) Listine določa, da je uresničevanje pravic, ki jih priznava ta listina, lahko omejeno, če so te omejitve predpisane z zakonom, če spoštujejo bistveno vsebino teh pravic in svoboščin, če so ob upoštevanju načela sorazmernosti potrebne in če dejansko ustrezajo ciljem splošnega interesa, ki jih priznava Unija, ali so potrebne zaradi zaščite pravic in svoboščin drugih.

62 Nazadnje, kadar si konkurira več pravic, ki jih varuje pravni red Unije, je treba to presojo opraviti ob spoštovanju potrebne uskladitve zahtev, povezanih z varstvom teh različnih pravic, in pravilnega ravnotežja med njimi (glej v tem smislu sodbo z dne 29. januarja 2008 v zadevi Promusicae, C-275/06, ZOdl., str. I-271, točki 65 in 66, in zgoraj navedeno sodbo Deutsches Weintor, točka 47).

63 V obravnavani zadevi se predložitveno sodišče sklicuje na člena 16 in 17 Listine. Vendar je treba prav tako upoštevati njen člen 38, ki skuša, tako kot člen 169 PDEU, v politikah Unije zagotoviti visoko raven varstva potrošnikov, vključno z letalskimi potniki. Kot je bilo opozorjeno v točki 31 te sodbe, je namreč varstvo potnikov med glavnimi cilji Uredbe št. 261/2004.

64 Iz točk od 45 do 49 te sodbe v zvezi z načelom sorazmernosti pa izhaja, da je treba člena 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004, kot sta bila razložena v točki 43 te sodbe, šteti za skladna z zahtevo po uskladitvi različnih temeljnih pravic in določitvi pravilnega ravnotežja med njimi.

65 Iz tega izhaja, da navedeni določbi ne kršita členov 16 in 17 Listine.

66 Zato je treba na četrto in peto vprašanje odgovoriti, da je treba člena 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora biti v primeru odpovedi leta zaradi „izrednih razmer“, katerih trajanje je enako tistemu iz postopka v glavni stvari, obveznost oskrbe letalskih potnikov izpolnjena, ne da bi to vplivalo na veljavnost navedenih določb.

Letalski potnik pa je iz naslova odškodnine zaradi neizpolnitve obveznosti letalskega prevoznika glede oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 upravičen le do povrnitve zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev oskrbe navedenega potnika s strani letalskega prevoznika, o čemer pa mora presoditi nacionalno sodišče.

Stroški

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

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

1. **Člen 5 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 okoliščine, kot je zaprtje dela evropskega zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika Eyjafjallajökull, pomenijo „izredne razmere“ v smislu te uredbe, zaradi katerih letalski prevozniki niso oproščeni obveznosti oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004.**

2. **Člena 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da mora biti v primeru odpovedi leta zaradi „izrednih razmer“, katerih trajanje je enako tistemu iz postopka v glavni stvari, obveznost oskrbe letalskih potnikov izpolnjena, ne da bi to vplivalo na veljavnost navedenih določb.**

Letalski potnik pa je iz naslova odškodnine zaradi neizpolnitve obveznosti letalskega prevoznika glede oskrbe iz členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 upravičen le do povrnitve zneskov, ki so glede na okoliščine vsakega posameznega primera potrebni, primerni in razumni za to, da se nadomesti opustitev oskrbe navedenega potnika s strani letalskega prevoznika, o čemer pa mora presoditi nacionalno sodišče.

Podpisi