

Zadeva C-451/20**Predlog za sprejetje predhodne odločbe****Datum vložitve:**

23. september 2020

Predložitveno sodišče:

Landesgericht Korneuburg (Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

25. avgust 2020

Tožeča stranka:

Airhelp Limited

Tožena stranka:

Austrian Airlines AG

[...] (ni prevedeno)

Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) je kot pritožbeno sodišče [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke **Airhelp Ltd**, [...] (ni prevedeno) Central Hong Kong (HK), [...] (ni prevedeno) proti toženi stranki **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [...] (ni prevedeno) zaradi **300,-- EUR** [...] (ni prevedeno) na podlagi pritožbe tožene stranke proti sodbi Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) z dne 6. 4. 2020, [...] (ni prevedeno) na nejavni seji

sprejelo

s k l e p :

[I] Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v **predhodno odločanje** predložita ti **vprašanji**:

[1] Ali je treba člen 3(1) 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 (Uredba št. 261/2004) razlagati tako,

da se navedena uredba uporablja tudi za enotno rezervirano letalsko zvezo, sestavljeno iz dveh letov, pri čemer naj bi oba leta opravil en (isti) letalski prevoznik Skupnosti, če tako kraj odhoda prvega leta kot tudi kraj prihoda drugega leta ležita v tretji državi in le kraj prihoda prvega leta in kraj odhoda drugega leta ležita na ozemlju države članice?

Če je odgovor na vprašanje [1] pritrdilen:

[2] Ali je treba člen 5(1)(c)(iii) 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 (Uredba št. 261/2004) razlagati tako, **da je potnik upravičen do odškodnine v skladu s členom 7(1) navedene uredbe tudi tedaj, če bi s spremembo poti, ki mu je bila ponujena, v končni namembni kraj sicer po voznem redu prispel v manj kot dveh urah po času prihoda odpovedanega leta po voznem redu, vendar pa tja dejansko ne prispe v tem časovnem okviru?**

[II] Postopek se prekine do prispetja predhodne odločbe Sodišča Evropske unije [...] (ni prevedeno).

O b r a z l o ž i t e v :

Potnik N***** T***** je imel potrjeno rezervacijo za letalsko zvezo, ki bi jo morala opraviti tožena stranka:

- OS 656 iz Kišinjeva (KIV) na Dunaj (VIE) z načrtovanim terminom leta 29. 5. 2019 od 15.55 do 16.40 in
- OS 25 z VIE v Bangkok (BKK) z načrtovanim terminom leta od 23.20 (29. 5. 2019) do 14.20 (30. 5. 2019).

Let OS 656 je bil manj kot sedem dni pred načrtovanim časom odhoda odpovedan. Tožena stranka je zato potniku spremenila rezervacijo na let TK 68 iz Carigrada (IST) do BKK z načrtovanim terminom leta 30. 5. 2019 od 1.25 do 15.00. (Na kakšen način in kdaj je bil potnik prepeljan iz KIV do IST, ni bilo mogoče ugotoviti.) Letalo na letu TK 68 je v BKK prispelo ob 16.47, torej z zamudo ene ure in 47 minut.

Potnik bi torej z letom TK 68 v svoj končni namembni kraj BKK prispel 40 minut pozneje kot pa s prvotno rezerviranim letom OS 25 – če bi bil ta opravljen po voznem redu. Dejanska zamuda leta TK 68 glede na prihod leta OS 25 po voznem redu pa je znašala 2 uri in 27 minut.

(Let OS 25 – ki ni bil odpovedan, ki pa ga potnik ni mogel koristiti, ker je bil odpovedan predhodni let OS 656 – je v BKK sicer prispel ob 15.15, torej s 55 minutno zamudo.)

Razdalja med KIV in BKK po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na Zemlji znaša več kot 3500 km.

Potnik je svojo pravico iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 odstopil tožeči stranki; ta je odstop sprejela.

Tožeča stranka s sklicevanjem na člen 5(1)(c) v povezavi s členom 7(1)(c) in (2) Uredbe št. 261/2004 zahteva plačilo 300,-- EUR in v bistvenem navaja, da je potnik upravičen do odškodnine, ker mu tožena stranka ni ponudila nadomestnega prevoza, s katerim bi v svoj končni namembni kraj BKK dejansko lahko prispel v manj kot dveh urah po prihodu leta OS 25 po voznem redu. Tožena stranka pa naj bi bila upravičena do znižanja odškodnine v skladu s členom 7(2) zadevne uredbe, ker je potnik v svoj končni namembni kraj prispel znotraj štirih ur.

Tožena stranka izpodbija tožbeni predlog, predlaga zavrnitev tožbe in v povzetku navaja, da potnik ni upravičen do odškodnine, ker bi let TK 68 po voznem redu prispel ob 15.00.

Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu), ki je odločalo v prvostopenjskem postopku, je z izpodbijano **sodbo** ugodilo tožbenemu predlogu. Izhajajoč iz uvodoma navedenega nespornega [...] (ni prevedeno) dejanskega stanja je v pravnem pogledu zavzelo stališče, da iz besedila zadevne uredbe jasno izhaja, da je [v okviru člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004] odločilna primerjava med časom prihoda prvotnega leta po voznem redu s časom dejanskega prispetja v končni namembni kraj z alternativnim prevozom. Letalskemu prevozniku naj zato le tedaj ne bi bilo treba plačati odškodnine, če potnik s ponujenim nadomestnim letom v svoj končni namembni kraj dejansko prispe največ dve uri po tem, kot je bilo prvotno predvideno. Če ta pogoj ni izpolnjen, naj bi imel potnik zaradi odpovedi prvotnega leta, ki ga je načrtoval, pravico do odškodnine, tudi če bi nadomestni let – če bi bil opravljen po voznem redu – toženo stranko odvezal odgovornosti plačila odškodnine. V obravnavanem primeru bi potnik z letom OS 25 po voznem redu v BKK moral pristati ob 14.20, dejansko pa je v svoj končni namembni kraj z letom TK 68 prispel šele ob 16.47. Zato naj bi potnik imel pravico do odškodnine – ki se v skladu s členom 7(2)(c) Uredbe št. 261/2004 zniža za 50 %. Prvostopenjsko sodišče ni obravnavalo vprašanja, ali se glede na obravnavano dejansko stanje določbe Uredbe št. 261/2004 sploh uporabljajo.

Tožena stranka je zoper to sodbo vložila **pritožbo** na predložitveno sodišče in predlagala, naj se izpodbijana sodba spremeni tako, da se tožbeni predlog zavrne. Pritožnica v bistvenem navaja, da iz besedila člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 ne izhaja, da je treba pri določitvi tam opisanega časovnega okvira izhajati iz dejanskega prihoda v končni namembni kraj; nasprotno naj bi bila odločilna primerjava načrtovanega prihoda prvotno rezerviranega leta z načrtovanim prihodom nadomestnega prevoza.

Tožeča stranka temu v svojem **odgovoru na pritožbo** v bistvenem ugovarja s tem, da je stališče prvostopenjskega sodišča ustrezno, saj v primeru, da bi se

izhajalo iz načrtovanega časa prihoda nadomestnega prevoza, ne bi bilo zagotovljeno, da bodo potniku prihranjene nevšečnosti prepoznega prihoda v končni namembni kraj.

Predložitveno sodišče mora kot **pritožbeno sodišče** v postopku na drugi in zadnji stopnji odločiti o zahtevkih tožeče stranke. Pri tem se mora [...] (ni prevedeno) omejiti na presojo pravnih vprašanj.

Vprašanja za predhodno odločanje:

Vprašanje [1]:

V skladu s členom 3(1) Uredbe št. 261/2004 se ta uredba uporablja za:

(a) *potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja;*

(b) *potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.*

Iz uvodne ugotovitve Sodišča Evropske unije v njegovi sodbi [z dne 11. junija 2020] v zadevi C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (točka 31 in naslednje), predmet katere je bila enotno rezervirana letalska zveza iz Fortaleza (Brazilija) prek Lizbone (Portugalska) do Osla (Norveška), bi se lahko razbralo, da je veljavnosti Uredbe št. 261/2004 za lete, ki se začnejo ali končajo na letališču na norveškem državnem ozemlju, pritrnilo le s sklicevanjem na člen 47(2) Sporazuma o EGP v povezavi s členom 126(1) navedenega sporazuma, točko 8 Protokola 1 k navedenemu sporazumu in Prilogo XIII k navedenemu sporazumu pod pogoji, določenimi v zadevni uredbi [...] (ni prevedeno). V skladu s tem vmesni postanek na ozemlju Unije (v Lizboni) ne bi imel učinka, ki bi utemeljeval uporabo Uredbe št. 261/2004.

V obravnavanem primeru pa bi to pomenilo, da se za zadevno rezervirano letalsko zvezo KIV-VIE-BKK Uredba št. 261/2004 ne bi mogla uporabiti.

Postavlja pa se vprašanje, ali je imel zakonodajalec Unije glede na visoko raven varstva, ki naj bi se v skladu z uvodno izjavo 1 zagotovila z zadevno uredbo, v mislih tak rezultat razlage.

Če se namreč oba leta ne bi rezervirala skupaj, bi vsak od njiju na podlagi jasnega besedila člena 3(1) Uredbe št. 261/2004 vsekakor spadal na področje veljavnosti navedene uredbe. Potnik bi svoje varstvo izgubil izključno zaradi enotnosti rezervacije.

Vsakokratni dodatni (načrtovani) prevoz, ki bi ga opravil isti letalski prevoznik, in sicer ali s predhodnim letom na ozemlje Unije ali pa z naslednjim letom, ki

zapusti ozemlje Unije, bi potniku torej odvzel varstvo, ki bi ga ta brez dodatno rezerviranega leta imel.

Vprašanje [2]:

V obravnavanem primeru je odločilno, ali je treba določbo člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004,

[da] imajo v primeru odpovedi leta zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če 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,

razlagati tako, da se tam določeni časovni okvir nanaša na čas odhoda in prihoda nadomestnega prevoza po voznem redu ali pa tako, da se nanaša na dejanski čas odhoda in prihoda nadomestnega prevoza. Če se izhaja iz prihoda v končni namembni kraj po voznem redu (časovna razlika: 40 minut), potnik ne bi imel pravice do odškodnine; če se izhaja iz dejanskega prihoda (časovna razlika: 2 uri in 27 minut), bi ta pravica upravičeno obstajala.

V skladu s splošno jezikovno rabo se o „zagotavljanju“ govori tedaj, če se ustvarijo dejanski pogoji za doseg cilja, in je potem le še od naslovnika odvisno, ali možnost, ki jo ima na voljo, sprejme ali ne. Zakonodajalec Unije pa bi vsekakor lahko izbral jezikovno jasnejšo opredelitev, če bi hotel izhajati iz dejanskih okoliščin. Ta argument pa se lahko uporabi tudi zrcalno, kajti tudi tedaj, če bi zakonodajalec Unije hotel izhajati le iz podatkov nadomestnega prevoza po voznem redu, bi si bilo mogoče zamisliti jezikovno jasnejšo opredelitev.

Zato je smiselno pogledati druge jezikovne različice besedila zadevne uredbe. Pri tem se pokaže, da sta angleška različica

„[...] are offered re-routing, allowing them to [...]“

in francoska različica

„[...] un réacheminement leur permettant [...]“

enakovredni nemški, vendar pa nizozemska

„[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.“

in danska različica

„[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.“

očitno jasno izhajata iz dejanskega časa odhoda in prihoda, medtem ko italijanska različica

„[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.“

dejanskega časa prihoda očitno ne šteje za odločilnega.

Kolikor je razvidno za pritožbeno sodišče, vsaj pretežni del sodne prakse nacionalnih sodišč zadevno določbo razlaga tako, da je odločilna primerjava med časom prihoda odpovedanega leta po voznem redu in dejanskim časom prihoda nadomestnega prevoza. [...] (ni prevedeno)

Tudi Sodišče Evropske unije je v svojem sklepu [z dne 27. junija 2018, *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496),] izhajalo iz razlike med prihodom odpovedanega leta po voznem redu in dejanskim prihodom nadomestnega leta; vendar pa iz položaja v tem primeru ni bilo mogoče razbrati, ali je tudi razlika med prihodom odpovedanega leta po voznem redu in dejanskim prihodom nadomestnega leta znašala več kot dve uri ali ne. Vprašanje za predhodno odločanje v navedeni zadevi se tudi ni nanašalo na tu sporno razlago člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004, temveč na njegovo neskladje s sodbo Sodišča Evropske unije [z dne 19. novembra 2009, *Sturgeon in drugi* (združeni zadevi C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716)].

Argumentacija pritožnice, da je treba upoštevati termin nadomestnega leta po voznem redu, pa je povsem prepričljiva, saj na podlagi dveh primerov prikaže, da bi se v primeru izhajanja izključno iz dejanskega časa odhoda in prihoda nadomestnega leta lahko dosegli rezultati, ki bi bili v očitnem nasprotju z nameni Uredbe št. 261/2004 glede zagotovitve visoke ravni varstva potnikov, katerim zavrnitve vkrcanja, odpovedi letov ali velike zamude letov povzročajo nevšečnosti (uvodni izjavi 1 in 2).

Primer 1:

Termin kratkoročno odpovedanega leta je od 10.00 do 12.00. Potnik prejme ponudbo nadomestnega leta, ki naj bi *off block* šel ob 7.00. Ta let pa ima nato dve in polurno zamudo pri odhodu in gre *off block* šele ob 9.30. Čeprav je tu potnik soočen kar z dvojnimi nevšečnostmi, namreč najprej s prejemom ponudbe, ki ne ustreza merilom iz člena 5(1)(c)(iii) zadevne uredbe (kar morda celo še povzroči, da mora priti občutno prej na letališče, kot je bilo načrtovano), in nato še z zamudo (tudi če je krajša od treh ur), ne bi bil upravičen do odškodnine. V tem smislu bi bil dejanski letalski prevoznik odpovedanega leta za zamudo nadomestnega leta celo „nagrajen“.

Primer 2:

Termin kratkoročno odpovedanega leta je od 10.00 do 12.00. Potnik prejme ponudbo nadomestnega leta, ki naj bi *off block* šel ob 9.00. S tem so zmanjšane nevšečnosti potnika, saj mora v bistvu „pretrpeti“ le spremembo rezervacije, vendar pa v bistvu ostane znotraj okvirov načrtovanih ur potovanja. Potnik tudi ne bi bil upravičen do odškodnine. Če se sedaj zadevni let zaradi hitrega vkrcanja (ker je na primer na nadomestnem letu občutno manj potnikov) začne prej kot načrtovano, tako da gre recimo lahko *off block* že ob 8.55, bi to povzročilo, da je potnik sedaj upravičen do odškodnine, ker je letalo odletelo več kot eno uro prej kot pa bi se začel prvotno rezervirani let. Za letalskega prevoznika bi bilo torej bolje, če bi si pri vkrcanju vzel več časa, potnik pa prejme odškodnino za to, da se let začne nekaj minut prej, čeprav je termin tega leta – drugače kot v prejšnjem primeru – ostal skoraj nespremenjen. Tukaj bi bil letalski prevoznik odpovedanega leta „kaznovan“ za hitro vkrcanje dejanskega letalskega prevoznika nadomestnega leta.

Za to, da naj bi člen 5(1)(c)(ii) in (iii) Uredbe št. 261/2004 pri časovnem okviru nadomestnega prevoza hotel razlikovati po tem, da je treba pri času odhoda izhajati iz časa odhoda po voznem redu, pri času prihoda pa iz časa dejanskega prihoda, besedilo te določbe ne vsebuje nobenih indicev.

Poleg tega je treba upoštevati naslednje: določba, ki je predmet razlage, očitno glede na njeno besedilo („*jim je ponujena*“) izhaja iz tega, da mora letalski prevoznik dati le ustrezno (realno) ponudbo (ki jo je mogoče sprejeti) za nadomestni prevoz, torej da mora kvečjemu le spremeniti rezervacijo na nadomestni let – pri čemer ni nujno, da je pri tem letu on sam dejanski letalski prevoznik. On sam torej ne dolguje nadomestnega prevoza, temveč ga mora potniku le „zagotoviti“. S tem pa se postavlja vprašanje, ali naj se morebitna zamuda nadomestnega leta, ki ne bi spadala pod njegov vpliv, sploh lahko pripiše letalskemu prevozniku, od katerega se zahteva plačilo odškodnine; ali pa je ta s ponudbo spremembe rezervacije (in njeno izvedbo v primeru, da potnik ponudbo sprejme) izpolnil vse svoje obveznosti, da lahko odvrne plačilo odškodnine.

To je treba upoštevati zlasti glede na nedavno izdano sodbo Sodišča Evropske unije [z dne 12. marca 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], v skladu s katero je treba nevšečnosti za potnika, do katerih je prišlo zaradi odpovedi rezerviranega leta in velike zamude nadomestnega leta, oceniti ločeno, pri čemer te nevšečnosti morda lahko vodijo do nastanka dveh odškodninskih zahtevkov (sodba [...] (ni prevedeno) *Finnair*, točka 31).

To bi sedaj lahko – če bi se izhajalo iz dejanskega časa prihoda nadomestnega leta – v primerljivih položajih vodilo do različnih pravnih posledic.

Primer 3:

Kratkoročno odpovedani let naj bi v končni namembni kraj prispel ob 15.00. Nadomestni let, ponujen potniku, je tja dejansko prispel ob 20.00.

Različica 1

Letalski prevoznik potnikovo rezervacijo spremeni na nadomestni let, ki naj bi v končni namembni kraj po voznem redu prispel ob 16.00.

V tem primeru bi imel potnik dva odškodninska zahtevka: na eni strani proti letalskemu prevozniku, ki bi odpovedani let moral opraviti, ker je pri dejanskem prihodu nadomestnega leta glede na prihod odpovedanega leta po voznem redu nastala peturna zamuda in so zato prekoračene meje iz člena 5(1)(c)(iii) zadevne uredbe; na drugi strani proti dejanskemu letalskemu prevozniku nadomestnega leta, ker je ta glede na njegov lastni vozni red končni namembni kraj dosegel z veliko zamudo štirih ur.

Različica 2

Letalski prevoznik potnikovo rezervacijo spremeni na nadomestni let, ki naj bi v končni namembni kraj po voznem redu prispel ob 18.30.

Tudi v tem primeru potnik prejme odškodnino od letalskega prevoznika, ki bi moral opraviti odpovedani let; ne prejme pa odškodnine od dejanskega letalskega prevoznika nadomestnega leta, ker je ta glede na njegov lastni vozni red v končni namembni kraj prišel z zamudo le ene ure in pol.

Nevšečnosti za potnika so v obeh primerih enake: odpoved prvotnega leta in peturna zamuda glede na prihod odpovedanega leta po voznem redu.

Če pa bi se namesto iz dejanskega prihoda nadomestnega leta izhajajo iz njegovega prihoda po voznem redu, bi potnik v obeh primerih prejel le eno odškodnino; po različici 1 od dejanskega letalskega prevoznika nadomestnega leta, po različici 2 pa od dejanskega letalskega prevoznika odpovedanega leta.

Z vidika predložitvenega sodišča lahko torej razlaga, da je treba pri vprašanju izpolnitve dejanskega stanu neobstoja pravice do odškodnine iz člena 5(1)(c)(iii) (ter tudi (ii)) Uredbe št. 261/2004 izhajati iz dejanskega časa prihoda nadomestnega prevoza, vodi do rešitev, pri katerih primerljivi položaji vodijo do različnih pravnih posledic ali ki potniku odvzamejo domnevno nastalo pravico, čeprav so njegove nevšečnosti postale večje. Taki rezultati razlage verjetno nasprotujejo namenu zadevne uredbe, zlasti uvodnima izjavama 1 in 2.

Ker to vprašanje v sodni praksi Sodišča Evropske unije – kolikor je razvidno predložitvenemu sodišču – še ni dokončno razjasnjeno in ker predložitveno sodišče namerava sprejeti razlago, ki odstopa od drugih odločitev nacionalnih sodišč, je sodišče moralo vložiti predlog za sprejetje predhodne odločbe.

[...] (ni prevedeno)

Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) [...] (ni prevedeno)

Korneuburg, 25. 8. 2020

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT