

**Zadeva C-434/20**

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe**

**Datum vložitve:**

16. september 2020

**Predložitveno sodišče:**

Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

2. september 2020

**Tožeča stranka in pritožnica:**

flightright GmbH

**Tožena stranka in nasprotna stranka v postopku s pritožbo:**

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

---

[...] (ni prevedeno)

**Sklep**

**V sporu med**

družbo flightright GmbH [...] (ni prevedeno), Potsdam,

tožeča stranka in pritožnica

[...] (ni prevedeno)

in

družbo SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S. [...] (ni prevedeno), Antalya,

tožena stranka in nasprotna stranka v postopku s pritožbo,

[...] (ni prevedeno)

je 24. civilni senat Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni) [...] (ni prevedeno)

2. septembra 2020 sklenil:

**Postopek se prekine.**

**Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU zaradi razlage prava Unije predložita ti vprašanji:**

1. Ali je treba člena 4 in 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 razlagati tako, da sprememba rezervacije na drug, zgodnejši let, s katerim letalski potnik na svoj končni namembni kraj prispe 10 ur in 1 minuto pred prihodom prvotno rezerviranega leta po voznem redu, pomeni primer zavrnitve vkrcanja, za katero je treba plačati odškodnino?
2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: Ali mora letalski potnik – kot načeloma zahteva člen 3(2) oziroma člen 2(lj) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 – tudi takrat priti ob navedenem času oziroma najpozneje 45 minut pred objavljenim časom odhoda prvotno rezerviranega leta zaradi prijave na let oziroma vkrcanja na letalo, da bi se uporabila Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 oziroma da bi se utemeljila zavrnitev vkrcanja, za katero je treba plačati odškodnino, čeprav to zaradi sprejetja zgodnejšega nadomestnega leta, na katerega je bil premeščen, dejansko ni bilo več mogoče?

#### Obrazložitev

Tožeča stranka v skladu z Uredbo ES št. 261/2004 (v nadaljevanju: Uredba) zahteva odškodnino zaradi zavrnitve vkrcanja na podlagi odstopljene pravice.

Cedenti so imeli kot del paketnega potovanja potrjene rezervacije za let iz Frankfurtu v Antalyo 18. aprila 2019 (YQ141), ki naj bi ga izvedla tožena stranka, z odhodom po voznem redu ob 18.40 in prihodom v Antalyo po voznem redu ob 23.05. En dan pred odhodom, 17. aprila 2019, jim je organizator potovanja sporočil, da so bili premeščeni na drug, zgodnejši let (XQ143) z odhodom po voznem redu ob 09.02 in prihodom v Antalyo po voznem redu ob 13.04. Na ta let so tudi šli. Cedenti so z nadomestnim letom prispeli na cilj v Antalyi 18. aprila 2019 že ob 13.04, torej 10 ur in 1 minuto pred prihodom po voznem redu prvotno rezerviranega leta.

Amtsgericht Frankfurt (okrajno sodišče v Frankfurtu) je s sodbo z dne 28. novembra 2019 tožbo zavnilo z obrazložitvijo, da ne gre niti za odpoved v smislu člena 5 Uredbe niti za tako imenovano veliko zamudo. Prav tako naj ne bi bil podan primer zavrnitve vkrcanja v smislu člena 4 Uredbe: Po eni strani naj

cedentom vkrcanje ne bi bilo izrecno zavrnjeno, saj – v nasprotju s členom 3(2) in členom 2(j) Uredbe – ob navedenem času oziroma najpozneje 45 minut pred objavljenim časom odhoda prvotno rezerviranega leta niso prišli na letališče zaradi prijave na let oziroma vkrcanja. Poleg tega naj cedentom zaradi spremembe rezervacije ne bi bilo treba čakati, temveč so lahko celo pol dneva dlje preživeli v letovišču. Glede na smisel in namen Uredbe naj bi bilo mogoče odškodnino zahtevati samo v primeru zamude prihoda, ne pa v primeru prihoda, zgodnejšega od načrtovanega.

Tožeča stranka v pritožbi še naprej zastopa stališče, da bi bilo treba v premeditvi na drug, zgodnejši let videti primer zavrnitve vkrcanja.

Uspeh pritožbe je odvisen predvsem od tega, ali sprememba rezervacije proti volji letalskega potnika, katere posledica je bila, da je prišel na končni namembni kraj prej, kot bi prišel s prvotno rezerviranim letom, pomeni zavrnitev vkrcanja.

Na to vprašanje Sodišče Evropske unije do zdaj še ni odgovorilo. Sodišče je sicer v sodbi z dne 30. aprila 2020 (zadeva C-191/19) odločilo, da v primeru enotne rezervacije in neprostovoljne spremembe rezervacije prvega leta na poznejši let ne obstaja odškodninski zahtev, če se kljub spremenjenemu prvemu delu pride na povezovalni let na drugem delu leta, tako da letalski potniki prispejo na končni namembni kraj „po voznem redu“ brez zamude. Sprememba rezervacije enega dela leta naj bi bila sicer povezana z nevšečnostmi. Vendar kadar ta potnik na končni namembni kraj prispe po „voznem redu“, ni mogoče šteti, da so te nevšečnosti „velike“ in torej da je zanje mogoče zahtevati odškodnino v smislu te uredbe.

Vendar tega primera ni mogoče primerjati z obravnavanim primerom. V obravnavanem primeru ne gre za enotno rezervacijo več letov. Zlasti pa cedenti v obravnavanem primeru na končni namembni kraj niso prispeli „po voznem redu“, temveč 10 ur in 1 minuto pred prihodom po voznem redu.

Iz dejstva, da so v primeru odpovedi, o kateri je bil letalski potnik obveščen manj kot 7 dni pred odhodom po voznem redu, odškodninski zahtevki v skladu s členom 5(1)(c)(iii) Uredbe izključeni samo takrat, ko mu je ponujena sprememba poti, ki mu zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu, bi lahko sledilo, da obstajajo odškodninski zahtevki tudi v primeru spremembe rezervacije, če s ponujenim nadomestnim letom odleti več kot eno uro prej kot z rezerviranim letom oziroma pride v končni namembni kraj več kot eno uro prej.

V prid domnevi, da gre za zavrnitev vkrcanja, za katero je treba plačati odškodnino, je tudi to, da zgodnejši let sicer lahko teoretično pripelje do daljšega bivanja v končnem namembnem kraju, si pa tega letalski potnik niti nujno ne želi, bodisi ker let ni bil del počitniškega potovanja, bodisi ker zgodnejši prihod pomeni, da je treba plačati še eno nočitev v namembnem kraju, bodisi ker se prispe ponoči. Vse te nevšečnosti bi lahko utemeljile odškodnino.

Če taka sprememba rezervacije na zgodnejši let pomeni zavrnitev vkrcanja v smislu člena 4 Uredbe, se postavlja nadaljnje vprašanje, ali se tudi v tem primeru uporabi Uredba, torej ali se mora – kot se zahteva s členom 3(2) Uredbe – letalski potnik ob navedenem času prijaviti na let in ali se mora – kot se zahteva s členom 2(j) Uredbe – letalski potnik poleg tega želeti vkrcati.

O tem, ali morajo biti te zahteve izpolnjene brez izjeme, torej zlasti ali se zaradi uporabe Uredbe tudi takrat nujno zahteva, da se mora letalski potnik ob navedenem času prijaviti na prvotno rezerviran let, če to – tako kot v obravnavanih primerih zgodaj sporočene spremembe rezervacije in sprejetja nadomestnega leta, ki je bil zgodnejši od rezerviranega leta – dejansko ne bi bilo mogoče, Sodišče do zdaj še ni jasno odločilo, zlasti ne v sodbi z dne 30. aprila 2020 (zadeva C-191/19). Sodba je temeljila na dejanskem stanju, kjer se je letalskega potnika premestilo na drug let proti njegovi volji. Sodišče je očitalo, da iz vprašanja za predhodno odločanje ne izhaja, da se je tožeča stranka iz tistega postopka dejansko želela prijaviti na let v rokih iz člena 3(2) Uredbe. Iz tega bi bilo sicer mogoče sklepati, da se mora letalski potnik po mnenju Sodišča prijaviti na let tudi v primeru predvidene zavrnitve vkrcanja. Vsekakor ni mogoče izključiti, da Sodišče to zahtevo postavlja samo, če se letalski potnik – drugače kot v obravnavanem primeru – odloči, da ne bo šel na nadomestni let, na katerega je bil premeščen, in namesto tega zahteva, da se vkrca na prvotno rezerviran let. Vprašanje, ali se mora letalski potnik tudi takrat želeti vkrcati na let, če – tako kot v obravnavanem primeru – sprejme nadomestni let, na katerega je bil premeščen, pusti Sodišče v sodbi z dne 30. aprila 2020 (zadeva C-191/19) odprto.

V primeru tako imenovane predvidene zavrnitve vkrcanja, torej spremembe rezervacije, sporočene več dni pred odhodom po voznem redu, bi lahko bile zahteve iz členov 3(2) in 2(i) Uredbe nepotrebne. V skladu s sodno prakso BGH (zvezno vrhovno sodišče) [...] (ni prevedeno) je treba Uredbo o pravicah letalskih potnikov teleološko zreducirati tako, da se v primeru tako imenovane predvidene zavrnitve vkrcanja od letalskega potnika ne more zahtevati, da se prijavi na let oziroma da pride na vkrcanje. Glede na visoko raven varstva, za katerega si prizadeva Uredba o pravicah letalskih potnikov, ne bi bilo v skladu z interesi, da bi se od letalskega potnika zahtevalo, da pride na letališče in zahteva vkrcanje, če je že od začetka jasno, da vkrcanje zavrnjeno. To bi bil nesmiseln formalizem. Na splošno bi bilo nepošteno, če bi letalski prevoznik lahko preprečil izpolnitev pogojev za odškodninski zahtevek zaradi zavrnitve vkrcanja s tem, [da] bi letalskemu potniku zavrnil prijavo na let ali dostop do izhoda za vkrcanja. Zato v primerih tako imenovane predvidene zavrnitve vkrcanja odškodninski zahtevek ne bi smel biti odvisen od tega, ali letalski potnik pride na letališče, da bi se prijavil na let.

[...] (ni prevedeno)