

Anonimizirana različica

Prevod

C-188/20 – 1

Zadeva C-188/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

30. april 2020

Predložitveno sodišče:

Landgericht Düsseldorf (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

6. april 2020

Tožče stranke in pritožnice:

JG

LH

MI

NJ

Tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:

Azurair GmbH i.L.

Intervenientka:

alltours flugreisen gmbh

[...] (ni prevedeno)

I.

[...] (ni prevedeno)

Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija)

Sklep

v sporu

1. otroka JG, katerega zakonita zastopnika sta osebi LH in MI,
2. osebe LH,
3. osebe MI,
4. otroka NJ, katerega zakonita zastopnika sta osebi LH in MI,

tožeče stranke in pritožnice,

[...] (ni prevedeno)

proti

družbi Azurair GmbH i.L., ki jo zastopa likvidacijska upraviteljica OP,

tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

Intervenientka:

alltours flugreisen gmbh, [...] (ni prevedeno)

Düsseldorf,

[...] (ni prevedeno)

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

po opravljeni obravnavi z dne 28. februarja 2020

[...] (ni prevedeno)

sklenil:

Postopek se prekine.

Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU zaradi razlage prava Unije predložijo ta vprašanja:

1. Ali ima potnik „potrjeno rezervacijo“ v smislu člena 3(2)(a) 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), če je

od organizatorja potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo, prejel „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe št. 261/2004, s katerim se mu obljublja prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, pri čemer organizator potovanja pri zadevnem letalskem prevozniku ni rezerviral sedežev za ta let in od tega ni prejel potrditve rezervacije?

2. Ali je treba letalskega prevoznika v razmerju do potnika šteti za dejanskega letalskega prevoznika v smislu člena 2(b) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 že, če ima ta potnik sicer sklenjeno pogodbo z organizatorjem potovanja, ki mu je obljubil prevoz na letu, opredeljenem s krajem odhoda in krajem prihoda, časom odhoda in časom prihoda ter številko, vendar organizator potovanja za tega potnika ni rezerviral sedeža in s tem glede tega leta ni sklenil pogodbe z letalskim prevoznikom?

3. Ali „prvotno načrtovani čas prihoda“ leta v smislu člena 2(h), člena 5(1)(c), člena 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004, ko se presoja pravica do odškodnine zaradi odpovedi leta ali velike zamude leta ob prihodu, lahko izhaja iz „drugačnega dokaza“, ki ga je organizator potovanja izdal potniku, oziroma je treba pri tem upoštevati vozovnico na podlagi člena 2(f) Uredbe (ES) št. 261/2004?

4. Ali gre za odpoved leta v smislu člena 2(1) in člena 5(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta, če dejanski letalski prevoznik let, rezerviran v okviru paketnega potovanja, prestavi na zgodnejši čas istega dne za vsaj dve uri in 10 minut?

5. Ali lahko dejanski letalski prevoznik na podlagi člena 7(2) Uredbe zniža odškodnine v skladu s členom 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004, če se let prestavi na zgodnejši čas v časovnih mejah iz člena 7(2) Uredbe?

6. Ali gre pri obvestitvi pred začetkom potovanja glede prestavitve leta na zgodnejši čas za ponudbo spremembe poti v smislu člena 5(1)(a) in člena 8(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004?

7. Ali člen 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 nalaga dejanskemu letalskemu prevozniku, da mora potnika obvestiti o tem, natančno pri katerem podjetju in na katerem naslovu lahko vloži zahtevek za posamezen znesek, določen glede na oddaljenost, in po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži svojemu zahtevku?

Obrazložitev:

I.

Tožeče stranke od tožene stranke zahtevajo plačilo odškodnine na podlagi člena 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 (ES) št. 261/2004), ki ga utemeljujejo z veliko zamudo leta ob prihodu oziroma odpovedjo leta.

Drugotožeča stranka je 15. januarja 2018 pri turistični agenciji zase in za ostale tožeče stranke rezervirala paketno potovanje v Side/Turčija, ki ga je kot organizatorica potovanja ponujala intervenientka tožene stranke (v nadaljevanju: intervenientka). To potovanje je vključevalo povratni letalski prevoz v Antalijo/Turčija. Drugotožeča stranka je prejela dokument z naslovom „Prijava potovanja“ [...] (ni prevedeno), v katerem sta bila navedena leta tožene stranke. Kot odhodni let je bil naveden let številka ARZ 8711 iz Düsseldorfa v Antalijo dne 15. julija 2018, za katerega je bil naveden čas odhoda ob 6.00 in čas prihoda ob 10.30 (vsi časi so navedeni v lokalnem času). Kot povratni let je bil naveden let številka ARZ 8712 iz Antalije v Düsseldorf dne 5. avgusta 2018, za katerega je bil naveden čas odhoda ob 12.00 in čas prihoda ob 14.45. Spodaj je bilo v dokumentu „Prijava potovanja“ navedeno to opozorilo: „PREDVIDENI ČASI LETOV – ZARADI VAŠE VARNOSTI PROSIMO PREVERITE LETE NA VAŠIH VOZOVNICAH“.

Tožena stranka je na letih s številčkama ARZ 8711 in 8712 res pripeljala tožeče stranke iz Düsseldorfa v Antalijo in nazaj, pri čemer je zračna razdalja vsakega leta znašala 2482 km, vendar so tožeče stranke z odhodnim letom v končni namembni kraj prispele šele 16. julija 2018 ob 1.19. Povratni let je bil opravljen 5. avgusta 2018 ob 5.10. Tožečim strankam niti za odhodni niti za povratni let ni bilo posredovano pisno obvestilo na podlagi člena 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004.

Zato so tožeče stranke proti toženi stranki na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004 vložile zahtevke za odškodnino v višini 400,00 EUR na osebo za vsak odhodni in vsak povratni let. Trdijo, da je bil odhodni let glede na podatke v dokumentu „Prijava potovanja“ opravljen z več kot triurno zamudo ob prihodu. Povratni let naj bi bil odpovedan, saj naj bi bila prestavitev leta na zgodnejši čas odpoved leta v smislu člena 5(1) Uredbe (ES) št. 261/2004. Tožeče stranke naj bi imele pri odhodnem letu potrjene rezervacije za odhod po voznem redu ob 6.00 in prihod po voznem redu ob 10.30, pri povratnem letu pa za odhod po voznem redu ob 12.00 in prihod po voznem redu ob 14.45. Poleg tega tožeče stranke zahtevajo, naj se jih oprosti plačila nagrade njihovemu pooblaščenцу, pri čemer je pravica do te nagrade nastala zaradi izterjave odškodnine pred začetkom sodnega postopka, tožeče stranke pa so podelile mandat pooblaščenцу, preden so toženo stranko obvestile, da je v zamudi s plačilom odškodnine.

Tožena stranka se je na prvi stopnji pred Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) zagovarjala s tem, da ni načrtovala letov s časi prihodov in odhodov, ki so navedeni v dokumentu „Prijava potovanja“. Načrtovala jih je, kot je navedeno v dokumentu „Potrdilo o potovanju/Račun“, ki ga je družba Anex Tour GmbH 22. januarja 2018 izdala intervenientki. V skladu s tem dokumentom naj bi odhodni let 15. julija 2018 trajal od 20.05 do 00.40 naslednjega dne, povratni let pa 5. avgusta 2018 od 8.00 do 10.50. To naj bi pomenilo, da let ARZ

8711 15. avgusta 2018 ni bil opravljen s triurno ali več kot triurno zamudo ob prihodu. Tožena stranka v zvezi z letom ARZ 8712 meni, da prestavitev leta na zgodnejši čas ni odpoved v smislu člena 2(l) Uredbe (ES) št. 261/2004. Poleg tega se sklicuje na pravico do znižanja odškodnine na podlagi člena 7(2)(b) Uredbe, ker naj bi tožeče stranke v končni namembni kraj Düsseldorf prispele zgolj dve uri in 50 minut prej kot po voznem redu.

Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je tožbo zavrnilo in navedlo, da dokument „Prijava potovanja“, ki ga je izdala turistična agencija in so ga predložile tožeče stranke, ni potrdilo o rezervaciji v smislu člena 2(g) Uredbe (ES) št. 261/2004. Presodilo je, da že glede na njegov naslov ne gre za potrditev rezervacije s strani tožene stranke ali organizatorja potovanja. Navedlo je, da poleg tega vsebuje jasno opozorilo, da gre pri navedenih časih prihodov in odhodov samo za predvidene čase prihodov in odhodov. Zavzelo je stališče, da je iz konteksta razvidno, da časi prihodov in odhodov, navedeni v tem dokumentu, vsekakor še niso bili sprejeti in registrirani. Presodilo je, da dokument glede podatkov o letih, ki jih vsebuje, torej ni zavezujoč, kot je to potrebno, da bi se lahko štel za potrdilo o rezervaciji.

II.

To glede odhodnega leta 15. avgusta 2018 vzdrži pravno presojo samo, če tožene stranke ni treba šteti za dejanskega letalskega prevoznika leta s prihodom po voznem redu ob 10.30, ki je naveden v dokumentu „Potrditev potovanja“, in tožeče stranke niso imele potrjenih rezervacij za tak let.

Tožeče stranke menijo, da je treba temu pritrditi, zato so zoper sodbo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) vložile pritožbo. Tožena stranka in intervenientka pa zagovarjata izpodbijano odločbo.

Glede povratnega leta niso odločilni podatki o letih, navedeni v dokumentu „Prijava potovanja“, ker v vmesnem času med strankami spora ni več sporno, da je bil let ARZ 8712 prestavljen na zgodnejši čas vsaj z 8.00 na 5.10. Vendar je med strankami sporno, ali je prestavitev leta na zgodnejši čas odpoved leta v smislu člena 5(1) v povezavi s členom 2(l) Uredbe (ES) št. 261/2004.

III.

Za uspeh pritožbe tožečih strank v delu, ki se nanaša na odhodni let in pravice do odškodnine zaradi velike zamude, ki jih uveljavljajo v zvezi z njim, je odločilno, ali je mogoče potrdilo o rezervaciji organizatorja potovanja, ki ni temeljilo na identični rezervaciji pri letalskem prevozniku, od katerega se na podlagi člena 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 zahteva plačilo odškodnine („skladna rezervacija“), šteti za „potrjeno rezervacijo“ v smislu člena 3(2)(a) Uredbe, ali je treba v takem primeru letalskega prevoznika, od katerega se zahteva plačilo odškodnine, šteti za „dejanskega letalskega prevoznika“ v smislu člena 2(b) Uredbe (ES) št. 261/2004 in ali je mogoče „prvotno načrtovani čas prihoda“ leta določiti na podlagi takega potrdila o rezervaciji, ki ga je izdal organizator potovanja.

Potniki se lahko zaradi velike zamude leta ob prihodu pri dejanskem letalskem prevozniku sklicujejo na pravico do odškodnine, če prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel dejanski letalski prevoznik (sodba Sodišča Evropske unije z dne 19. novembra 2009, C-402/07, C-432/07, Sturgeon/Condor in drugi, točka 69, potrjena s sodbo z dne 23. oktobra 2012, C-581/10, C-629/10, Nelson/Lufthansa in drugi, in s sodbo z dne 26. februarja 2013, C-11/11, Air France/Folkerts, točka 33).

1.

Prvi pogoj za uporabo Uredbe (ES) št. 261/2004 je v skladu z njenim členom 3(2)(a), da so imeli potniki „potrjeno rezervacijo na zadevnem letu“. Pojem „rezervacija“ je opredeljen v členu 2(g) Uredbe. V skladu z opredelitvijo je „rezervacija“ tudi „drugačen dokaz“, kot je „vozovnica“ v smislu člena 2(f) Uredbe, če navaja, da je „organizator potovanja“ sprejel in registriral rezervacijo. V skladu s sodno prakso nemškega Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) je lahko „potrjena rezervacija“ tudi dokazilo, ki ga o tem izda organizator potovanja, v katerem je zavezujoče naveden predvideni letalski prevoz z določenim letom, ki je po navadi natančno opredeljen s številko in uro [...] (ni prevedeno). Tudi senat meni, da iz člena 3(2)(a) v povezavi s členom 2(g) Uredbe izhaja, da mora tako dokazilo zadostovati za to, da se lahko uporablja Uredba (ES) št. 261/2004. Ni treba, da dokazilo o rezervaciji, ki ga je izdal organizator potovanja, temelji tudi na identični „skladni rezervaciji“ pri zadevnem letalskem prevozniku.

2.

Kljub temu senat meni, da je pravica tožečih strank do odškodnine za odhodni let, ki jo uveljavljajo pri toženi stranki, odvisna od tega, ali je tožena stranka preko družbe Anex Tour GmbH intervenientki potrdila, da bodo tožeče stranke 15. julija 2018 potovale na letu ARZ 8711 s prihodom po voznem redu ob 10.30, saj je samo v tem primeru tudi nameravala opraviti tako opredeljen let v imenu organizatorja potovanja, intervenientke, ki je imela s tožečimi strankami sklenjeno pogodbo (člen 2(b) Uredbe (ES) št. 261/2004), in je zato kot dejanski letalski prevoznik na tem letu pasivno legitimirana. Nujni pogoj za to, da se lahko pritrdi temu, da je imel letalski prevoznik tak namen, pa je, da je organizator potovanja predhodno obvestil letalskega prevoznika, da želi, da zadevni potnik potuje na enem od letov, ki jih letalski prevoznik ponuja zainteresiranim skupinam oseb. Tako obvestilo pa je rezervacija, ki jo opravi organizator potovanja. Zato je tudi po mnenju senata vedno potrebna identična skladna rezervacija, ki jo opravi organizator potovanja, in brez take skladne rezervacije „dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe (ES) št. 261/2004, ki ga izda organizator potovanja, ne zadostuje za pravico do odškodnine zaradi zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov.

3.

Senat meni, da „ura prihoda, ki je bila prvotno predvidena“ v smislu zgoraj navedene sodne prakse Sodišča Evropske unije ne more izhajati iz dokazila, ki ga je, ne da bi se uskladil z zadevnim letalskim prevoznikom, izdal organizator potovanja.

„Prvotno načrtovani čas prihoda“ je omenjen tudi v členu 2(h), členu 5(1)(c), členu 6(1) in členu 7(1), drugi stavek, in (2) Uredbe (ES) št. 261/2004. Sodišče Evropske unije je v sodbi v zadevi Air France/Folkerts navedlo, da je treba za odškodnino, ki je določena v členu 7 Uredbe, zamudo presojati glede na uro načrtovanega prihoda v končni namembni kraj; v zvezi s pojmom „končni namembni kraj“ se je v točki 34 sklicevalo na opredelitev iz člena 2(h) Uredbe (ES) št. 261/2004. V skladu z njo končni namembni kraj pomeni namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo namembni kraj zadnjega leta. Sodišče Evropske unije je torej v tem primeru pri določitvi končnega namembnega kraja upoštevalo vozovnico na podlagi člena 2(f), to je dokument na papirju ali enakovredni dokument v nematerialni obliki, ki ga je izdal ali potrdil letalski prevoznik ali njegov pooblaščen posrednik, torej fizični ali elektronski dokument, ki predstavlja pravico potnika do prevoza. Na „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe (ES) št. 261/2004 („rezervacija“) se ni sklicevalo.

Če se to pri presoji pravice do odškodnine uporabi za določitev prvotno načrtovanega časa prihoda, se ugotovi, da je treba tudi glede tega upoštevati „vozovnico“, izdano potniku, tako da drugačen podatek v „rezervaciji“ ni upošteven. To bi pomenilo, da dokument „Prijava potovanja“, ki so ga predložile tožeče stranke, z dne 15. januarja 2018 [...] (ni prevedeno) v obravnavanem primeru od vsega začetka ne bi mogel biti podlaga za določitev prvotno načrtovanega časa prihoda, ne da bi bilo to odvisno od tega, ali ga je sploh mogoče šteti za „potrjeno rezervacijo“ v smislu člena 3(2)(a) Uredbe (ES) št. 261/2004. Poleg tega tudi ne izpolnjuje pogojev za „vozovnico“ na podlagi člena 2(f) Uredbe, ker ni mogoče šteti, da je z njim pooblaščen posrednik tožene stranke izdal „dokument“ za prevoz z navedenimi leti. Dokument „Prijava potovanja“ je mogoče šteti zgolj za dokument o prijavi na paketno potovanje, ki ga organizira intervenientka. V obravnavanem sporu ne gre za dokument, ki bi ga bilo treba brez dvoma opredeliti kot „vozovnico“.

Vsekakor pa „prvotno načrtovani čas prihoda“ po mnenju senata ne more izhajati iz „drugačnega dokaza“, ki ga je izdal organizator potovanja, ki glede zadevnega leta nima sklenjene pogodbe z zadevnim letalskim prevoznikom. Načrtovanje letov je namreč v izključni pristojnosti letalskega prevoznika. Letalski prevoznik je načrtoval let, če ga je vključil v svoj vozni red in ga torej opredelil glede na kraj odhoda in namembni kraj ter čas odhoda in čas prihoda, mu dodelil številko ter omogočil njegovo rezervacijo [...] (ni prevedeno). Letalski prevoznik lahko, dokler za tak let niso bile opravljene rezervacije sedežev, spremeni ali prekliče vozni red, ne da bi lahko imeli potniki zaradi tega pravico do odškodnine; to je razvidno iz člena 2(l) Uredbe. To pomeni, da „drugačen dokaz“ v smislu člena 2(g) Uredbe (ES) št. 261/2004, ki ga pred tako rezervacijo izda organizator

potovanja, vsaj v takem primeru ne more biti podlaga za pravico do odškodnine. To nasprotuje stališču, da tak „drugačen dokaz“ v vsakem primeru zadostuje za utemeljitev pravice do odškodnine, če zadevni letalski prevoznik leta, ki je naveden v tem dokazu, ne opravi ali ga opravi ob drugih urah.

4.

Tudi na podlagi člena 13 Uredbe (ES) št. 261/2004 ni mogoče priti do drugačnega sklepa, saj senat ne more ugotoviti, kako bi lahko letalski prevoznik, od katerega se zahteva plačilo odškodnine, zahteval odškodnino od organizatorja potovanja, če nimata sklenjene pogodbe, letalski prevoznik pa mora izpolniti zahtevke za odškodnino na podlagi Uredbe (ES) št. 261/2004, ki se pri njem uveljavljajo zaradi neupoštevanja voznega reda, ki ga sploh ni določil. Senat meni, da glede tega ni mogoče priti do drugega zaključka niti na podlagi zahteve po zagotavljanju visoke ravni varstva potnikov (uvodna izjava 1 Uredbe (ES) št. 261/2004). Nasprotna stranka zadevnega potnika, od katere lahko zaradi individualne škode, ki jo je utrpel zato, ker je zaupal njenim napačnim podatkom o voznem redu, zahteva odškodnino, je organizator potovanja, s katerim ima sklenjeno pogodbo.

IV.

Uspeh zahtevkov za plačilo odškodnine, ki jih tožeče stranke zaradi povratnega leta uveljavljajo na podlagi člena 5(1) v povezavi s členom 7(1)(b) Uredbe (ES) št. 261/2004, je odvisen od tega, ali prestavitev leta na zgodnejši čas za vsaj dve uri in 50 minut z 8.00 na 5.10 pomeni odpoved v smislu člena 2(1) Uredbe.

1.

„Odpoved“ v skladu s pravno opredelitvijo v členu 2(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 pomeni dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen. „Dejstvo, da let“, ki je bil prvotno predviden, „ni bil opravljen“, je treba razlikovati od „zamude“ in je zanj značilno, da se let ne opravi, kot je bil prvotno načrtovan (glej sodbo Sodišča Evropske unije z dne 19. novembra 2009, C-402/07, C-432/07 Sturgeon in drugi/Condor in Böck in drugi/Air France, točka 33 in naslednje). Sodišče doslej ni pojasnilo, ali se šteje, da let ni bil opravljen, kot je bil prvotno načrtovan, tudi, če se let prestavi na zgodnejši čas za dve uri in 50 minut.

V skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) [...] (ni prevedeno) gre vsaj, če letalski prevoznik znatno prestavi prvotno načrtovani let na zgodnejši čas, za odpoved leta, povezano s ponudbo spremembe poti, ki je lahko podlaga za pravico do odškodnine na podlagi člena 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004. BGH (zvezno vrhovno sodišče) [...] (ni prevedeno) navaja, da je za odpoved leta značilno, da letalski prevoznik nepreklicno ne opravi leta, kot ga je prvotno načrtoval, tudi če potnike premesti na drug let. To naj bi bilo pojasnjeno s sodno prakso Sodišča Evropske unije (sodba z dne 19. novembra 2009 v zadevi Sturgeon/Condor; poleg tega sodba z dne 13. oktobra 2011, C-83/10, v zadevi Sousa Rodriguez/Air France), ki naj bi bila oblikovana za razmejitev dejanskega

stanu odpovedi leta in dejanskega stanu velike zamude. Let naj ne bi bil opravljen, kot je bil prvotno načrtovan, tudi, če se let prestavi na zgodnejši čas za več ur.

Vendar je senat v dvomu glede tega, ali je ta razlaga prava Unije, ki jo je opravilo Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče), pravilna.

Tudi senat meni, da to, da v Uredbi (ES) št. 261/2004 nikjer ni omenjena prestavitev leta na zgodnejši čas in da Uredba nikjer ne določa pravil zanjo, ni prepričljiv razlog za to, da se člena 2(l) ne more razlagati v skladu s sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče). V skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije je načeloma mogoče sklepati, da gre za odpoved, če se let, ki je bil prvotno predviden in ki ima zamudo, nadomesti z drugim letom, to je, kadar se let ne opravi, kot je bil prvotno načrtovan, in se potniki tega leta pridružijo potnikom leta, ki je bil tudi načrtovan, in to ne glede na let, ki so ga tako premeščeni potniki rezervirali; pomemben je le posamezni položaj vsakega potnika, ki je tako premeščen, namreč dejstvo, da je prvotno predvideni let glede zadevnega potnika odpovedan (sodba Sodišča Evropske unije v zadevi Sousa/Rodriguez, točki 30 in 31). Vendar je Sodišče Evropske unije tudi pojasnilo, da zgolj zamuda dejanskega časa odhoda glede na odhod po voznem redu ne pomeni odpovedi leta; presodilo je, da leta z zamudo ne glede na trajanje zamude ni mogoče šteti za odpovedanega, če do odhoda pride, kot je bilo prvotno predvideno (sodba v zadevi Sturgeon/Condor, točki 32 in 34). Glede na navedeno senat ni v dvomu glede tega, da prestavitev leta na zgodnejši čas povzroči spremembo prvotno predvidenega leta v smislu sodne prakse Sodišča Evropske unije.

Senat je v dvomu glede pravilne razlage člena 2(l) Uredbe (ES) št. 261/2004 zato, ker načrtovanje leta s strani dejanskega letalskega prevoznika, za katerega brez dvoma gre v primeru prestavitve leta na zgodnejši čas, za razliko od odpovedi v zadnjem trenutku brez nadomestne ponudbe na podlagi člena 5(1)(c)(iii) Uredbe ali velikih zamud ne privede nujno do nevšečnosti, ki jih je treba standardizirano nadomestiti oziroma zmanjšati z odškodnino, pomočjo in oskrbo. Tudi če potniki ne dobijo nadomestne ponudbe, ki omogoča subsumpcijo pod zadnjemavedeno določbo Uredbe, vendar se jih predhodno dovolj zgodaj obvesti o prestavitvi leta na zgodnejši čas, jim namreč ne nastanejo primerljive težave ali nevšečnosti v smislu uvodnih izjav 12 in 13 Uredbe, ker se lahko pravočasno prilagodijo novemu voznemu redu in tako pridejo na letališče ob novem času odhoda. To pomeni, da ne potrebujejo pomoči in oskrbe med čakanjem na letališču. Ker jim ni treba čakati, jim tudi ne nastanejo težave in nevšečnosti zaradi čakanja, ki bi jih bilo treba materialno nadomestiti. Torej lahko težave in nevšečnosti nastanejo kvečjemu, če zadevni potniki niso predhodno obveščeni o prestavitvi leta na zgodnejši čas in k okencu za prijavo na let pridejo šele ob prvotno načrtovanem času odhoda. Vendar se to v obravnavanem primeru ni zgodilo, saj je bil za tožeče stranke organiziran prevoz na povratnem letu, ki je bil prestavljen na zgodnejši čas. Zato je mogoče za težave in nevšečnosti v primerih, kot je obravnavani, šteti kvečjemu to, da so potniki zaradi prestavitve povratnega leta na zgodnejši čas morali spremeniti načrte glede svojega potovanja. Vendar zaradi tega niso izgubili časa tako, da bi morali čakati.

Če bi se izkazalo, da je treba v primerih, kot je obravnavani, že zaradi prestavitve leta na zgodnejši čas pritrđiti nastanku škode, ki jo je treba nadomestiti z odškodnino, se senat sprašuje, kako velika mora biti ta škoda, da je odškodnina na podlagi člena 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 upravičena. Senat meni, da tudi težave in nevšečnosti, ki so praviloma povezane s prestavitvijo na zgodnejši čas za več ur, niso primerljive s tistimi, ki nastanejo zaradi odpovedi leta v zadnjem trenutku ali velike zamude leta.

2.

V sodni praksi Sodišča Evropske unije tudi ni pojasnjeno vprašanje, ali ima lahko dejanski letalski prevoznik, če prestavitev leta na zgodnejši čas lahko pomeni odpoved v smislu člena 2(1) Uredbe (ES) št. 261/2004, pravico do znižanja odškodnine na podlagi člena 7(2) Uredbe, če je preložitev dejanskega časa prihoda glede na prihod po voznem redu v časovnih mejah iz člena 7(2) Uredbe. Senat dvomi, da se lahko ta določba uporablja za primer prestavitve leta na zgodnejši čas, že zato, ker ta prestavitev, če gre pri njej sploh za odpoved leta, sicer vsebuje obvestilo o spremembi poti, ne gre pa za ponudbo na podlagi člena 8 Uredbe (ES) št. 261/2004, kot to določa člen 7(2). V skladu s členom 8 Uredbe imajo namreč potniki pravico do izbire in morajo biti v skladu z uvodno izjavo 20 celovito obveščeni o svojih pravicah. To pomeni, da mora letalski prevoznik, ki odpove let, potnikom ponuditi izbiro pod pogoji, ki jih člen 8(1) te uredbe določa v točkah od (a) do (c) (sodba Sodišča Evropske unije z dne 29. julija 2019, C-354/18, Rusu/Blue Air, točka 53, za primer zavrnitve vkrcanja). To tudi pomeni, kot nadaljuje Sodišče Evropske unije (navedena sodba, točka 54), da morajo biti s takšno ponudbo potnikom zagotovljene potrebne informacije, da se jim omogoči učinkovita izbira, in sicer da bodisi odpovejo svoj let s povračilom plačila za vozovnice bodisi nadaljujejo prevoz do svojega končnega namembnega kraja pod primernimi pogoji v najkrajšem možnem času ali pozneje. Če letalski prevoznik potnika obvesti le o tem, da je bil njegov let prestavljen na zgodnejši čas, te zahteve glede ponudbe spremembe poti niso izpolnjene.

3.

Primerljivi pogoji prevoza v skladu s členom 8(1)(b) in (c) Uredbe (ES) št. 261/2004 se navezujejo na prvotno rezervirani let in s tem na pogodbo o letalskem prevozu. Ali je let, ki je za dve uri in 50 minut prestavljen na zgodnejši čas, v tem smislu primerljiv s prvotno rezerviranim letom in pomeni prevoz v najkrajšem možnem času, tako da toženi letalski prevoznik z obvestilom o prestavitvi leta na zgodnejši čas izpolnjuje obveznosti, ki mu jih nalaga ta določba, prav tako še ni razjasnjeno.

V.

V zvezi z zahtevkom za oprostitev plačila nagrade svojemu pooblaščenču, ki ga uveljavljajo tožeče stranke, je odločitev, ki jo mora sprejeti senat, odvisna od tega,

kakšna mora biti vsebina obvestila, ki ga je treba posredovati potniku na podlagi člena 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004.

[...] (ni prevedeno) (na podlagi nacionalnega prava ni pravice do oprostitev zaradi zamude)

Senat meni, da povračilo odvetniških stroškov, ki so nastali pri prvem uveljavljanju pravic do odškodnine na podlagi člena 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004, [...] (ni prevedeno), v primerih, v katerih ne nastane zamuda, ni brezpogojno mogoče že, če dejanski letalski prevoznik ni izpolnil svoje obveznosti na podlagi člena 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004. V obravnavanem sporu je treba izhajati iz tega, da je ni izpolnil.

Če dejanski letalski prevoznik ne izpolni svoje obveznosti posredovanja pisnega obvestila potniku, pritegnitev odvetnika pri izvensodni izterjavi odškodninskih zahtevkov ne temelji na tej opustitvi. V skladu s členom 14(2), prvi stavek, Uredbe (ES) št. 261/2004 dejanski letalski prevoznik namreč ni zavezan storiti nič več kot posredovati pisno obvestilo o pravilih za odškodnino in za pomoč v skladu z Uredbo; senat meni, da iz uvodne izjave 20 ne izhaja nič drugega. To pomeni zlasti, da letalski prevoznik ni zavezan subsumirati konkretnega dejanskega stanja pod eno od upoštevanih določb Uredbe. Potnikov zaradi tega ni treba obvestiti o „njihovih“ pravicah, ampak na splošno o „pravilih“. Vendar se senat zaveda, da je BGH (zvezno vrhovno sodišče) [...] (ni prevedeno) presodilo, da bi morale informacije, ki jih je na podlagi člena 14(2) Uredbe treba dati potniku, temu omogočiti, da učinkovito in brez pomoči odvetnika uveljavlja svoj zahtevek pri dejanskem letalskem prevozniku, kar pomeni, da bi morale vsebovati dovolj jasen podatek o tem, natančno pri katerem podjetju in na katerem naslovu lahko vložijo zahtevek za posamezen znesek, določen glede na oddaljenost, in po potrebi o tem, katere dokumente naj priloži. Zavzelo je stališče, da je smisel in namen obveznosti obveščanja omogočiti potnikom, da sami uveljavljajo odškodnino pri dejanskem letalskem prevozniku, kar je razvidno iz uvodne izjave 20.

Senat se ne strinja s tem stališčem, saj v uvodni izjavi Uredbe, ki jo v zvezi s tem navaja BGH (zvezno vrhovno sodišče), ni navedeno, da je treba potnike obvarovati pred tem, da bi si morali najeti pravnega svetovalca. Senat poleg tega meni, da je zakonodajalec zaradi svojih preudarkov v uvodni izjavi 20 oblikoval člen 14(2) Uredbe tako, kot ga je, in da letalskemu prevozniku ravno ni hotel naložiti obveznosti obveščanja potnika o pravicah, ki jih ima v konkretnem primeru, ampak samo o pravicah, ki izhajajo iz besedila te določbe. Ne samo v nemški, ampak tudi v drugih jezikovnih različicah Uredbe, na primer v francoski ali angleški jezikovni različici, je predmet člena 14(2) Uredbe samo obveznost posredovanja pisnega obvestila o pravilih potniku („une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present règlement“ oziroma „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation“), tako da tudi iz tega ni razvidno, da je dejanski letalski prevoznik zavezan posredovati potniku več kot zgolj splošne informacije o teh pravilih.

Zaradi tega se senat tudi ne strinja s [...] (ni prevedeno) stališčem BGH (zvezno vrhovno sodišče), da je, če dejanski letalski prevoznik ne izpolni obveznosti obveščanja na podlagi člena 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004, mogoče zahtevati povračilo odvetniške nagrade, ki je nastala zaradi mandata za izvensodno zastopanje pri prvem uveljavljanju pravice do odškodnine. Tožeče stranke tudi iz drugih razlogov ne morejo zahtevati, da bi se jih oprostilo zahtevka njihovega pooblaščenca za plačilo nagrade, ki je nastal pred začetkom sodnega postopka. Obravnavano vprašanje je torej pomembno tudi za odločitev o pritožbi tožečih strank, saj tožeče stranke, če bi tožena stranka s splošnim obveščanjem o pravicah zaradi odpovedi oziroma zamude svojega leta zadostno izpolnila svoje obveznosti na podlagi člena 14(2) Uredbe, ne bi mogle zahtevati povračila odvetniških stroškov, ki so nastali pred začetkom sodnega postopka. Te stroške pa bi bilo mogoče povrniti, če bi bila tožena stranka zavezana poučiti tožeče stranke o pravicah, ki jih imajo zaradi nastale motnje v konkretnem primeru.

Senat je v dvomu glede tega, ali je Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) v sodni praksi pravilno uporabilo pravo Unije, zato meni, da mora na podlagi člena 267, tretji odstavek, PDEU Sodišče Evropske unije zaprositi za razlago člena 14(2) Uredbe (ES) št. 261/2004.

VI.

[...] (ni prevedeno)

VII.

[...] (ni prevedeno)