

Anonimizirana različica

Prevod

C-618/20 - 1

Zadeva C-618/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

19. november 2020

Predložitveno sodišče:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Španija)

Datum predložitvene odločbe:

24. september 2020

Tožeci stranki:

ZU

TV

Tožena stranka:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA

[...] (ni prevedeno) [identifikacija sodišča, postopka, strank, kraja in datuma]

SKLEP**(VPRAŠANJE ZA PREDHODNO ODLOČANJE)**

[...] (ni prevedeno) [ponovitev identifikacije sodišča, kraja in datuma]

V skladu s členom 19(3)(b) Pogodbe o Evropski uniji (v nadaljevanju: PEU), členom 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljevanju: PDEU) in členom 4a Ley Orgánica del Poder Judicial (temeljni zakon o sodstvu, v nadaljevanju: LOPJ) je potrebno, da Sodišče razloži Uredbo (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, za namene česar se mu predložijo vprašanja za predhodno odločanje, navedena v nadaljevanju.

DEJANSKO STANJE

1.- SPOR O GLAVNI STVARI.

– Oseba ZU in oseba TV sta v Düsseldorfu (Nemčija) kupili letalsko vozovnico za let v Malago (Španija).

– Vozovnica je bila kupljena prek spletne strani za prodajo vozovnic letalske družbe RYANAIR in dejansko je mogoče iz dokazil, ki sta jih predložili tožeči stranki, jasno razbrati potrditev potovanja s strani letalske družbe RYANAIR, ki jo je ta poslala po elektronski pošti.

– Vendar je let opravila letalska družba LAUDAMOTION.

– Let, za katerega je bila sklenjena pogodba, je imel več kot 4-urno zamudo.

– Tožeči stranki sta vložili tožbo proti družbi RYANAIR, od katere zahtevata odškodnino, določeno v Uredbi (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.

– Tožena družba RYANAIR temu nasprotuje, pri čemer se sklicuje na neobstoje pasivne legitimacije in zatrjuje, da je družbi LAUDAMOTION samo dala na voljo svojo spletno stran za prodajo vozovnic, zanika pa kakršno koli pogodbeno razmerje s tožečima strankama, ker je let opravila družba LAUDAMOTION.

2.- Predložitev vprašanja za predhodno odločanje

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

PRAVNA PODLAGA

1. Pravni spor z vidika prava Evropske unije

Obravnavani pravni spor je nastal v zvezi z odgovornostjo letalske družbe, ki prek svoje spletne strani prodaja letalske vozovnice druge letalske družbe, pri čemer je okvir vsega tega osebno področje uporabe zgoraj navedene Uredbe št. 261/2004.

2. Zakonodaja Evropske unije

Zakonodaja EU, ki se uporablja, je Uredba (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. Natančneje, člen [3](5) navedene uredbe določa[.] „5. *Ta uredba se uporablja za vse letalske prevoznike, ki opravljajo prevoze potnikov, zajetih v odstavkih 1 in 2. Kadar obveznosti iz te uredbe izvaja dejanski letalski prevoznik, ki ni sklenil pogodbe s potnikom, se šteje, da jih opravlja v imenu osebe, ki je sklenila pogodbo s tem potnikom.*“ Poleg tega člen 2 Uredbe št. 261/2004 določa: „*V tej uredbi: (a) ‚letalski prevoznik‘ pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco; (b) ‚dejanski letalski prevoznik‘ pomeni letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo.*“

V točki 2.2.3 Obvestila Evropske Komisije z dne 15. junija 2016 o smernicah za razlago 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 Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreč, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta, je navedeno: „2.2.3. *Uporaba za dejanske letalske prevoznike*

V skladu s členom 3(5) je za obveznosti na podlagi Uredbe vedno odgovoren dejanski letalski prevoznik in ne na primer drug letalski prevoznik, pri katerem je potnik morda kupil vozovnico. (moj poudarek). Pojem ‚dejanski letalski prevoznik‘ je predstavljen v uvodni izjavi 7.“

3. Nacionalno pravo in/ali nacionalna sodna praksa

Ker gre za uresničevanje pravice do odškodnine, ki jo ureja Uredba št. 261/2004, torej določba, ki se uporablja neposredno, brez potrebe po prenosu v nacionalno pravno ureditev, na področju letalske navigacije ni nacionalne določbe, ki bi se uporabljala.

Vseeno pa v okviru sodne prakse vsekakor obstaja[.] razhajanja pri obravnavi tega vprašanja. Na prvem mestu je treba navesti[.] da zaradi sistema pravnih sredstev, ki ga ureja španska postopkovna zakonodaja, postopki, pri katerih je znesek nižji od 3000 EUR, potekajo izključno na prvostopenjskih sodiščih, v obravnavanem primeru gospodarskih sodiščih različnih španskih pokrajin. Zato je – ker tovrstni zahtevki dejansko nikoli ne presegajo navedenih 3000 EUR – edina obstoječa sodna praksa tista, ki so jo izoblikovala gospodarska sodišča, brez možnosti za enotnost na podlagi odločitev višjih sodišč. Tako so različna gospodarska sodišča, ki so obravnavala ravno podobna vprašanja, dala različne odgovore, pri čemer so ena menila, da družba RYANAIR nima pasivne legitimacije, druga pa so to trditev zavračala. V zvezi s sodišči, ki zanikajo trditev,

da ni pasivne legitimacije, bomo navedli argument, ki se pogosto pojavlja, in sicer: pravni sistem, ki ga v okviru zračnega prevoza ureja Uredba št. 261/2004, presega navedeno določbo[,] zato se uporabljajo preostale določbe, ki urejajo navedeni sistem. V skladu s sodbo Sodišča z dne 6. maja 2010[, Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251,] je pravni okvir, ki ga je treba upoštevati za rešitev spora v zvezi z zračnim prevozom, tisti, ki ustreza sklopu uredbe in pogodb, sklenjenih v okviru Evropske unije, in tako: „[18][...] se na podlagi Uredbe št. 2027/97, ki se uporablja v obravnavanem primeru, izvršujejo upoštevne določbe Montrealske konvencije. Zlasti iz člena 3(1) te uredbe je razvidno, da odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost. 19. Montrealska konvencija, ki jo je Skupnost 9. decembra 1999 podpisala na podlagi člena 300(2) ES, je bila potrjena s Sklepom 2001/539 in je za Skupnost začela veljati 28. junija 2004.“

Poleg tega nas sodba Sodišča [z dne] 10. julija 2008[, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400,] spomni na naslednje: „43. Res je, da je Montrealska konvencija sestavni del pravnega reda Skupnosti (glej zlasti zgoraj navedeno sodbo v zadevi IATA in ELFAA, točki 35 in 36). Med drugim izhaja iz člena 300(7) ES, da so sporazumi, ki jih sklene Skupnost, za institucije Skupnosti zavezujoči, zato imajo prednost pred akti sekundarne zakonodaje (glej v tem smislu sodbo z dne 10. septembra 1996 v zadevi Komisija proti Nemčiji, C-61/94, Recueil, str. I-3989, točka 52).“

Ugotoviti je mogoče, da se za določitev odgovornosti prevoznikov ni mogoče opreti na dobesedno razlago, oddaljeno od načel, na katerih temelji ureditev Unije, temveč je treba upoštevati tisto razlago zakonodaje, ki je v skladu z njenim duhom in ki potnikom zagotavlja pripadajoče varstvo. Ni dvoma, da Uredba št. 261/2004 ne zajema izrecno odgovornosti prevoznika, ki s potnikom sklene pogodbo, vendar ne opravi leta, toda Montrealska konvencija iz leta 1[9]99 (za katero smo že navedli, da je veljavna, da je del ureditve Unije ter da se zato neposredno in takoj uporablja) vsekakor vsebuje določbo, ki se uporablja v zvezi s tem, in sicer, natančneje, v svojem členu 45, v katerem je navedeno: „Za prevoz, ki ga opravi dejanski prevoznik, se lahko odškodninska tožba po izbiri tožnika vloži proti navedenemu prevozniku ali pogodbenemu prevozniku ali obema skupaj ali ločeno.“ Navedena določba tako potniku dovoljuje, da izbere to, kar se mu zdi ustrezno, v skladu z uvodno izjavo 7 Uredbe št. 261/2004, ki določa obveznosti (in s tem odgovornosti) za prevoznika, ki s potnikom sklene pogodbo, ne glede na to, ali prevoz dejansko opravi on. Potnik ni zajet z dogovori, ki jih subjekt, s katerim sklene pogodbo, doseže s tretjimi osebami, ter nanj ne vplivajo, njegovo varstvo pa se še bolj okrepi z razširitvijo obsega morebitnih odgovornih subjektov tako, da ta zajema dejanskega prevoznika in pogodbenega prevoznika (v skladu z besedilom člena 39 Montrealske konvencije).

4. Dvomi glede razlage (in/ali veljavnosti) prava EU

Dvomi glede razlage se nanaša[jo], kot je bilo nakazano[,] zlasti na pojem „dejanski letalski prevoznik“, in sicer za določitev, kdo lahko spada pod ta pojem, da bi se v primeru velike zamude ali odpovedi leta dodelila odškodnina, ki jo ureja Uredba št. 261/2004.

Kot je bilo poudarjeno, Obvestilo Komisije z dne 15. junija 2016 iz navedenega pojma „dejanski prevoznik“ izključuje tistega, ki samo prodaja vozovnice, ne opravi pa leto.

Kot zadnje odločitve Sodišča, ki so lahko upoštevne za obravnavano vprašanje, lahko navedemo sodbo Sodišča (tretji senat) z dne 4. julija 2018, C-532/2017, v kateri sicer ne gre za enak primer kot v zadevnem sporu o glavni stvari, vendar pa vsebuje upoštevne presoje, pri čemer je navedeno (moj poudarek): „*Predložitevno sodišče s svojim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba pojem ‚dejanski letalski prevoznik‘ v smislu Uredbe št. 261/2004 in zlasti njenega člena 2(b) razlagati tako, da zajema primer letalskega prevoznika, kakršen je tisti v postopku v glavni stvari, ki drugemu letalskemu prevozniku da v zakup letalo s posadko v okviru pogodbe o zakupu zrakoplova s posadko (‚wet lease‘), vendar ne prevzame operativne odgovornosti za lete, vključno kadar je na potrdilu o rezervaciji sedeža na letu, izdanem potnikom, navedeno, da ta let zagotavlja prvonavedeni prevoznik.*

17. *V zvezi s tem je treba poudariti, da je treba v skladu s členom 2(b) Uredbe št. 261/2004 pojem ‚dejanski letalski prevoznik‘ razumeti tako, da se nanaša na ‚letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo‘.*

18. *Ta opredelitev torej določa dva kumulativna pogoja za to, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti kot ‚dejanskega letalskega prevoznika‘, ki se nanašata po eni strani na izvedbo zadevnega leta in po drugi strani na obstoj pogodbe, sklenjene s potnikom.*

19. *Kar zadeva prvi pogoj, je z njim postavljen v ospredje pojem ‚let‘, ki je njegov osrednji element. Sodišče pa je že razsodilo, da je treba ta pojem razumeti kot ‚en letalski prevoz‘, ki je tako na neki način ‚enota‘ tega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot‘ (sodbe z dne 10. julija 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, točka 40; z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, EU:C:2011:652, točka 27, in z dne 22. junija 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, točka 20).*

20- *Iz tega izhaja, da je treba šteti, da je dejanski letalski prevoznik tisti prevoznik, ki v okviru svoje dejavnosti prevoza potnikov sprejme odločitev za izvedbo konkretnega leta, vključno z določitvijo njegove poti, in s tem za ustvarjenje ponudbe zračnega prevoza za zadevne osebe. Sprejetje take odločitve namreč pomeni, da ta letalski prevoznik prevzame odgovornost za izvedbo*

navedenega leta, kar med drugim vključuje morebitne odpovedi leta ali velike zamude ob prihodu.

21. V obravnavanem primeru ni sporno, da je družba Thomson Airways zgolj dala v zakup letalo in posadko, s katerima se je izvedel let v postopku v glavni stvari, in da je o določitvi poti in izvedbi tega leta odločila družba TUIFly.

22. V teh okoliščinah je treba, ne da bi bilo treba preučiti drugi kumulativni pogoj iz člena 2(b) Uredbe št. 261/2004, ugotoviti, da letalskega prevoznika, kot je družba Thomson Airways v postopku v glavni stvari, ki da v zakup letalo in posadko drugemu letalskemu prevozniku, nikakor ni mogoče šteti za ‚dejanskega letalskega prevoznika‘ v smislu Uredbe št. 261/2004 in zlasti njenega člena 2(b).

23. Taka rešitev je potrjena s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov, navedenim v uvodni izjavi 1 Uredbe št. 261/2004, saj je z njo mogoče zagotoviti, da bo potnikom, ki potujejo, izplačana odškodnina ali nudena oskrba, ne da bi bilo treba upoštevati dogovore, ki jih je letalski prevoznik, ki je sprejel odločitev o izvedbi zadevnega leta, sklenil z drugim letalskim prevoznikom za dejansko zagotovitev tega leta.

24. Navedena rešitev je poleg tega v skladu z načelom iz uvodne izjave 7 te uredbe, v skladu s katerim bi moral za zagotovitev učinkovite uporabe navedene uredbe iz nje izhajajoče obveznosti prevzeti dejanski letalski prevoznik, ne glede na to, ali je lastnik zrakoplova ali pa je ta predmet pogodbe o zakupu zrakoplova s posadko.

25. Predložitveno sodišče sicer še navaja, da je bilo na potrdilu o rezervaciji, izdanem tožečim strankam v postopku v glavni stvari, navedeno, da let iz postopka v glavni stvari „opravi“ letalski prevoznik, ki je dal v zakup letalo in posadko. Toda, čeprav je ta navedba upoštevna v okviru uporabe Uredbe št. 2111/2005, ne more vplivati na opredelitev ‚dejanskega letalskega prevoznika‘ v smislu Uredbe št. 261/2004, saj je iz uvodne izjave 1 Uredbe št. 2111/2005 jasno razvidno, da je cilj zadnje navedene uredbe drugačen od cilja Uredbe št. 261/2004.

26. Glede na vse zgoraj navedeno je treba na predloženo vprašanje odgovoriti, da je treba pojem ‚dejanski letalski prevoznik‘ v smislu Uredbe št. 261/2004 in zlasti njenega člena 2(b) razlagati tako, da ne zajema letalskega prevoznika, kakršen je tisti v postopku v glavni stvari, ki drugemu letalskemu prevozniku da v zakup letalo s posadko v okviru pogodbe o zakupu zrakoplova s posadko (‚wet lease‘), vendar ne prevzame operativne odgovornosti za lete, vključno kadar je na potrdilu o rezervaciji sedeža na letu, izdanem potnikom, navedeno, da ta let opravi prvonavedeni prevoznik.“

V primeru iz spora o glavni stvari je, kot je bilo navedeno, družba RYANAIR tista, ki proda vozovnico prek svoje spletne strani, izda potrditev potovanja in jo pošlje po elektronski pošti potnikom. Ni dvoma, da v navedeni potrditvi ni navedena oznaka družbe RYANAIR, temveč družbe LAUDAMOTION, vendar o tem ni nikjer izrecne informacije, to pomeni, da nikjer ni izrecne informacije o

[tem], da tega leta ne bo opravila družba RYANAIR. V sporu o glavni stvari ni znano, kdo je dejansko načrtoval navedeni let – ali je to bila družba RYANAIR ali družba LAUDAMOTION.

Nazadnje lahko kot upoštevno okoliščino navedemo, da je družba LAUDAMOTION del družbe RYANAIR, kot ta sama navaja na svoji spletni strani <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5. Pomembnost odgovora Sodišča Evropske unije

V teh konkretnih primerih je zelo pomembno določiti, kdo je dejanski letalski prevoznik, saj se zdi prodaja vozovnic družbe LAUDAMOTION, ki jo izvaja družba RYANAIR, potem ko je ta družba kupila prvonavedeno družbo, pomembna, kot dokazuje[jo] različne sodne odločitve v Španiji, ki[,] kot je bilo navedeno[,] niso enoznačne ter je poleg tega, kot je bilo prav tako navedeno, zelo težko, da bi zanje obstajala enotna razlaga višjih sodišč, kar posega v pravno varnost in enako obravnavanje posameznikov.

6. Glede na vse navedene pravne preudarke je treba Sodišču v predhodno odločanje postaviti vprašanja, navedena v izreku tega sklepa.

IZREK

Prvič. Postopek se prekine do sprejetja odločbe v zvezi s predlogom za sprejetje predhodne odločbe.

Drugič. Sodišču Evropske unije se predložijo ta vprašanja za predhodno odločanje:

1. Ali je mogoče za dejanskega letalskega prevoznika za namene člena [3](5) Uredbe št. 261/2004 šteti letalsko družbo, ki prek svoje spletne strani prodaja letalske vozovnice, v zvezi s katerimi se let opravi pod oznako druge letalske družbe, kar zadeva navedena dejanska leta, za katera je prodala vozovnici in ju opravila druga družba?

2. Ali je mogoče za dejanskega letalskega prevoznika za namene člena [3](5) Uredbe št. 261/2004 šteti letalsko družbo, ki prek svoje spletne strani prodaja letalske vozovnice, v zvezi s katerimi se let opravi pod oznako druge letalske družbe, kar zadeva navedena dejanska leta, za katera je prodala vozovnici in ju opravila druga družba, če je ta druga družba, ki opravi let, sestavni del skupine podjetij družbe, ki je prodala vozovnico?

3. Ali je pojem pogodbenega prevoznika iz člena 45 Montrealske konvencije primerljiv s pojmom dejanskega letalskega prevoznika iz člena [3](5) Uredbe št. 261/2004?

4. Ali je s pojmom dejanskega letalskega prevoznika iz člena [3](5) Uredbe št. 261/2004 primerljiv dejanski prevoznik, na katerega se nanaša člen 45 Montrealske konvencije?

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

[Končne postopkovne navedbe in podpis sodnika]

DELOVNI DOKUMENT