

# Anonimizirana različica

Prevod

C-438/20 – 1

## Zadeva C-438/20

### Predlog za sprejetje predhodne odločbe

**Datum vložitve:**

18. september 2020

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Düsseldorf (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

27. avgust 2020

**Pritožnica:**

BT

**Nasprotna stranka v pritožbenem postopku:**

Eurowings GmbH

---

[...] (ni prevedeno)

**Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija)**

**Sklep**

V sporu

BT, [...] (ni prevedeno) Bochum,

tožeča stranka in pritožnica,

[...] (ni prevedeno)

proti

Eurowings GmbH, [...] (ni prevedeno) Düsseldorf,

tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno)

je 22. civilni senat Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu)

27. 8. 2020

[...] (ni prevedeno)

**sklenil:**

Postopek se prekine.

Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267, prvi odstavek, točka (b), in tretji odstavek, PDEU glede razlage prava Unije predložijo ta vprašanja:

1. Ali gre za „zavrnitev vkrcanja“ v smislu členov 4 in 2(j) Uredbe (ES) št. 261/2004 tudi tedaj, če se potnikom prevoz na zadevnem letu ne zavrne šele pri izhodu za vkrcanje, temveč že prej na okencu za prijavo na let in iz tega razloga sploh ne pridejo do izhoda za vkrcanje?
2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali gre za „zavrnitev vkrcanja“ v smislu členov 4 in 2(j) Uredbe (ES) št. 261/2004 tudi tedaj, če se potniku prevoz na letu zavrne šele nekaj minut pred načrtovanim časom odhoda na okencu za prijavo na let, to pomeni v trenutku, ko je vkrcanje že jasno zaključeno in prevoz potnikov *de facto* ni več mogoč?
3. Če je odgovor na drugo vprašanje nikalen: ali sprememba rezervacije potnika na drug let pomeni „zavrnitev vkrcanja“ v smislu členov 4 in 2(j) navedene uredbe, če potnik na okence za prijavo na let pride šele nekaj minut pred načrtovanim časom odhoda, to pomeni v trenutku, ko je vkrcanje že jasno zaključeno in prevoz potnikov *de facto* ni več mogoč, in mu je bil prevoz zavrnjen zaradi že zaključenega vkrcanja?
4. Če je odgovor na vprašanja od 1 do 3 nikalen: ali je treba člen 2(j) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da gre za „zavrnitev vkrcanja“ v smislu člena 2(j) navedene uredbe v primeru, ko se potniki pravočasno (v obravnavanem primeru: približno dve uri) pred odhodom letala postavijo v čakalno vrsto pred okencem za prijavo na let, vendar pa zaradi organizacijskih napak letalske družbe (na primer nezadostnega števila odprtih okenc za prijavo na let, premalo osebja, neobveščanja potnikov po zvočnikih) in/ali zaradi motenj na strani letališča (v obravnavanem primeru: okvare tekočega traku za prtljago) na okencu za prijavo na let pridejo na vrsto šele v trenutku (v obravnavanem primeru: pet minut pred načrtovanim časom odhoda), ko je vkrcanje že zaključeno in se potnikov ne prepelje več iz tega razloga?

**Obrazložitev:**

I.

Tožeča stranka od tožene stranke na podlagi lastne pravice in pravice, ki jo je nanjo prenesel njen zakonec, zahteva plačilo odškodnine v skladu s členom 7(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta 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 (v nadaljevanju: Uredba) zaradi zavrnitve vkrcanja.

Tožeča stranka je zase in za svojega zakonca pri toženi stranki rezervirala leta v obe smeri na relaciji Düsseldorf – Malaga (št. EW 9536). Prvi let naj bi se po voznem redu opravil 27. 5. 2018 in sicer naj bi letalo iz Düsseldorfa odletelo ob 7.05 in v Malagi pristalo ob 10.10.

Razdalja med Düsseldorfom in Malago znaša 1854 km.

Tožeča stranka in njen zakonec sta na letališče prispela ob približno 5.00, torej približno dve uri pred načrtovanim časom odhoda ob 7.05, ter se postavila v čakalno vrsto pred okencem za prijavo na let. V čakalni vrsti je bilo veliko število potnikov, nekje med 200 in 300. Razlog za to je bila okvara tekočega traku za prtljago. V čakalni vrsti sta čakala dve uri. Ko sta okoli 7.00 prišla na vrsto, jima je uslužbenec na okencu za prijavo na let zavrnil prevoz, saj je bilo vkrcanje že zaključeno. Napotena sta bila na okence za informacije, kjer jima je bil ponujen nadomestni let EW9536 za naslednji dan, 28. 5. 2018, ob 6:45, tako da sta v svoj končni namembni kraj Malago prispela šele naslednji dan ob 9.00. Tožeče stranke in njenega zakonca niso ne poimensko ne kot potnikov na letu EW9536 med čakanjem v čakalni vrsti poklicali naprej prek zvočnika.

Tožeča stranka zase in za svojega zakonca med drugim zahteva odškodnino v skladu s členoma 4(3) in 7(1)(b) Uredbe zaradi zavrnitve vkrcanja.

Tožena stranka meni, da ne gre za zavrnitev vkrcanja v smislu členov 2(j) in 4 Uredbe. Tožeča stranka in njen zakonec naj se ne bi pravočasno pojavila pri izhodu za vkrcanje, kar pa naj bi člen 2(j) Uredbe ravno predpostavljala. Za pravočasni prihod na izhod za vkrcanje naj bi bili odgovorni potniki. Tožeča stranka in njen zakonec bi se lahko obrnila na osebje tožene stranke in zahtevala hitrejšo prijavo na let.

Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) je v prvostopenjskem postopku tožbo zavrnilo s sodbo, razglašeno 5. 12. 2019 [...] (ni prevedeno).

Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je svojo odločitev obrazložilo tako, da „zavrnitev vkrcanja“ v smislu členov 4 in 2(j) Uredbe ni podana zato, ker se tožeča stranka in njen zakonec do konca vkrcanja nista pojavila pri izhodu za vkrcanje in jima ne pri izhodu za vkrcanje ne pred tem ni bilo jasno sporočeno, da ne bosta prepeljana z rezerviranim letom. Uredba naj bi

vsebovala le minimalne pravice in naj ne bi določala odškodnine za vsak primer, ko se potnika ne prepelje.

Tožeča stranka je zoper to sodbo formalno pravilno in pravočasno vložila pritožbo, o kateri mora sedaj odločiti senat.

Tožeča stranka svojo pritožbo utemeljuje s tem, da je prvostopenjsko okrajno sodišče nepravilno zanikalo izpolnjevanje pogojev za „zavrnitev vkrcanja“ v smislu členov 4 in 2(j) Uredbe. Po eni strani naj bi okrajno sodišče spregledalo, da je bil tožeči stranki in njenemu zakoncu vsekakor zavrnen prevoz, namreč že na okencu za prijavo na let, ko sta tam približno ob 7.00, torej pet minut pred načrtovanim časom odhoda, prišla na vrsto. Tudi če bi se ugotovilo, da zavrnitev vkrcanja tako pozno ne zadošča več, naj bi bila tožena stranka vsekakor „odgovorna za organizacijo“. Postopke na letališču naj bi morala organizirati tako, da potniki, ki pravočasno ob navedeni uri prispejo do okenca za prijavo na let, svoj let vsekakor lahko še pravočasno ujamejo. Tožena stranka naj bi to kršila, ker tožeča stranka in njen zakonec nista bila več pravočasno prijavljena na let, čeprav sta se že dve uri pred načrtovanim časom odhoda postavila v čakalno vrsto pred okencem za prijavo na let. Tožena stranka naj bi bila zato odškodninsko odgovorna za zavrnitev vkrcanja.

Tožena stranka se strinja s prvostopenjsko sodbo.

## II.

Uspeh pritožbe tožeče stranke je odločilno odvisen od zgoraj navedenih vprašanj.

Podrobno:

Tožeča stranka bi lahko bila zase in za svojega zakonca upravičena do izplačila odškodnine v višini 400 EUR za vsakega, skupaj torej 800 EUR, zaradi zavrnitve vkrcanja v skladu s členoma 4(3) in 7(1)(b) Uredbe.

Lahko bi šlo za „zavrnitev vkrcanja“ v smislu členov 2(j) in 4 Uredbe.

Kadar je vkrcanje potnikom zavrnjeno proti njihovi volji, jim dejanski letalski prevoznik takoj izplača odškodnino v skladu s členom 7 Uredbe (glej člen 4(3) Uredbe). „Zavrnitev vkrcanja“ v skladu s pravno opredelitvijo v členu 2(j) Uredbe pomeni zavrnitev prevoza potnikom na letu, čeprav se želijo vkrcati pod pogoji, določenimi v členu 3(2) Uredbe, razen kadar obstajajo upravičeni razlogi za zavrnitev vkrcanja, kot so zdravstveni in varnostni razlogi ter razlogi, ki so povezani z varovanjem, ali neustrezne potne listine.

V skladu s členom 3(2)(a) Uredbe – na katerega se sklicuje pravna opredelitev v členu 2(j) – mora potnik imeti potrjeno rezervacijo na zadevnem letu in se prijaviti na let, kakor je določeno in ob času, ki ga je vnaprej in pisno (vključno v

elektronski obliki) navedel letalski prevoznik, organizator potovanja ali pooblaščen potovalna agencija, ali, če čas ni naveden, najpozneje 45 minut pred objavljenim časom odhoda.

1.

Najprej bi lahko bilo nepomembno, da se tožeča stranka in njen zakonec ob času, navedenem v členu 3(2) Uredbe, nista pojavila „pri izhodu za vkrcanje“ in jima torej prevoz tudi ni bil zavrjen pri izhodu za vkrcanje. Člen 2(j) Uredbe sicer glede na njegovo besedilo zahteva zavrnitev prevoza potnikom na letu, čeprav se „želi vkrcati“ pod pogoji, določenimi v členu 3(2) Uredbe. Besedilo torej najprej kaže na to, da se morajo potniki vedno pravočasno pojaviti pri izhodu za vkrcanje in da jim mora biti prevoz tudi zavrjen pri izhodu za vkrcanje.

Tako je tudi nemško Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija, v nadaljevanju: BGH) odločilo, da je moral biti potnik, ki želi uveljavljati zahtevek zaradi zavrnitve vkrcanja, načelno prisoten pri izhodu za vkrcanje. Za zavrnitev vkrcanja naj torej ne bi šlo, če se potnik pravočasno postavi v čakalno vrsto, vendar pa zaradi velikega navala potnikov ni pravočasno prijavljen na let. V tem primeru naj bi potnik imel možnost, da z lastnim aktivnim ravnanjem pridobi izjavo letalskega prevoznika ali doseže njegovo ravnanje, s katerima je zavrjeno njegovo vkrcanje. Uredba naj namreč ne bi vsebovala celovitega nabora pravil, ki bi pravice do odškodnine, do povračila stroškov in do oskrbe določal za vse primere, v katerih se potnika ne prepelje ali se ga ne prepelje ob dogovorjenem času. Uredba naj bi vsebovala le minimalne pravice potnikov v primerih zavrnitve vkrcanja proti njihovi volji, odpovedi leta in zamude leta. Pri teh minimalnih pravicah naj bi šlo za zakonske zahtevke, ki ne izhajajo iz pogodbe o prevozu, ki jo je potnik recimo sklenil z letalskim prevoznikom. Člen 12(1) Uredbe naj bi poleg tega omogočal, da se na podlagi (nacionalnega) obligacijskega prava določi, ali letalski prevoznik, ki je s svojim ravnanjem povzročil zavrnitev vkrcanja v smislu Uredbe, dolguje še dodatno odškodnino (glej sklep BGH z dne 16. 4. 2013, X ZR 83/12, NJW-RR 2013, str. 1462 in 1463). V zadevi, v kateri je odločilo BGH, pa ni bilo ničesar ugotovljenega glede morebitne izrecne zavrnitve na okencu za prijavo na let in BGH je izrecno štelo za možno, da Uredba obsega že predhodno zavrnitev vkrcanja, do katere pride pred prihodom potnika k izhodu za vkrcanje, če je bila ta zavrnitev potniku jasno sporočena (glej BGH, prav tam, točka 11).

BGH (Nemčija) pa je v poznejši odločitvi, pri kateri je šlo za prestavitev leta (spremembo rezervacije) več dni pred načrtovanim časom odhoda, pojasnilo, da pravočasni prihod potnika na prijavo za let in k izhodu za vkrcanje v primeru predhodne zavrnitve vkrcanja, ki je bila potniku sporočena pred njegovim prihodom k izhodu za vkrcanje, ni pogoj za pravico do odškodnine zaradi zavrnitve vkrcanja. Bistvena naj namreč ne bi bila ne prihod na prijavo za let ne prihod k izhodu, če je letalski prevoznik že prej nedvoumno izrazil, da potnika ne želi prepeljati (tako imenovana vnaprejšnja zavrnitev vkrcanja; glej sodbo BGH z dne 17. marca 2015, X ZR 34/14, NJW 2015, str. 2181 in 2182, točka 8 in

naslednje). Uredba naj sicer ne bi izrecno določala položaja, da se potniku prevoz zavrne, še preden se ta pojavi pri izhodu za vkrcanje. Zavrnitev vkrcanja v skladu s členom 2(j) Uredbe naj bi se nasprotno opredeljevala ravno kot zavrnitev potnika pri izhodu za vkrcanje, ko se ta želi vkrcati. Glede na visoko raven varstva, ki jo zasleduje Uredba, pa naj se prihoda k izhodu kljub temu ne bi smelo v vseh primerih šteti za pogoj za pravico do odškodnine (glej BGH, prav tam, točka 11).

Sodišče Evropske unije pa – kolikor je razvidno – do sedaj še ni zavzelo stališča glede možnosti vnaprejšnje zavrnitve vkrcanja že na okencu za prijavo na let pred prihodom k izhodu za vkrcanje, zato mu je treba to vprašanje predložiti v predhodno odločanje.

2.

Če se izhaja iz tega, da do zavrnitve vkrcanja v smislu člena 2(j) Uredbe s strani letalske družbe lahko pride ne le pri izhodu za vkrcanje, temveč tudi že prej na okencu za prijavo na let (glej zgoraj točko 1), se postavlja naslednje vprašanje, do katerega trenutka še lahko pride do take zavrnitve vkrcanja. Senat meni, da v zavrnitvi vkrcanja tožeče stranke in njenega zakonca na okencu za prijavo na let 27. 5. 2018 ob približno 7.00, torej pet minut pred načrtovanim časom odhoda ob 7.05, ni več mogoče videti pravno upoštevne zavrnitve vkrcanja, saj je bilo v tem času vkrcanje že jasno zaključeno in prevoz tožeče stranke in njenega zakonca ni bil več mogoč. Tako je tudi BGH (Nemčija) odločilo, da *zavrnitev vstopa ne pride več v poštev, če je letalo že zapustilo svoje parkirno mesto in vstop še kakšnega potnika dejansko ni več mogoč* (glej sodbo BGH z dne 30. 4. 2009, Xa ZR 78/08, NJW 2009, str. 2740 in 2741, točka 9).

Tudi glede tega vprašanja – kolikor je razvidno – še ni sodne prakse Sodišča Evropske unije, tako da mu je treba to vprašanje predložiti v predhodno odločanje.

3.

V skladu s sodno prakso BGH za tako zavrnitev vkrcanja tudi ne gre zato, ker je tožena stranka rezervacijo tožeče stranke in njenega zakonca, po tem, ko nista pravočasno prišla do okenca za prijavo na let, spremenila na drug let naslednjega dne. Taka sprememba rezervacije po prepozmem prihodu na okence za prijavo na let po mnenju BGH ne pomeni zavrnitve vkrcanja v smislu člena 2(j) Uredbe (glej sodbo BGH z dne 30. 4. 2009, Xa ZR 78/08, NJW 2009, str. od 2740 do 2742, točka 20).

Tudi glede tega vprašanja – kolikor je razvidno – še ni sodne prakse Sodišča Evropske unije, tako da mu je treba to vprašanje predložiti v predhodno odločanje.

4.

V primeru, da zavrnitev vkrcanja na okencu za prijavo na let v tako poznem trenutku nekaj minut pred odhodom letala in po zaključenem vkrcanju ne bi

spadala pod člen 2(j), se postavlja naslednje vprašanje, ali se v obravnavanem primeru izjemoma zaradi „odgovornosti za organizacijo“ ne bi moglo v celoti odpovedati obstoju izrecne zavrnitve vkrcanja in bi potnik kljub temu imel pravico do odškodnine v skladu s členom 7(1) Uredbe.

Sodišče Evropske unije do sedaj ni pojasnilo, ali gre za „zavrnitev vkrcanja“ v smislu člena 2(j) Uredbe v primeru, kakršen je obravnavani, v katerem se potniki pravočasno (v obravnavanem primeru: približno dve uri) pred odhodom letala postavijo v čakalno vrsto pred okencem za prijavo na let, vendar pa zaradi organizacijskih napak tožene stranke (na primer nezadostnega števila odprtih okenc za prijavo na let, premalo osebja, neobveščanja potnikov po zvočnikih) in/ali zaradi motenj na strani letališča (na primer, kot v obravnavanem primeru, okvare tekočega traku za prtljago) na okencu za prijavo na let pridejo na vrsto šele v trenutku (v obravnavanem primeru: pet minut pred načrtovanim časom odhoda), ko je vkrcanje že zaključeno in se potnikov ne prepelje več iz tega razloga.

Uredba sicer v skladu z zgoraj navedeno sodno prakso BGH (Nemčija) ureja le minimalne pravice in ne obsega vsakega primera, v katerem se potnik – iz kakršnega koli razloga že – ne prepelje (BGH, sklep z dne 16. 4. 2013, X ZR 83/12, NJW-RR 2013, str. 1462 in 1463, in sodba z dne 30. 4. 2009, Xa ZR 78/08, NJW 2009, str. 2740, 2741 in 2742, točki 13 in 14). Senat pa se sprašuje, ali Sodišče Evropske unije takega primera, zlasti z vidika namena zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov, ki ga ima Uredba, ne bi uvrstilo pod pojem „zavrnitve vkrcanja“ v smislu člena 2(j).

Za to bi lahko govorilo, da s pravočasno postavitvijo v čakalno vrsto pred okencem za prijavo na let preneha odgovornost potnika in se prične faza, na potek katere lahko vpliva letalski prevoznik. Potnik od tega trenutka naprej ne more več vplivati na svoje napredovanje v čakalni vrsti. Na drugi strani pa letalski prevoznik načelno lahko vpliva na organizacijo prijav na let – na primer z odprtjem dodatnih okenc za prijavo.

Letalske družbe morajo poleg tega svoje obratovanje organizirati tako, da se potnik, ki pride na letališče pred iztekom roka za prijavo na let, lahko pravočasno prijavi na let in doseže svoje letalo. Če se to ne zgodi zaradi premalo osebja, motenj pri obdelavi podatkov ali težav pri razvrščanju prtljage, zaradi česar pred okencem za prijavo na let nastanejo dolge čakalne vrste, bi moral za to odgovarjati izključno letalski prevoznik. V nasprotnem primeru bi letalski prevoznik lahko na primer z namerno počasnimi prijavami na let (na primer v primeru prevelikega števila rezervacij) ali z „ustvarjanjem“ dolgih čakalnih vrst (na primer z odprtjem premajhnega števila okenc za prijavo na let) potniku odvzel njegove pravice. Poleg tega je običajno, da letalska družba potnike na letu, prijava na katerega se zaključuje, ponovno posebej pozove oziroma pokliče k prijavi na let in potnikom, ki se na to odzovejo, omogoči pospešitev pravočasne prijave na let.

Rok 45 minut, določen v členu 3(2)(a) Uredbe, naj bi potniku poleg tega ravno zagotavljal pravno varnost glede tega, kdaj se mora najpozneje pojaviti na prijavi

na let, da bi bil upravičen do prevoza. Če pa bi bila odločilna dejanska prijava na let, potnik v bistvu nikoli ne bi mogel zanesljivo ugotoviti, kdaj se mora pojaviti na prijavi na let. Upoštevati bi moral vse možne zakasnitve pri prijavi. To skoraj ni mogoče, saj potnik ne more konkretno predvideti vzrokov za zakasnitve in tudi ne more primerno oceniti obsega ali trajanja posameznih zakasnitev. Poleg tega lahko letalski prevoznik na podlagi obstoječih rezervacij vnaprej oceni, koliko potnikov se bo predvidoma pojavilo pred posameznim okencem za prijavo na let. Še zlasti je treba upoštevati, da se bodo potniki, ki so se na let prijavili po spletu in že plačali za prtljago, ki jo morajo oddati, pojavili na okencu. Dejanski letalski prevoznik, kadar meni, da se pričakujejo ovire ali ozka grla pri prijavi na let, tudi ni brez zaščite. Lahko se namreč sam odloči, da v skladu s členom 3(2)(a) Uredbe vnaprej pisno (vključno v elektronski obliki) določi daljši časovni razpon, v okviru katerega se morajo potniki prijaviti na let.

Če tožena stranka meni, da potnik v primeru časovne stiske ne sme kar preprosto brez besed obstati v čakalni vrsti, temveč mora nase aktivno opozoriti osebje letalske družbe in mu sicer očitati sokrivdo, je tudi za to stališče mogoče navesti dobre argumente.

Ker Sodišče Evropske unije do sedaj o tem vprašanju še ni odločilo, mu je treba tudi to vprašanje predložiti v predhodno odločanje.

### III.

[...] (ni prevedeno) [določbe nacionalnega postopkovnega prava]

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu)