

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 19. novembra 2009*

V združenih zadevah C-402/07 in C-432/07,

katerih predmet sta predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki sta ju vložili Bundesgerichtshof (Nemčija) in Handelsgericht Wien (Avstrija) z odločbama z dne 17. julija in 26. junija 2007, ki sta prispeli na Sodišče 30. avgusta in 18. septembra 2007, v postopkih

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

proti

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)

* Jezik postopka: nemščina.

in

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

proti

Air France SA (C-432/07),

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik tretjega senata v funkciji predsednika četrtega senata, R. Silva de Lapuerta, sodnica, E. Juhász, G. Arestis in J. Malenovský (poročevalec), sodniki,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,
sodna tajnica: R. Şereş, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 24. septembra 2008,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za C. Sturgeona, G. Sturgeona in A. Sturgeon R. Schmid, odvetnik,
- za S. Böcka in C. Lepuschitz M. Wukoschitz, odvetnik,
- za Condor Flugdienst GmbH C. Marko in C. Döring, odvetnika,
- za Air France SA O. Borodajkewycz, odvetnik,
- za avstrijsko vlado E. Riedl, zastopnik,
- za grško vlado S. Chala in D. Tsagkaraki, zastopnici,
- za francosko vlado G. de Bergues in A. Hare, zastopnika,

- za italijansko vlado I. M. Braguglia, zastopnik, skupaj z W. Ferrante, avvocato dello Stato,

- za poljsko vlado M. Dowgielewicz, zastopnik,

- za švedsko vlado A. Falk, zastopnica,

- za vlado Združenega kraljestva T. Harris, zastopnica, skupaj z D. Beardom, barrister,

- za Komisijo Evropskih skupnosti R. Vidal-Puig in P. Dejmek, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 2. julija 2009

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predloga za sprejetje predhodne odločbe se nanašata na razlago členov 2, točka (l), 5, 6 in 7 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 L 46, str. 1).

- 2 Ta predloga sta bila vložena v okviru sporov med tožečimi strankami C. Sturgeonom in njegovo družino (v nadaljevanju: družina Sturgeon) ter toženo stranko letalsko družbo Condor Flugdienst GmbH (v nadaljevanju: Condor) (C-402/07) na eni strani ter med tožečima strankama S. Böckom in C. Lepuschitz in toženo stranko letalsko družbo Air France SA (v nadaljevanju: Air France) (C-432/07) na drugi strani, ker sta ti letalski družbi zavrnila plačilo odškodnine tem potnikom, ki so na letališče v namembnem kraju prispeli s petindvajset- oziroma dvaindvajseturno zamudo glede na čas prihoda po voznem redu.

Pravni okvir

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

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

- (2) Zavrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.
- (3) Čeprav je Uredba Sveta (EGS) št. 295/91 z dne 4. februarja 1991 o vzpostavljanju skupnih pravil za sistem odškodnin za zavrnjeno vkrcanje v rednem zračnem prevozu [(UL L 36, str. 5)] uvedla osnovno varstvo potnikov, pa je število potnikov, ki jim je proti njihovi volji zavrnjeno vkrcanje, kakor tudi število potnikov, ki so prizadeti zaradi odpovedi brez predhodnega opozorila in zaradi velikih zamud, še vedno preveliko.
- (4) Zato mora Skupnost zvišati standarde varstva, ki jih določa navedena uredba, da okrepi pravice potnikov in zagotovi letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji.“

4 V uvodni izjavi 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„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.“

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

„V tej uredbi:

[...]

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

6 Člen 5 navedene uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]“

7 Člen 6 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Zamuda leta“, določa:

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

(a) za dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) za štiri ure ali več za lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(a) dve uri za vse lete do vključno 1500 kilometrov; ali

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

(c) štiri ure za vse lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

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

[...]"

- 9 Člen 8(1) navedene uredbe določa, da se pri sklicevanju na ta člen potnikom ponudi izbira med povračilom cene vozovnice skupaj s povratnim letom na izhodiščno mesto odhoda v skladu s točko (a) ali spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj v skladu s točkama (b) in (c).

- 10 Na podlagi člena 9 Uredbe št. 261/2004 se pri sklicevanju na ta člen potnikom brezplačno ponudi v skladu s točko (a) odstavka 1 tega člena obroke hrane in osvežilne napitke, v skladu s točkama (b) in (c) istega odstavka hotelsko nastanitev in prevoz do kraja nastanitve ter v skladu z odstavkom 2 istega člena možnost, da brezplačno opravijo dva telefonska klica, brezplačno pošljejo dve sporočili po teleksu ali faksu ali po elektronski pošti.

Spora o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

Zadeva C-402/07

- 11 Družina Sturgeon je pri družbi Condor rezervirala povratni let od Frankfurta na Majni (Nemčija) do Toronta (Kanada).
- 12 Povratni let Toronto–Frankfurt na Majni je bil predviden za 9. julij 2005 ob 16.20. Potniki za ta let so bili po prijavi na let obveščeni, da je ta odpovedan, kar je bilo prikazano tudi na tabli prihodov in odhodov. Prtljaga je bila potnikom vrnjena, ti pa so bili nato prepeljani v hotel, kjer so prenočili. Naslednji dan so se prijavi pri okencu druge letalske družbe na let, ki je imel isto številko kot rezervirani let. Družba Condor ni načrtovala novega leta z isto številko na zadevni dan. Potnikom so bili dodeljeni drugi sedeži kot prejšnji dan. Poleg tega rezervacija ni bila spremenjena v rezervacijo za predvideni let druge družbe. Potniki na zadevnem letu so prispeli v Frankfurt na Majni 11. julija 2005 okoli 7. ure, kar je s približno petindvajseturno zamudo glede na predvideni vozni red.

- 13 Družina Sturgeon je menila, da glede na vse navedene okoliščine in zlasti glede na več kot petindvajseturno zamudo navedeni let ni imel zamude, ampak je bil odpovedan.
- 14 Družina Sturgeon je pri Amtsgericht Rüsselsheim (Nemčija) vložila tožbo zoper družbo Condor, od katere je zahtevala odškodnino 600 EUR na osebo in odškodnino za škodo, ker ta po njihovem mnenju ni nastala zaradi zamude, ampak zaradi odpovedi leta.
- 15 Družba Condor je predlagala zavrnitev te tožbe, ker je zadevni let imel zamudo in ni bil odpovedan. To zamudo je pred postopkom razložila z orkanom nad Karibskim morjem, med postopkom pa je navedeno zamudo pripisala tehničnim napakam na letalu in boleznim posadke.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim je odločilo, da je šlo za zamudo, in ne za odpoved, ter je zato zavrnilo odškodninski zahtevek družine Sturgeon. Ta je vložila pritožbo zoper to sodbo pri Landgericht Darmstadt, ki je potrdilo sodbo na prvi stopnji.
- 17 Družina Sturgeon je zato vložila revizijo pri Bundesgerichtshof.

18 Bundesgerichtshof je menilo, da je odločitev o navedeni reviziji odvisna od razlage členov 2, točka (l), in 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004, zato je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

- „1. Ali je za razlago izraza ‚odpoved‘ odločilno, ali je bil prvotno predvideni let odpravljen, tako da zamuda ne glede na njeno trajanje ne pomeni odpovedi, če letalski prevoznik prvotno predvidenega leta dejansko ne odpravi?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen: v katerih okoliščinah se zamuda predvidenega leta ne obravnava več kot zamuda, temveč kot odpoved? Ali je odgovor na to vprašanje odvisen od trajanja zamude?“

Zadeva C-432/07

19 S. Böck in C. Lepuschitz sta pri družbi Air France rezervirala povratni let na redni liniji od Dunaja (Avstrija) do Ciudad de Mexica (Mehika) prek Pariza (Francija).

20 Odhod za let Ciudad de Mexico–Pariz, na katerem bi morala biti S. Böck in C. Lepuschitz, je bil predviden za 7. marec 2005 ob 21.30. Ob prijavi na let sta bila zadevna potnika takoj obveščena, da je bil njun let odpovedan, ne da bi bila prijava na let opravljena. Let je bil odpovedan zaradi spremembe voznega reda letov med Ciudadom de Mexicom in Parizom zaradi tehnične napake na letalu, ki bi moralo leteti med Parizom in Ciudadom de Mexicom, ter zaradi upoštevanja obveznega počitka posadke.

- 21 Da bi S. Böck in C. Lepuschitz čim prej prispela v namembni kraj, sta sprejela ponudbo družbe Air France za let z letalsko družbo Continental Airlines, pri katerem je bil odhod predviden za naslednji dan, 8. marca 2005, ob 12.20. Njuni vozovnici sta bili najprej stornirani, nato pa sta jima bili izdani novi vozovnici na okencu zadnjenavedene družbe.
- 22 Drugi potniki za navedeni let Ciudad de Mexico–Pariz, ki niso izkoristili možnosti leta z družbo Continental Airlines, so poleteli iz Ciudad de Mexica skupaj z dodatnimi potniki 8. marca 2005 ob 19.35. Ta let, katerega prvotni številki je bila dodana črka „A“, je bil opravljen poleg rednega leta, ki ga je prav tako opravila družba Air France istega dne.
- 23 S. Böck in C. Lepuschitz sta prispela na Dunaj s približno dvaindvajseturno zamudo glede na predvideni vozni red.
- 24 Zadevna potnika sta pri Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Avstrija) vložila tožbo zoper družbo Air France, od katere sta zahtevala 600 EUR odškodnine na osebo na podlagi členov 5 in 7(1)(c) Uredbe št. 261/2004 zaradi odpovedi njunega leta. Navedeno sodišče je zavrnilo ta zahtevek, ker kljub očitni zamudi leta na podlagi Uredbe št. 261/2004 ni mogoče sklepati, da je bil odpovedan. S. Böck in C. Lepuschitz sta zoper to sodbo vložila pritožbo pri Handelsgericht Wien.

25 V teh okoliščinah je Handelsgericht Wien prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

- „1. Ali je treba člen 5 v povezavi s členoma 2, točka (l), in 6 Uredbe [...] št. 261/2004 [...] razlagati tako, da dvaindvajseturna zamuda odhoda pomeni ‚zamudo‘ v smislu člena 6?

2. Ali je treba člen 2, točka (l), Uredbe [...] št. 261/2004 razlagati tako, da primeri, v katerih so potniki prepeljani precej pozneje (dvaindvajset ur pozneje) z letom, ki se opravi pod daljšo številko leta (prvotni številki leta je dodan ‚A‘) in ki prevažajo samo del – čeprav velik – potnikov, ki so imeli rezervacijo za prvotni let, vendar tudi dodatne potnike, ki niso imeli rezervacije za prvi let, pomenijo ‚odpovedi‘, in ne ‚zamude‘?

Če je odgovor na drugo vprašanje pritrdilen:

3. Ali je treba člen 5(3) Uredbe [...] št. 261/2004 razlagati tako, da tehnične težave z letalom in zaradi njih nastale spremembe voznega reda leta pomenijo izredne razmere (ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi)?“

26 Zadevi C-402/07 in C-432/07 sta bili s sklepom predsednika Sodišča z dne 19. oktobra 2007 združeni za pisni in ustni postopek ter izdajo sodbe.

Vprašanja za predhodno odločanje

- 27 Tožeče stranke iz postopkov v glavni stvari pri predložitvenih sodiščih zahtevajo od družb Condor in Air France plačilo odškodnine, določene v členu 7 Uredbe št. 261/2004, ker so s tema družbama prispeli na namembno letališče s petindvajset-ozziroma dvaindvajseturno zamudo glede na prihod po voznem redu. Družbi Condor in Air France trdita, da te tožeče stranke nimajo pravice do odškodnine, ker zadevni leti niso bili odpovedani, ampak so imeli zamudo, in ker je v Uredbi št. 261/2004 določena pravica do odškodnine le ob odpovedi leta. Poleg tega ti letalski družbi trdita, da je zamuda na navedenih letih posledica tehničnih napak na letalu, ki spadajo v okvir pojma „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, kar naj bi ju oprostilo obveznosti plačila odškodnine.
- 28 Da bi se v teh okoliščinah predložitvenima sodiščema dal koristen odgovor, je treba postavljena vprašanja razumeti tako, da se v bistvu nanašajo na vprašanja,
- ali je treba zamudo leta razumeti kot odpoved leta v smislu členov 2, točka (l), in 5 Uredbe št. 261/2004, če je ta zamuda velika;
 - ali je treba člene 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je za uporabo določb o pravici do odškodnine iz člena 7 te uredbe mogoče potnike, katerih let ima zamudo, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan, in
 - ali spada tehnična napaka na letalu v okvir pojma „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

Prvi del vprašanj za predhodno odločanje, ki se nanaša na pojem zamude

- 29 Uredba št. 261/2004 ne vsebuje opredelitve pojma „zamuda leta“. Vendar je mogoče ta pojem natančneje opredeliti ob upoštevanju njegovega sobesedila.
- 30 Prvič, v zvezi s tem je treba spomniti, da pojem „let“ v smislu Uredbe št. 261/2004 sestavlja en zračni prevoz, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot (sodba z dne 10. julija 2008 v zadevi Emirates Airlines, C-173/07, ZOdl., str. I-5237, točka 40). Tako je pot bistveni element leta, pri čemer se ta opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi prevoznik.
- 31 Poleg tega je iz člena 6 Uredbe št. 261/2004 razvidno, da je zakonodajalec Skupnosti uvedel pojem „zamuda leta“, ki je določen le glede na odhod po voznem redu, kar torej pomeni, da morajo drugi elementi leta po odhodu ostati nespremenjeni.
- 32 Tako ima let „zamudo“ v smislu člena 6 Uredbe št. 261/2004, če je opravljen, kot je bil prvotno načrtovan, in je dejanski odhod ob poznejši uri od predvidene.
- 33 Drugič, treba je poudariti, da je v skladu s členom 2, točka (l), Uredbe št. 261/2004 odpoved leta v nasprotju z zamudo posledica tega, da prvotno predvideni let ni bil opravljen. Iz tega izhaja, da tvorijo v zvezi s tem odpovedani leti in leti z zamudo dve jasno ločeni kategoriji letov. Na podlagi te uredbe torej ni mogoče sklepati, da se lahko let z zamudo opredeli kot „odpovedan let“ samo zato, ker je bila zamuda daljša oziroma celo velika.

34 Zato ni mogoče šteti, da je let, ki ima zamudo, ne glede na njeno trajanje, oziroma čeprav je zamuda velika, odpovedan, če je odhod opravljen, kot je bil prvotno načrtovan.

35 V teh okoliščinah, če so bili potniki prepeljani 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 prvotno drugače načrtovan od prvotno predvidenega leta.

36 Tako je načeloma mogoče sklepati, da gre za odpoved, če se let, ki je bil prvotno predviden in ki ima zamudo, nadomesti z drugim letom, to je kadar se let ne opravi, kot je bil prvotno načrtovan, in se potniki tega leta pridružijo potnikom leta, ki je bil tudi načrtovan, ne glede na let, ki so ga tako premeščeni potniki rezervirali.

37 Vendar pa načeloma ni mogoče sklepati, da gre za zamudo ali odpoved leta na podlagi navedbe „zamuda“ ali „odpovedan“ na tabli prihodov in odhodov na letališču ali na podlagi navedb zaposlenih pri letalskem prevozniku. Prav tako načeloma ni odločilno dejstvo, da je potnikom vrnjena prtljaga ali da ti dobijo nove vstopne kupone. Te okoliščine namreč niso povezane z objektivnimi značilnostmi leta. Pripisati jih je mogoče napakam pri opredelitvi ali dejavnikom na zadevnem letališču, lahko pa nastanejo zaradi čakanja in nujnosti, da zadevni potniki prenočijo v hotelu.

38 Načeloma ni odločilno niti, da je sestava skupine potnikov s prvotno rezervacijo povsem enaka sestavi skupine, ki je pozneje prepeljana. Če se namreč zamuda glede na prvotno predvideno uro odhoda podaljša, se lahko število potnikov iz prve skupine zmanjša, ker je bil nekaterim ponujen drug let in ker nekateri iz osebnih razlogov niso

več želeli potovati z letom, ki ima zamudo. In nasprotno, nič ne nasprotuje temu, da prevoznik pred vzletom letala, ki ima zamudo, sprejme dodatne potnike, če so se na prvotno predvidenem letu mesta sprostila.

- 39 Glede na navedeno je treba na prvi del postavljenih vprašanj odgovoriti, da je treba člene 2, točka (l), 5 in 6 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ni mogoče šteti, da je let, ki ima zamudo, ne glede na njeno trajanje, oziroma čeprav je zamuda velika, odpovedan, če ga letalski prevoznik opravi, kot je bil prvotno načrtovan.

Drugi del vprašanj za predhodno odločanje, ki se nanaša na pravico do odškodnine ob zamudi

- 40 Člen 5(1) Uredbe št. 261/2004 določa, da imajo zadevni potniki ob odpovedi leta pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7 te uredbe.

- 41 Vendar pa iz besedila Uredbe št. 261/2004 ni izrecno razvidno, da imajo tako pravico potniki, katerih let ima zamudo. Kot pa je Sodišče poudarilo v svoji sodni praksi, je treba pri razlagi določbe prava Skupnosti upoštevati ne le njene pojme, ampak tudi njeno sobesedilo in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je (glej zlasti sodbi z dne 19. septembra 2000 v zadevi Nemčija proti Komisiji, C-156/98, Recueil, str. I-6857, točka 50, in z dne 7. decembra 2006 v zadevi SGAE, C-306/05, ZOdl., str. I-11519, točka 34).

42 V zvezi s tem je treba navesti, da je izrek akta Skupnosti neločljivo povezan z obrazložitvijo tega akta, tako da ga je treba razlagati ob upoštevanju razlogov za njegovo sprejetje, če je to potrebno (sodba z dne 29. aprila 2004 v zadevi Italija proti Komisiji, C-298/00 P, Recueil, str. I-4087, točka 97 in navedena sodna praksa).

43 Poudariti je treba, da čeprav je možnost sklicevanja na „izredne razmere“, zaradi česar so lahko letalski prevozniki oproščeni obveznosti plačila odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, določena le v členu 5(3) te uredbe, ki se nanaša na odpoved leta, pa je v uvodni izjavi 15 te uredbe navedeno, da se je mogoče na to utemeljitev sklicevati tudi, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določeno letalo določenega dne vpliva na nastanek „velike zamude [ali] zamude prek noči“. Ker je pojem velike zamude naveden v okviru izrednih razmer, je treba šteti, da ga je zakonodajalec povezal tudi s pravico do odškodnine.

44 To je implicitno podprto tudi s ciljem Uredbe št. 261/2004, ker je iz uvodnih izjav od 1 do 4 te uredbe, zlasti iz uvodne izjave 2, razvidno, da je namen navedene uredbe zagotavljati visoko raven varstva letalskih potnikov, ne glede na to, ali so v položaju, v katerem jim je bilo zavrnjeno vkrcanje, je let odpovedan ali ima veliko zamudo, saj so bile vsem povzročene podobne velike težave in nevšečnosti, povezane z letalskim prevozom.

45 To velja še zlasti, ker je treba določbe, ki letalskim potnikom dajejo pravice, vključno s tistimi, ki dajejo pravico do odškodnine, razlagati široko (glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann, C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 17).

46 V teh okoliščinah ni mogoče vnaprej domnevati, da potniki, katerih let ima zamudo, nimajo pravice do odškodnine in da jih za priznanje take pravice ni mogoče izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan.

- 47 Dalje je treba opozoriti, da je treba v skladu s splošnim načelom razlage akt Skupnosti, kolikor je mogoče, razlagati tako, da se ne vzbuja dvom o njegovi veljavnosti (glej v tem smislu sodbo z dne 4. oktobra 2001 v zadevi Italija proti Komisiji, C-403/99, Recueil, str. I-6883, točka 37). Če je določbo prava Skupnosti mogoče razlagati na več načinov, je prav tako treba dati prednost razlagi, ki ohrani njen polni učinek (glej zlasti sodbi z dne 22. septembra 1988 v zadevi Land de Sarre in drugi, 187/87, Recueil, str. 5013, točka 19, in z dne 24. februarja 2000 v zadevi Komisija proti Franciji, C-434/97, Recueil, str. I-1129, točka 21).
- 48 V zvezi s tem je treba navesti, da je treba vsak akt Skupnosti razlagati v skladu z vsem primarnim pravom, vključno z načelom enakega obravnavanja, ki zahteva, naj se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in naj se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno (sodbi z dne 14. decembra 2004 v zadevi Swedish Match, C-210/03, ZOdl. str. I-11893, točka 70, in z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA, C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 95).
- 49 Ob upoštevanju cilja Uredbe št. 261/2004, ki je izboljšanje varstva letalskih potnikov, tako da se nadomestijo škode, ki zadevnim potnikom nastanejo med letalskim prevozom, je treba položaje, za katere velja ta uredba, primerjati zlasti glede na vrsto in pomembnost različnih nevšečnosti in škod, ki nastanejo zadevnim potnikom (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, točke 82, 85, 97 in 98).
- 50 V obravnavanem primeru je treba primerjati položaj potnikov, katerih let ima zamudo, in položaj potnikov, katerih let je odpovedan.
- 51 V zvezi s tem je treba spomniti, da je namen Uredbe št. 261/2004 standardizirano in takoj nadomestiti škodo, in sicer z različnimi oblikami ukrepov, ki so predmet ureditev v zvezi z zavrnitvijo vkrcanja, odpovedjo in veliko zamudo leta (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, točka 43).

- 52 Namen Uredbe št. 261/2004 je s temi ukrepi nadomestiti med drugim tudi škodo, ki jo za zadevne potnike predstavlja izguba časa, ki se lahko glede na njegovo nepovrnljivost nadomesti le z odškodnino.
- 53 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da navedena škoda nastane tako potnikom, katerih let je odpovedan, kot potnikom, katerih let ima zamudo, če je pred prihodom v namembni kraj potovalni čas daljši od tistega, ki ga je prvotno določil letalski prevoznik.
- 54 Zato je treba ugotoviti, da potnikom, katerih let je odpovedan, in potnikom, katerih let ima zamudo, nastane podobna škoda, ki jo predstavlja izguba časa, in da so tako v primerljivih položajih za uporabo določb o pravici do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004.
- 55 Natančneje, položaj potnikov, katerih let ima zamudo, se le malo razlikuje od položaja potnikov, katerih let je bil odpovedan in katerih pot je bila spremenjena v skladu s členom 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 in ki so v skrajnem primeru lahko o odpovedi leta obveščeni, ko pridejo na letališče (glej sodbo z dne 9. julija 2009 v zadevi Rehder, C-204/08, ZOdl., str. I-6073, točka 19).
- 56 Na eni strani sta namreč ti skupini potnikov načeloma ob istem času obveščeni o dogodku, zaradi katerega je njihov letalski prevoz otežen. Na drugi strani, čeprav so potniki iz obeh skupin prepeljani do končnega namembnega kraja, ga dosežejo pozneje, kot je bilo prvotno predvideno, in zato podobno izgubijo čas.

- 57 Vendar pa imajo potniki, katerih pot je bila spremenjena v skladu s členom 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004, pravico do odškodnine iz člena 7 te uredbe, če jim sprememba poti, ki jo ponudi prevoznik, ne zagotavlja odhoda največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihoda v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu. Ti potniki tako pridobijo pravico do odškodnine, če izgubijo tri ure ali več glede na trajanje, ki ga je prvotno predvidel prevoznik.
- 58 Če nasprotno potniki, katerih let je imel zamudo, ne bi pridobili pravice do odškodnine, bi bili obravnavani manj ugodno, čeprav morebiti med prevozom podobno izgubijo tri ure ali več.
- 59 Takega različnega obravnavanja pa ni mogoče utemeljiti z nobenim objektivnim preudarkom.
- 60 Ker je škoda, ki nastane letalskim potnikom ob odpovedi ali veliki zamudi leta, podobna, ni mogoče različno obravnavati potnikov, katerih let ima zamudo, in potnikov, katerih let je odpovedan, ne da bi se kršilo načelo enakega obravnavanja. To velja še zlasti ob upoštevanju cilja, ki mu sledi Uredba št. 261/2004, namreč povečati varstvo vseh letalskih potnikov.
- 61 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, 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 uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik.

- 62 Ta rešitev je poleg tega v skladu z uvodno izjavo 15 Uredbe št. 261/2004. Kot je bilo namreč navedeno v točki 43 te sodbe, je treba šteti, da je s to uvodno izjavo zakonodajalec povezal s pravico do odškodnine tudi pojem „velika zamuda“. Poudariti je treba, da ta pojem ustreza zamudi, na katero je zakonodajalec vezal nekatere pravne posledice. Ker so že v členu 6 te uredbe priznane take pravne posledice, če imajo nekateri leti dve uri zamude, uvodna izjava 15 navedene uredbe nujno zajema tri- ali večurne zamude.
- 63 Pojasniti je treba, da je mogoče znesek odškodnine, ki ga je treba plačati potniku na podlagi odstavka 1 člena 7 Uredbe št. 261/2004, zmanjšati za 50 odstotkov, če so izpolnjeni pogoji iz odstavka 2 tega člena. Čeprav se ta zadnja določba nanaša na spremembo potnikove poti, pa je treba ugotoviti, da je znesek predvidene odškodnine odvisen le od zamude, ki nastane potniku, tako da nič ne nasprotuje uporabi te določbe *mutatis mutandis* za odškodnine, izplačane potnikom, katerih let je imel zamudo. Iz tega je razvidno, da je mogoče znesek odškodnine, ki ga je treba izplačati potniku, katerega let je imel zamudo in ki prispe v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno predvideni uri prihoda, zmanjšati za 50 odstotkov v skladu s točko (c) odstavka 2 člena 7 Uredbe št. 261/2004, če je zamuda manjša od štirih ur za let, ki ne spada pod točki (a) in (b) tega odstavka.
- 64 Dejstvo, da člen 6 Uredbe št. 261/2004 za potnike, katerih let ima zamudo, določa različne oblike pomoči na podlagi členov 8 in 9 te uredbe, ne izpodbija sklepa iz točke 61 te sodbe.
- 65 Kot je namreč Sodišče že poudarilo, Uredba št. 261/2004 določa različne oblike ukrepov za standardizirano in takojšnjo nadomestitev škod, ki jih pomenijo nevšečnosti, nastale zaradi zamud v letalskem prevozu potnikov (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, točki 43 in 45).

- 66 Ti ukrepi so avtonomni v tem smislu, da ustrezajo različnim ciljem in so namenjeni nadomestitvi različnih škod, ki jih povzročijo navedene zamude.
- 67 Vendar pa je treba spomniti, da je s sprejetjem Uredbe št. 261/2004 zakonodajalec nameraval tudi uravnotežiti interese letalskih potnikov in letalskih prevoznikov. Uvedel je nekatere pravice v korist teh potnikov in hkrati v uvodni izjavi 15 in členu 5(3) te uredbe določil, da letalski prevozniki niso dolžni plačati odškodnine, če lahko dokažejo, da so za odpoved ali veliko zamudo leta krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, to je okoliščine, nad katerimi letalski prevoznik nima dejanskega nadzora.
- 68 Treba je še poudariti, da izpolnitev obveznosti v skladu z Uredbo št. 261/2004 ne vpliva na pravico letalskega prevoznika, da kot določa člen 13 te uredbe, zahteva regres od katere koli osebe, ki je povzročila zamudo, vključno s tretjimi. S takim regresom se lahko omili oziroma izniči finančno breme, ki ga nosijo navedeni prevozniki zaradi teh obveznosti. Poleg tega se ne zdi nerazumno, da te obveznosti, s pridržkom zgoraj navedene pravice do regresa, najprej nosijo letalski prevozniki, ki jih s potniki veže prevozna pogodba, na podlagi katere imajo ti pravico do leta, ki ne sme biti niti odpovedan niti imeti zamude (zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA, točka 90).
- 69 Glede na navedeno je treba na drugi del vprašanj za predhodno odločanje odgovoriti, da je treba člene 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je za uporabo določb o pravici do odškodnine mogoče potnike, katerih let ima zamudo, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan, in da se tako lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 te uredbe, če zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več, to je če prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik. Vendar potniki nimajo pravice do odškodnine zaradi take zamude, če lahko letalski prevoznik dokaže, da so za veliko zamudo krive

izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, to je okoliščine, nad katerimi letalski prevoznik nima dejanskega nadzora.

Tretje vprašanje v zadevi C-432/07, ki se nanaša na izredne razmere zaradi tehnične napake na letalu

70 Sodišče je že presodilo, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in nad katerimi ta nima dejanskega nadzora (zgoraj navedena sodba Wallentin-Hermann, točka 34).

71 Enako je treba sklepati ob sklicevanju na člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 ob zamudi leta.

72 Tako je treba na tretje vprašanje v zadevi C-432/07 odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan ali ima zamudo, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in nad katerimi ta nima dejanskega nadzora.

Stroški

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

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

1. Člene 2, točka (l), 5 in 6 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 ni mogoče šteti, da je let, ki ima zamudo, ne glede na njeno trajanje, oziroma čeprav je zamuda velika, odpovedan, če ga letalski prevoznik opravi, kot je bil prvotno načrtovan.
2. Člene 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da je za uporabo določb o pravici do odškodnine mogoče potnike, katerih let ima zamudo, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan, in da se tako lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 te uredbe, če zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več, to je če prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik. Vendar potniki nimajo pravice do odškodnine zaradi take zamude, če lahko letalski prevoznik dokaže, da so za veliko zamudo krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, to je okoliščine, nad katerimi letalski prevoznik nima dejanskega nadzora.

3. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan ali ima zamudo, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in nad katerimi ta nima dejanskega nadzora.

Podpisi