



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 23. oktobra 2012*

„Zračni promet — Uredba (ES) št. 261/2004 — Členi od 5 do 7 — Montrealska konvencija — Člena 19 in 29 — Pravica do odškodnine pri zamudi leta — Skladnost“

V združenih zadevah C-581/10 in C-629/10,

katerih predmet sta predloga za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki sta ju vložili Amtsgericht Köln (Nemčija) in High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Združeno kraljestvo) s sklepoma z dne 3. novembra in 10. avgusta 2010, ki sta prispela na Sodišče 13. in 24. decembra 2010, v postopkih

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

proti

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10)

in

The Queen, na predlog

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

proti

Civil Aviation Authority (C-629/10),

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi V. Skouris, predsednik, K. Lenaerts, podpredsednik, A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (poročevalec), predsedniki senatov, M. Berger, predsednica senata, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby, sodniki, in A. Prechal, sodnica,

* Jezika postopka: nemščina in angleščina.

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodna tajnica: A. Impellizzeri, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 20. marca 2012,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Deutsche Lufthansa AG Ch. Giesecke, odvetnik,
- za TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd in International Air Transport Association L. Van den Hende, solicitor, in D. Anderson, QC,
- za Civil Aviation Authority A. Shah, QC,
- za nemško vlado T. Henze in J. Kemper, zastopnika,
- za vlado Združenega kraljestva S. Ossowski, zastopnik, skupaj z D. Beardom, QC,
- za francosko vlado G. de Bergues in M. Perrot, zastopnika,
- za poljsko vlado M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza in M. Kamejsza, zastopniki,
- za Evropski parlament L. G. Knudsen in A. Troupiotis, zastopnika,
- za Svet Evropske unije E. Karlsson in A. De Elera, zastopnika,
- za Evropsko komisijo K. Simonsson, K.-P. Wojcik in N. Yerrell, zastopniki,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 15. maja 2012

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predloga za sprejetje predhodne odločbe se nanašata na razlago in veljavnost členov od 5 do 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, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).
- 2 Predlog v zvezi z zadevo C-581/10 je bil vložen v okviru spora med E. Nelsonom in njegovo družino (v nadaljevanju skupaj: člani družine Nelson) na eni strani ter letalsko družbo Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: Lufthansa) na drugi, ker je ta družba zavrnila povrnitev škode tem potnikom, ki so na namembno letališče prispeli s 24-urno zamudo glede na prvotno načrtovani čas prihoda.
- 3 Predlog v zvezi z zadevo C-629/10 je bil vložen v okviru spora med družbami TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd in International Air Transport Association (v nadaljevanju skupaj: TUI Travel in drugi) na eni strani ter Civil Aviation Authority (uprava za civilno letalstvo) na drugi, ker ta prvim ni zagotovila, da Uredbe št. 261/2004 ne bo razlagala, kot da določa, da morajo letalske družbe potnikom pri zamudi leta povrniti škodo.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

4 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).

5 Členi od 17 do 37 Montrealske konvencije so zajeti v njenem poglavju III z naslovom „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“.

6 Člen 19 te konvencije, naslovljen „Zamuda“, določa:

„Prevoznik je odgovoren za škodo zaradi zamude v letalskem prevozu oseb, prtljage ali tovora. Prevoznik pa ni odgovoren za škodo zaradi zamude, če dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenici sprejeli vse ukrepe, ki se od njih lahko upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi, ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti.“

7 Odstavek 1 člena 22 navedene konvencije odgovornost prevoznika za škodo, ki je nastala potnikom zaradi zamude, omejuje na 4 150 posebnih pravic črpanja. Odstavek 5 tega člena v bistvu določa, da se ta omejitve ne uporabljajo, če je škoda posledica dejanja ali opustitve dejanja prevoznika, njegovih uslužbencev ali pooblaščenecv pri opravljanju njihovih dolžnosti, storjenega z namenom povzročiti škodo ali lahkomišelnost in ob zavedanju, da bo verjetno nastala škoda.

8 Člen 29 te konvencije, naslovljen „Podlaga za zahteve“, 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, vložijo 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, odvratilne ali druge odškodnine, katere namen ni povračilo škode.“

Pravo Unije

9 V uvodnih izjavah od 1 do 4 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

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

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

(3) Čeprav je Uredba Sveta (EGS) št. 295/91 z dne 4. februarja 1991 o vzpostavljanju skupnih pravil za sistem odškodev 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.

[...]

(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.“

10 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.“

11 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.

[...]“

12 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 1 500 kilometrov; ali

(b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1 500 kilometrov, in za vse druge lete med 1 500 in 3 500 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.“

13 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 1 500 kilometrov;
- (b) 400 eurov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1 500 kilometrov in za vse druge lete med 1 500 in 3 500 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 1 500 kilometrov; ali
- (b) tri ure za vse lete znotraj Skupnosti nad 1 500 kilometrov in za vse druge lete med 1 500 in 3 500 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 %.

[...]“

14 Člen 8(1) navedene 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.“

Spora o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

Zadeva C-581/10

- 15 Člani družine Nelson so pri družbi Lufthansa rezervirali let iz Frankfurta na Majni (Nemčija) v Lagos (Nigerija) za 27. julij 2007 in povratni let LH 565 iz Lagosa v Frankfurt na Majni za 27. marec 2008. Odhod za ta povratni let je bil predviden ob 22.50. Člani družine Nelson so 27. marca 2008 pravočasno prišli na letališče v Lagosu. Toda povratnega leta ni bilo ob predvideni uri, in nastanjeni so bili v hotel. Iz hotela na letališče so bili odpeljeni 28. marca 2008 ob 16.00. Povratni let LH 565 je bil končno opravljen 29. marca 2008 ob 1.00 z nadomestnim letalom, ki ga je družba Lufthansa pripeljala iz Frankfurta na Majni, z isto številko leta in z večinoma istimi potniki. Letalo je pristalo v Frankfurtu na Majni ob 7.10, torej z več kot 24-urno zamudo glede na prvotno načrtovani čas prihoda.
- 16 Zaradi tega leta so člani družine Nelson vložili tožbo pri predložitvenem sodišču. Med drugim so predlagali, naj se družbi Lufthansa zaradi zamude naloži, naj vsakemu od njih na podlagi členov 5(1)(c) in 7 Uredbe št. 261/2004 izplača 600 EUR z obrestmi.
- 17 Družba Lufthansa glede tega trdi, da ker je bil let opravljen, ne gre za odpoved v smislu člena 2(l) Uredbe št. 261/2004, temveč za zamudo, za katero ta uredba ne določa pravice do odškodnine.
- 18 Predložitveno sodišče je prekinilo postopek do odločitve Sodišča v združenih zadevah, v katerih je bila izdana sodba Sturgeon in drugi z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, ZOdl., str. I-10923). Postopek se je nadaljeval po razglasitvi te sodbe.
- 19 Glede te sodbe družba Lufthansa trdi, prvič, da pravica do odškodnine, ki jo je Sodišče priznalo potnikom, katerih let je imel zamudo, ni skladna z ureditvijo odškodnin v Montrealski konvenciji. Drugič, trdi, da je Sodišče v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi prekoračilo meje svoje pristojnosti.
- 20 V teh okoliščinah je Amtsgericht Köln prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1. Ali gre pri pravici do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 za pravico do odškodnine, katere namen ni povračilo škode, v smislu člena 29, drugi stavek, [Montrealske konvencije]?
 2. V kakšnem razmerju je pravica do odškodnine na podlagi člena 7 [Uredbe št. 261/2004] – ki jo ima v skladu [z zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi] potnik, ki prispe v končni namembni kraj tri ure ali več po načrtovani uri prihoda – do pravice do odškodnine zaradi zamude iz člena 19 Montrealske konvencije ob upoštevanju, da je v skladu s členom 29, drugi stavek, Montrealske konvencije odškodnina, katere namen ni povračilo škode, izključena?
 3. Kako je merilo razlage, na katerem temelji [zgoraj navedena] sodba [...] Sturgeon in drugi in ki dopušča razširitev pravice do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 na primere zamude letov, združljivo z merilom razlage, ki ga je Sodišče uporabilo v sodbi z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403)?“

Zadeva C-629/10

- 21 TUI Travel plc je mednarodna skupina za organiziranje počitnic, ki ima v lasti sedem letalskih družb, vključno z družbo Thomson Airways, ki ima sedež v Združenem kraljestvu. Družbi British Airways plc in easyJet Airline Company Ltd sta letalski družbi, ki opravljata redne mednarodne potniške lete.
- 22 International Air Transport Association je mednarodno poslovno združenje, v katerem je približno 230 letalskih družb, ki opravijo 93 % rednega mednarodnega prometa.
- 23 Civil Aviation Authority je neodvisni nacionalni organ Združenega kraljestva za letalstvo. Njegove dejavnosti zajemajo gospodarsko ureditev, politiko zračnega prostora, varnostno ureditev in varstvo potrošnikov. Odgovoren je za spoštovanje letalskih predpisov v Združenem kraljestvu.
- 24 Družba TUI Travel in drugi so Civil Aviation Authority predlagali, naj Uredbe št. 261/2004 ne razlaga tako, da letalske družbe zavezuje, da potnikom povrnejo škodo, če ima njihov let zamudo. Civil Aviation Authority temu predlogu ni ugodila in je navedla, da jo zavezujejo učinki zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi.
- 25 Družba TUI Travel in drugi so pri predložitvenem sodišču vložili tožbo, s katero so izpodbijali stališče Civil Aviation Authority.
- 26 Ker je High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) menilo, da so trditve družbe TUI Travel in drugih utemeljene, je prekinilo postopek in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1. Ali je treba člene od 5 do 7 [Uredbe št. 261/2004] razlagati tako, da zahtevajo, da se potnikom za lete, pri katerih je nastala zamuda v smislu člena 6 [te uredbe], plača odškodnina, predvidena v členu 7 [te uredbe], in če je tako, v katerih okoliščinah?
 2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali so člani od 5 do 7 [Uredbe št. 261/2004] v celoti ali delno neveljavni zaradi kršitve načela enakega obravnavanja?
 3. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali so člani od 5 do 7 [Uredbe št. 261/2004] v celoti ali delno neveljavni
 - (a) zaradi neskladja z Montrealsko konvencijo,
 - (b) zaradi kršitve načela sorazmernosti in/ali
 - (c) kršitve načela pravne varnosti?
 4. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen in na tretje vprašanje nikalen, ali je treba določiti omejitve za časovni učinek odločbe Sodišča v tej zadevi, in če je tako, kakšne?
 5. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, kakšen učinek ima [zgoraj navedena sodba] Sturgeon in drugi med 19. novembrom 2009 in datumom odločbe Sodišča v tej zadevi?“
- 27 S sklepom predsednika Sodišča z dne 30. novembra 2011 sta bili zadevi C-581/10 in C-629/10 združeni za ustni postopek in izdajo sodbe.

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje v zadevi C-629/10 v zvezi z obstojem pravice do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004 v primeru zamude leta in s pogoji, pod katerimi je treba to odškodnino plačati

- 28 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v zadevi C-629/10 v bistvu sprašuje, ali so potniki, katerih let je imel zamudo, na podlagi Uredbe št. 261/2004 upravičeni do odškodnine, in če je tako, pod katerimi pogoji.
- 29 V zvezi s tem je treba poudariti, da niti člen 7 te uredbe niti nobena druga njena določba ne določa izrecno take pravice.
- 30 Toda iz člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 je razvidno, da so pod pogoji iz te določbe do pavšalne odškodnine upravičeni potniki, katerih let je bil odpovedan, ne da bi bili o tem predhodno obveščeni ali pa so bili o tem obveščeni manj kot sedem dni pred načrtovanim časom odhoda, in jim letalski prevoznik ne more ponuditi spremembe poti z letom z odhodom največ eno uro pred načrtovanim časom odhoda in prihodom v končni namembni kraj manj kot dve uri po načrtovanem času prihoda (glej zgoraj navedeno sodbo *Sturgeon in drugi*, točka 57).
- 31 Člen 5(1)(c)(iii) navedene uredbe tako letalskemu prevozniku daje nekaj manevrskega prostora, da potniku, čigar let je bil odpovedan, v zadnjem trenutku ponudi spremembo poti, ne da bi mu bilo treba povrniti škodo. Prevoznik mu lahko v skladu s to določbo ponudi spremembo poti, ki bi trajala dlje kot odpovedani let. Toda tudi če prevoznik v celoti uporabi možnosti, ki mu jih navedena določba dopušča, namreč, da čas odhoda navedenega potnika spremeni tako, da je eno uro prej, in da njegov prihod prestavi za manj kot dve uri, celotno trajanje ponujene spremembe poti nikakor ne sme biti enako ali daljše kot tri ure v primerjavi z načrtovanim trajanjem odpovedanega leta. Če se ta meja prekorači, je zadevnemu potniku treba povrniti škodo.
- 32 Nobena druga določba te uredbe pa izrecno ne določa pavšalne odškodnine za potnike, ki so tik pred letom ali celo med njim obveščeni, da bo imel let veliko zamudo in da bodo končni namembni kraj dosegli tri ure ali več po prvotno načrtovanem času prihoda.
- 33 V zvezi s tem je treba spomniti, da načelo enakega obravnavanja zahteva, naj se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in naj se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je tako obravnavanje objektivno utemeljeno (zgoraj navedena sodba *Sturgeon in drugi*, točka 48 in navedena sodna praksa).
- 34 Šteti pa je treba, da so potniki, katerih let je imel zamudo, in potniki, katerih let je bil odpovedan, v primerljivem položaju glede povrnitve škode na podlagi Uredbe št. 261/2004, saj so utrpeli podobne nevšečnosti, in sicer izgubo časa, ki je enaka ali večja kot tri ure v primerjavi s prvotnim načrtom njihovega leta (glej zgoraj navedeno sodbo *Sturgeon in drugi*, točka 54).
- 35 Poleg tega potniki iz ene in druge skupine v praksi nimajo možnosti, da bi si po svoje še enkrat organizirali potovanje, saj so soočeni bodisi z resno motnjo v izvedbi njihovega leta, ki se bo vsak trenutek začel ali pa že poteka, bodisi z odpovedjo takega leta, zaradi česar bo v nekaterih primerih ponujena sprememba poti. Zato se, če morajo nujno prispeti v končni namembni kraj ob neki uri, nikakor ne morejo izogniti izgubi časa, ki je posledica novega položaja, in glede tega nimajo nobenega manevrskega prostora.
- 36 Ti preudarki so poleg tega potrjeni na koncu uvodne izjave 3 Uredbe št. 261/2004, kjer se – s sklicevanjem med drugim na število potnikov, ki so prizadeti zaradi odpovedi brez predhodnega opozorila in zaradi velikih zamud – implicitno poudarja, da so tema skupinama potnikov nastale enakovredne nevšečnosti.

- 37 V teh okoliščinah in ob upoštevanju tega, da je cilj Uredbe št. 261/2004 povečati varstvo vseh letalskih potnikov, potnikov, katerih let je imel tri ure ali več zamude, ni mogoče obravnavati drugače od tistih, ki so upravičeni do odškodnine na podlagi člena 5(1)(c)(iii) te uredbe, saj take razlike v obravnavanju teh dveh skupin ni mogoče ustrezno utemeljiti z vidika ciljev te uredbe (glej zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točki 59 in 60).
- 38 Za omilitev te razlike je treba Uredbo št. 261/2004 razlagati tako, da so lahko potniki, katerih let ima veliko zamudo, upravičeni do enake odškodnine kot potniki, katerih let je bil odpovedan, in sicer do odškodnine iz člena 5(1)(c)(iii) te uredbe (glej zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točka 61).
- 39 Vendar je treba dodati, 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 (zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi, točka 67).
- 40 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje v zadevi C-629/10 odgovoriti, da je treba člene od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da so potniki, katerih let je imel zamudo, na podlagi te uredbe upravičeni do odškodnine, če zaradi takega leta izgubijo tri ure ali več, kar pomeni, da prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno načrtovanem času prihoda letalskega prevoznika. Zaradi take zamude pa potniki nimajo pravice do odškodnine, če lahko letalski prevoznik dokaže, 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.
- Prvo in drugo vprašanje v zadevi C-581/10 ter točka (a) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 v zvezi z veljavnostjo členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 ob upoštevanju Montrealske konvencije*
- 41 Predložitveni sodišči s prvim in drugim vprašanjem v zadevi C-581/10 ter točko (a) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 v bistvu sprašujeta, ali so člani od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 veljavni ob upoštevanju člena 29, drugi stavek, Montrealske konvencije, če se razlagajo tako, da imajo potniki, katerih let je imel zamudo in ki prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno načrtovanem času prihoda letalskega prevoznika, pravico do odškodnine na podlagi te uredbe.
- 42 Družbe Lufthansa, TUI Travel in drugi, nemška vlada in vlada Združenega kraljestva trdijo, da če bi navedena uredba priznavala pravico do odškodnine potnikom, katerih let je imel zamudo, bi bilo to v nasprotju s samim besedilom člena 29, drugi stavek, Montrealske konvencije, ki določa odškodninski zahtevek, zlasti v primeru škode, nastale zaradi zamude v letalskem prometu, in glede načela povrnitve škode tem potnikom postavlja natančne pogoje in omejitve, ki pa jih upoštevne določbe Uredbe št. 261/2004 ne izpolnjujejo.
- 43 Družbe Lufthansa, TUI Travel in drugi ter ti vladi pa nikakor ne zanikajo, da je pravica potnikov, katerih let je bil odpovedan, in potnikov, ki se niso smeli vkrcati, do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004 skladna s členom 29, drugi stavek, Montrealske konvencije.
- 44 Iz člena 8(1)(b) v povezavi s členom 7(2) Uredbe št. 261/2004 pa je razvidno, da lahko zavrnitev vkrcanja s spremembo poti ali odpoved leta s spremembo poti povzroči, prvič, zamudo v potniškem letalskem prometu, in drugič, povrnitev škode potnikom, na katere ta zamuda vpliva.

- 45 Družbe Lufthansa, TUI Travel in drugi ter navedeni vladi tako s temi trditvami posredno izpodbijajo samo pravico do odškodnine, kakor jo določa Uredba št. 261/2004, in navsezadnje skladnost členov od 5 do 7 te uredbe z Montrealsko konvencijo.
- 46 Sodišče je v zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA razsodilo, da niti iz členov 19, 22 in 29 Montrealske konvencije niti iz nobene druge določbe te konvencije ni razvidno, da so njene podpisnice nameravale zavarovati letalske prevoznike pred vsemi drugimi oblikami ukrepov od tistih, ki so predvideni s temi določbami, zlasti tistih, ki jih lahko javni organi določijo za standardizirano in takojšnje povračilo škode, ki jo pomenijo nevšečnosti, ki so posledica zamud v letalskem prevozu potnikov, ne da bi se potnikom povzročale nevšečnosti, ki so nujno povezane z vlaganjem odškodninskih tožb pri sodiščih.
- 47 Tudi če bi bil predmet vprašanj za predhodno odločanje, ki se nanašajo na skladnost z Montrealsko konvencijo, omejen na standardizirane in takojšnje ukrepe pomoči in oskrbe iz člena 6 Uredbe št. 261/2004, Sodišče ni izključilo možnosti, da so lahko drugi ukrepi, kakršen je ukrep odškodnine iz člena 7 navedene uredbe, zunaj področja uporabe Montrealske konvencije.
- 48 Zadnjenavedeni ukrep je bil konkretno proučen v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, v kateri je Sodišče pojasnilo, prvič, da izguba časa pomeni nevšečnost iz Uredbe št. 261/2004, kakršne so druge nevšečnosti, ki jih je treba odpraviti z ukrepi iz te uredbe. Drugič, ugotovilo je, da je treba to nevšečnost odpraviti s povrnitvijo škode potnikom, na katere se nanaša ta uredba (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točki 52 in 61).
- 49 Glede tega je treba pojasniti, da tako kot nevšečnosti, navedene v zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA, izgube časa ni mogoče opredeliti kot „škodo zaradi zamude“ v smislu člena 19 Montrealske konvencije, tako da izguba časa ni zajeta s členom 29 Montrealske konvencije.
- 50 Iz člena 19 te konvencije namreč implicitno izhaja zlasti, da je škoda nastala zaradi zamude, da obstaja vzročna zveza med zamudo in škodo ter da je škoda različnih potnikov individualizirana glede na njihove izgube.
- 51 Izguba časa pa ni škoda, nastala zaradi zamude, temveč pomeni nevšečnost, kot so druge nevšečnosti, ki temeljijo na primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi leta in velike zamude ali pa spremljajo te položaje, na primer pomanjkanje udobja ali začasna nerazpoložljivost komunikacijskih sredstev, ki so običajno na voljo.
- 52 Dalje, izguba časa enako prizadene vse potnike letov z zamudo, zato jo je mogoče nadomestiti s standardiziranim ukrepom, ne da bi bilo treba kakor koli presojati posamični položaj vsakega zadevnega potnika. Tak ukrep je tako mogoče uporabiti takoj.
- 53 Nazadnje, ne obstaja nujno vzročna zveza med dejansko zamudo in izgubo časa, ki se šteje za upoštevno za ugotovitev obstoja pravice do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004 ali za izračun njenega zneska.
- 54 Posebna obveznost povrnitve škode, ki jo določa Uredba št. 261/2004, ne nastane zaradi vsake dejanske zamude, temveč le zaradi tiste, ki povzroči tri- ali večurno izgubo časa glede na prvotno načrtovani čas prihoda. Poleg tega, medtem ko je trajanje zamude običajno dejavnik, ki povečuje verjetnost večje škode, pavšalna odškodnina, dodeljena na podlagi navedene uredbe, s tega vidika ostane nespremenjena, saj se trajanje zamude, ki presega tri ure, ne upošteva pri izračunu zneska odškodnine, ki jo je treba plačati na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004.
- 55 V teh okoliščinah izguba časa, ki temelji na zamudi leta in pomeni nevšečnost v smislu Uredbe št. 261/2004 ter je ni mogoče opredeliti kot „škodo zaradi zamude“ v smislu člena 19 Montrealske konvencije, ne more spadati na področje uporabe člena 29 navedene konvencije.

- 56 Obveznost povračila škode potnikom, katerih let je imel veliko zamudo, iz Uredbe št. 261/2004 je zato skladna s členom 29 Montrealske konvencije.
- 57 Poleg tega je treba ugotoviti, da obveznost povrnitve škode iz Uredbe št. 261/2004 dopolnjuje člen 29 Montrealske konvencije, ker učinkuje v fazi pred ukrepom iz tega člena (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, točka 46).
- 58 Iz tega je razvidno, da ta obveznost povračila škode ne preprečuje, da bi zadevni potniki, če bi jim ta zamuda povzročila tudi pravno priznano posamično škodo, lahko vložili tožbe za pridobitev odškodnine iz naslova posamičnega nadomestila pod pogoji, določenimi z Montrealsko konvencijo (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, točki 44 in 47).
- 59 Glede tega je Sodišče pri razlagi člena 12 Uredbe št. 261/2004, naslovljenega „Dodatna odškodnina“, ugotovilo, da ta člen dopolnjuje uporabo ukrepov, določenih v tej uredbi, tako da se potnikom povrne vsa škoda, ki jim je nastala zaradi neizpolnitve pogodbenih obveznosti letalskega prevoznika. Ta določba tako nacionalnemu sodišču dopušča, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine za škodo, ki je potnikom nastala zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, na drugi pravni podlagi, kot je Uredba št. 261/2004, in sicer predvsem pod pogoji, določenimi v Montrealski konvenciji ali nacionalnem pravu (sodba z dne 13. oktobra 2011 v zadevi Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, ZOdl., str. I-9469, točka 38).
- 60 Glede na zgoraj navedeno je treba ugotoviti, da pri proučitvi prvega in drugega vprašanja v zadevi C-581/10 ter točke (a) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004.
- Tretje vprašanje v zadevi C-581/10 in točka (c) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 v zvezi z veljavnostjo členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 ob upoštevanju načela pravne varnosti*
- 61 Predložitveni sodišči s tretjim vprašanjem v zadevi C-581/10 in točko (c) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 v bistvu sprašujeta, ali so členi od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004, kakor so razloženi z zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, veljavni ob upoštevanju načela pravne varnosti.
- 62 Družba TUI Travel in drugi ter vlada Združenega kraljestva trdijo, da bi bilo v nasprotju s tem načelom, če bi se Uredba št. 261/2004 razlagala tako, kot da nalaga obveznost povrnitve škode potnikom, katerih let je imel zamudo. Taka razlaga naj, prvič, ne bi bila skladna z zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, iz katere naj bi bilo razvidno, da v takih primerih ni nobene obveznosti izplačila odškodnine. Drugič, s tako razlago naj se ne bi upošteval namen zakonodajalca Unije in jasno besedilo te uredbe, v skladu s katerima naj bi bilo treba odškodnino izplačati le v primeru zavrnitve vkrcanja in odpovedi leta.
- 63 Glede na zgoraj navedene ugotovitve v tej sodbi je treba te trditve zavriniti.
- 64 Najprej, glede razmerja med zgoraj navedenima sodbama IATA in ELFAA ter Sturgeon in drugi je zlasti iz točk od 46 do 48 te sodbe razvidno, da si ti sodbi nikakor ne nasprotujeta, saj se z drugo zgolj izvajajo načela iz prve.
- 65 Iz točk od 30 do 39 te sodbe je nato razvidno, da ni res, se z razlago Uredbe št. 261/2004, iz katere izhaja obveznost izplačila odškodnine za velike zamude letov, ne upošteva volja zakonodajalca Unije.
- 66 Nazadnje je treba v zvezi z jasnostjo obveznosti letalskih prevoznikov opozoriti, da načelo pravne varnosti zahteva, da se lahko posamezniki nedvoumno seznanijo s svojimi pravicami in obveznostmi in v skladu s tem ukrepajo (glej sodbe z dne 9. julija 1981 v zadevi Gondrand in Garancini, 169/80,

Recueil, str. 1931, točka 17; z dne 13. februarja 1996 v zadevi Van Es Douane Agenten, C-143/93, Recueil, str. I-431, točka 27, in z dne 14. aprila 2005 v zadevi Belgija proti Komisiji, C-110/03, ZOdl., str. I-2801, točka 30).

- 67 Glede na zahteve, ki izvirajo iz načela enakega obravnavanja, pa se letalski prevozniki ne morejo sklicevati na načelo pravne varnosti in trditi, da je v primeru zamude obveznost iz Uredbe št. 261/2004, da se potnikom povrne škoda v višini zneskov, ki jih določa ta uredba, v nasprotju s tem načelom.
- 68 Poleg tega, kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 46 sklepnih predlogov, so lahko potniki, katerih let je imel zamudo, že od razglasitve zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi nedvoumno vedeli, od kdaj lahko zahtevajo izplačilo odškodnine, letalski prevozniki pa, od kdaj morajo to odškodnino izplačati, saj določitev jasnega roka omogoča tudi, da se prepreči, da bi nacionalna sodišča različno presojala pojem velike zamude, kar bi v nekaterih primerih povzročilo pravno negotovost.
- 69 Zato je treba ugotoviti, da pri proučitvi tretjega vprašanja v zadevi C-581/10 in točke (c) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004.

Točka (b) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 v zvezi z načelom sorazmernosti

- 70 Predložitveno sodišče s točko (b) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 v bistvu sprašuje, ali so člani od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 veljavni ob upoštevanju načela sorazmernosti, če se razlagajo tako, da imajo potniki, katerih let je imel zamudo, na podlagi te uredbe pravico do odškodnine.
- 71 Načelo sorazmernosti, ki je eno temeljnih načel prava Unije, zahteva, da ravnanje institucij Evropske unije ne prestopi meje tistega, kar je primerno in potrebno za uresničitev legitimnih ciljev, ki jim sledi zadevna ureditev, pri tem pa je treba takrat, ko je mogoče izbirati med več primernimi ukrepi, uporabiti najmanj omejujočega, povzročene neugodnosti pa ne smejo biti čezmerne glede na zastavljene cilje (sodbi z dne 12. marca 2002 v združenih zadevah Omega Air in drugi, C-27/00 in C-122/00, Recueil, str. I-2569, točka 62, in z dne 12. januarja 2006 v zadevi Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, ZOdl., str. I-679, točka 35).
- 72 V obravnavanem primeru je treba opozoriti, da je namen Uredbe št. 261/2004 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 (glej zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točka 44).
- 73 Družba TUI Travel in drugi ter vlada Združenega kraljestva trdijo, da če se Uredba št. 261/2004 razlaga tako, da določa izplačilo odškodnine potnikom, če je imel njihov let zamudo, je taka razlaga čezmerna glede na cilje te uredbe, saj naj bi bilo z njo letalskim prevoznikom naloženo preveliko finančno breme. Poleg tega naj bi imela tudi nesorazmeren učinek na potnike, saj bi prevozniki lahko finančne stroške te obveznosti prenesli na svoje cene ter zmanjšali število letov na kratke razdalje in v odročne namembne kraje.
- 74 Toda glede tega je najprej treba opozoriti, da pavšalna odškodnina iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 omogoča nadomestilo za izgubo časa potnikov, ne da bi ti morali dokazati, da jim je nastala posamična škoda. Ta ukrep tako omogoča visoko raven varstva letalskih potnikov, kakršno ta uredba zahteva.
- 75 Glede na to, da je nastala izguba časa nepovratna, objektivna in se zlahka izračuna (glej zlasti zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točka 52), je takojšen in pavšalen ukrep izplačila denarne odškodnine vsem potnikom, ki so utrpeli to nevšečnost, še posebej ustrezen.

- 76 Ta odškodnina sicer povzroči neke finančne posledice za letalske prevoznike. Toda teh posledic ni mogoče šteti za čezmerne glede na cilj večjega varstva letalskih potnikov.
- 77 Najprej, obveznost povrnitve škode, ki izhaja iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, se namreč ne nanaša na vse zamude, temveč samo na velike.
- 78 Dalje, znesek odškodnine, določen na 250, 400 in 600 EUR glede na razdaljo zadevnih letov, je v skladu s členom 7(2)(c) Uredbe št. 261/2004 mogoče še znižati za 50 %, kadar zamuda – če let ni zajet s členom 7(2)(a) in (b) navedene uredbe – traja manj kot štiri ure (zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi, točka 63).
- 79 Letalski prevozniki niso dolžni plačati navedene 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 (glej zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točka 67).
- 80 Treba je poudariti še, da izpolnitev obveznosti v skladu z Uredbo št. 261/2004 ne vpliva na pravico letalskega prevoznika, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila zamudo, vključno s tretjimi osebami, kot določa člen 13 te uredbe. S tako odškodnino se lahko omili ali izniči finančno breme, ki ga nosijo navedeni prevozniki zaradi teh obveznosti. Poleg tega se ne zdi nerazumno, da te obveznosti, brez poseganja v zgoraj navedeno pravico do odškodnine, najprej zavezujejo letalske prevoznike, ki jih s potniki povezuje prevozna pogodba, na podlagi katere imajo ti pravico do leta, ki ne sme biti niti odpovedan niti imeti zamude (zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA, točka 90, in Sturgeon in drugi, točka 68).
- 81 Poleg tega je iz sodne prakse razvidno, da je s pomenom cilja varstva potrošnikov, vključno z letalskimi potrošniki, mogoče upravičiti celo negativne gospodarske posledice za nekatere gospodarske subjekte (glej v tem smislu sodbo z dne 8. junija 2010 v zadevi Vodafone in drugi, C-58/08, ZOdl., str. I-4999, točki 53 in 69).
- 82 Dodati je treba, kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 60 sklepnih predlogov, da po Sodišču predloženih podatkih o pogostosti velikih zamud in stroških navedene odškodnine za letalske družbe delež letov, katerih zamuda povzroči pravico do odškodnine iz Uredbe št. 261/2004, znaša manj kot 0,15 %.
- 83 Nazadnje, Sodišču ni bil predložen noben element, na podlagi katerega bi bilo mogoče ugotoviti, da bi izplačevanje odškodnine v primeru velikih zamud povzročilo zvišanje cen ali zmanjšanje števila letov na kratke razdalje in v odročne namembne kraje.
- 84 Zato je treba ugotoviti, da pri proučitvi točke (b) tretjega vprašanja v zadevi C-629/10 ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004.

Drugo in peto vprašanje v zadevi C-629/10

- 85 Ker sta bili ti vprašanja predloženi, če bi bil odgovor na prvo vprašanje v zadevi C-629/10 nikalen, nanju ni treba odgovoriti.

Četrto vprašanje v zadevi C-629/10 v zvezi s časovnimi učinki te sodbe

- 86 Predložitev sodišče s četrtem vprašanjem v zadevi C-629/10 sprašuje, kakšne časovne učinke ima ta sodba glede pravice do povračila škode potnikom, katerih let je imel tri ali več ure zamude glede na prvotno načrtovani čas prihoda.

- 87 Družba TUI Travel in drugi trdijo, da če Sodišče na prvo vprašanje odgovori pritrdilno, na drugo pa nikalno, mora časovni učinek te sodbe omejiti tako, da se na člene od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 ni mogoče sklicevati v utemeljitev odškodninskih zahtevkov potnikov v zvezi z leti, ki so imeli zamudo, pred datumom te sodbe, razen potnikov, ki so tožbo za to odškodnino že vložili na datum te sodbe. Letalske družbe in druge zadevne osebe naj bi namreč zdaj lahko kljub zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi razumno sklepale, da se člen 7 Uredbe št. 261/2004 ne uporablja za potnike, katerih let je imel zamudo, saj naj bi bila ta sodba v jasnem nasprotju z besedilom te uredbe in zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA.
- 88 V zvezi s tem je treba opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso razlaga posameznega pravnega pravila Unije, ki jo Sodišče poda pri izvrševanju pristojnosti na podlagi člena 267 PDEU, pojasnjuje in natančneje določa pomen in obseg tega pravila, kot bi se moralo razumeti in uporabljati vse od začetka veljave. Iz tega izhaja, da sodišče pravilo, ki je bilo predmet takšne razlage, lahko uporabi in mora uporabiti tudi za pravna razmerja, nastala in oblikovana, preden Sodišče odloči o predlogu za sprejetje predhodne odločbe, če so sicer izpolnjeni pogoji za predložitev spora o uporabi omenjenega pravila pristojnemu sodišču (glej zlasti sodbi z dne 3. oktobra 2002 v zadevi Barreira Pérez, C-347/00, Recueil, str. I-8191, točka 44, in z dne 17. februarja 2005 v združenih zadevah Linneweber in Akritidis, C-453/02 in C-462/02, ZOdl., str. I-1131, točka 41).
- 89 Sodišče sme le izjemoma z uporabo splošnega načela pravne varnosti, ki je bistven del pravnega reda Unije, omejiti možnost vseh zainteresiranih, da se sklicujejo na določbo, ki jo je samo razložilo, zato da bi izpodbijali pravna razmerja, ki so nastala v dobri veri (glej zlasti sodbo z dne 23. maja 2000 v zadevi Buchner in drugi, C-104/98, Recueil, str. I-3625, točka 39, in zgoraj navedeno sodbo Linneweber in Akritidis, točka 42).
- 90 V teh okoliščinah pa mora Sodišče natančno določiti, kdaj začne učinkovati razlaga pravnega predpisa Unije, ki jo je podalo.
- 91 Glede tega je Sodišče že razsodilo, da se omejitev časovnih učinkov take razlage lahko dovoli le v sodbi, s katero se odloči o zahtevani razlagi. To načelo zagotavlja enako obravnavanje držav članic in posameznikov ter izpolnjuje zahteve, ki izvirajo iz načela pravne varnosti (sodba z dne 6. marca 2007 v zadevi Meilicke in drugi, C-292/04, ZOdl., str. I-1835, točka 37).
- 92 Razlaga, za katero je High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) zaprosilo v zadevi C-629/10, se nanaša na pravico do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004, ki se izplača letalskim potnikom, kadar zaradi zamude svojega leta izgubijo tri ure ali več, kar pomeni, da pridejo v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno načrtovanem času prihoda letalskega prevoznika. Glede tega je že iz točke 61 zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi razvidno, da imajo letalski potniki tako pravico.
- 93 Ugotoviti pa je treba, da Sodišče v zadnjem navedeni sodbi ni omejilo časovnih učinkov razlage Uredbe št. 261/2004 v zvezi s pravico do odškodnine iz prejšnje točke.
- 94 Časovnih učinkov te sodbe zato ni treba omejiti.

Stroški

- 95 Ker je ta postopek za stranke v postopkih 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 (veliki senat) razsodilo:

1. Člene od 5 do 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 je treba razlagati tako, da so potniki, katerih let je imel zamudo, na podlagi te uredbe upravičeni do odškodnine, če zaradi takega leta izgubijo tri ure ali več, kar pomeni, da prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno načrtovanem času prihoda letalskega prevoznika. Zaradi take zamude pa potniki nimajo pravice do odškodnine, če lahko letalski prevoznik dokaže, 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.
2. Pri proučitvi vprašanj za predhodno odločanje ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost členov od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004.

Podpisi