SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE ELEANOR SHARPSTON,

predstavljeni 2. julija 2009 [1]

1. Bundesgerichtshof (nemško zvezno vrhovno sodišče) in Handelsgericht Wien (dunajsko gospodarsko sodišče, Avstrija) v teh združenih zadevah prosita Sodišče, naj pojasni razliko med pojmoma „zamuda leta“ in „odpoved leta“ iz Uredbe (ES) št. 261/2004 (v nadaljevanju: Uredba) [2]. Handelsgericht Wien želi tudi pojasnila glede pomena pojma „izredne razmere“ iz člena 5(3) te uredbe.

Upoštevni predpisi

Montrealska konvencija [3]

2. Montrealska konvencija, katere pogodbenica je Skupnost, posodablja in konsolidira Varšavsko konvencijo. [4] Njen cilj je med drugim varovanje interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in zagotavljanje pravične odškodnine. [5]

1 – Jezik izvirnika: angleščina.

2 – Uredba 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 L 46, str.1).

3 – Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, Montreal, 28. maj 1999, v imenu Skupnosti odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 o sklenitvi Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija) s strani Evropske skupnosti (UL L 194, str. 38). Konvencija je za Skupnost začela veljati 28. junija 2004.

4 – Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, Varšava, 12. oktober 1929, 137 Zbirka pogodb Društva narodov 11.

5 – Glej drugo in tretjo uvodno izjavo.

3. Člen 19 Montrealske konvencije, z naslovom „Zamuda“, določa:

„Prevoznik je odgovoren za škodo zaradi zamude v letalskem prevozu oseb, prtljage ali tovora. Prevoznik pa ni odgovoren za škodo zaradi zamude, če dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenci sprejeli vse ukrepe, ki se od njih lahko upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi, ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti.“

Pogodba ES

4. Členu 3 ES določa:

„1. Za namene iz člena 2[6] dejavnosti Skupnosti v skladu z določbami te pogodbe in v njej opredeljenim časovnim razporedom vključujejo:

[…]

(t) prispevek h krepitvi varstva potrošnikov;

[…]“

Uredba št. 261/2004

5. Uredba vsebuje te uvodne izjave:

„[…]

(2) Zavrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.

6 – „Naloga Skupnosti je, da z vzpostavitvijo skupnega trga in ekonomske in monetarne unije ter z izvajanjem skupnih politik ali dejavnosti iz členov 3 in 4 v vsej Skupnosti spodbuja [številne cilje, vključno, na primer, skladen, uravnotežen in trajnosten razvoj].“

[…]

(12) Prav tako je treba zmanjšati težave in nevšečnosti, ki jih potnikom povzroča odpoved letov. To je treba doseči s prepričevanjem letalskih prevoznikov, naj potnike obvestijo o odpovedih pred odhodom po voznem redu in jim dodatno ponudijo ustrezno spremembo poti, da potniki lahko opravijo druge postopke. Če letalskim prevoznikom to ne uspe, bi morali potnikom plačati odškodnino, razen kadar so vzrok odpovedi izredne razmere, ki se jim ni bilo mogoče izogniti, tudi če so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

[…]

(17) Potnikom, katerih leti imajo zamudo za določen čas, je treba zagotoviti ustrezno oskrbo in jim omogočiti, da odpovedo svoj let s povračilom stroškov za njihove vozovnice ali da pod zadovoljivimi pogoji let nadaljujejo.

[…]“

6. V členu 2(l) je za namene Uredbe opredeljena „odpoved“ kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“. Ustrezne opredelitve pojma „zamude“ ni.

7. Člen 5 z naslovom „Odpoved leta“ določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

(a) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 8; [7] in

(b) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 9(1)(a) in 9(2), [8] kakor tudi pomoč, predvideno v členu 9(1)(b) in

7 – Glej točko 10 spodaj.
8 – Glej točko 11 spodaj.

9(1)(c), v primeru spremembe poti, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda novega leta najmanj naslednji dan po načrtovanem času odhoda odpovedanega leta; in

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:

(i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali

(ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali

(iii) 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.

2. Kadar so potniki obveščeni o odpovedi leta, jim je treba zagotoviti informacije o drugih možnostih prevoza.

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

4. Dokazno breme glede obveščanja potnikov o odpovedi leta in glede roka, v katerem je to storil, nosi dejanski letalski prevoznik.“

8. Člen 6 z naslovom „Zamuda leta“ določa:

„1. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje, da bo imel let zamudo glede na odhod po voznem redu:

(a) za dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) za štiri ure ali več za lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

(i) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(a) in 9(2)[9]; in

(ii) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda najmanj naslednji dan od prvotno navedene ure odhoda; in

(iii) pomoč, opredeljeno v členu 8(1)(a), kadar je zamuda najmanj pet ur.[10]

2. V vsakem primeru se pomoč ponudi v prej navedenih časovnih okvirih ob upoštevanju oddaljenosti leta.“

9. Člen 7 z naslovom „Pravica do odškodnine“ določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 evrov za lete do vključno 1500 kilometrov;

(b) 400 evrov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

9 – Glej točko 11 spodaj.

10 – Glej točko 10 spodaj.

(c) 600 evrov za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.

2. Kadar se potnikom v skladu s členom 8 ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za

(a) dve uri za vse lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) tri ure za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) štiri ure za vse lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik lahko zniža odškodnino iz odstavka 1 za 50 %.

[…]“

10. Člen 8 z naslovom „Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti“ določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom ponudi izbira med:

(a) – povračilom stroškov v roku sedmih dni […] v višini polne cene vozovnice, po kateri je bila kupljena, za tisti del ali tiste dele poti, ki niso bili opravljeni in za tisti del ali tiste dele poti, ki so bili že opravljeni, če let ne služi več namenu glede na potnikov prvotni potovalni načrt, in v tem primeru skupaj s,

– povratnim letom na izhodiščno mesto odhoda takoj, ko je mogoče;

(b) spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče; ali

(c) spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj pozneje, ko potnikom ustreza, glede na razpoložljivost sedežev.

[…]“

11. V členu 9 z naslovom „Pravica do oskrbe“ so naštete vrste oskrbe, do katere so upravičeni potniki:

„1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom brezplačno ponudi:

(a) obroke hrane in osvežilne napitke, primerne čakalnemu času;

(b) hotelsko nastanitev kadar

– je prenočitev čez noč ali več noči nujna, ali

– je nujen daljši postanek, kakor ga je potnik načrtoval;

(c) prevoz med letališčem in krajem nastanitve (hotel ali drugo).

2. Poleg tega se potnikom ponudi, da brezplačno opravijo dva telefonska klica, brezplačno pošljejo dve sporočili po teleksu ali faksu ali po elektronski pošti.

3. […]“

Postopek v glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

Zadeva Sturgeon (C-402/07)

12. C. Sturgeon in njegova žena sta pri družbi Condor Flugdienst GmbH (v nadaljevanju: Condor) rezervirala povratni let od Frankfurta do Toronta zase in za svoja otroka. V nadaljevanju bom družino imenovala skupaj družina Sturgeon.

13. Družina Sturgeon bi se morala vrniti z letom iz Toronta 9. julija 2005 ob 16.20. Dejansko ni odpotovala do naslednjega dne. Zato ni prispela v Frankfurt do 07.00 ali 07.15 11. julija 2005, približno 25 ur po predvidenem prihodu.

14. Družina Sturgeon trdi, da je 9. julija 2005 ob približno 23.30 kapitan letala naznanil, da je let odpovedan, enaki podatki pa so bili prikazani tudi na tabli odhodov. Prtljaga, ki je bila že naložena, je bila vrnjena potnikom, ki so bili nato premeščeni v hotel, kjer naj bi prenočili in kamor so prispeli ob 02.30. Potniki so se morali naslednjega dne ponovno prijaviti na let pri okencu drugega letalskega prevoznika. Dodeljeni so jim bili drugačni sedeži in ponovno so morali opraviti varnostni pregled. Vendar je številka leta povratnega leta, opravljenega en dan pozneje, ustrezala številki leta njihove rezervacije.

15. Družina Sturgeon trdi, da glede na te okoliščine – še posebej glede na 25-urno zamudo – njihov let dejansko ni imel zamude, temveč je bil odpovedan, in da je zato upravičena do 600 EUR na osebo kot do odškodnine za odpoved. [11]

16. Družba Condor trdi, da je imel let le zamudo.

17. Amtsgericht Rüsselsheim je štelo, da je let imel zamudo in da ni bil odpovedan. Odškodninske zahtevke družine Sturgeon je zato zavrnilo.

18. Landgericht Darmstadt je zavrnilo njeno pritožbo, vendar je dopustilo revizijo pri Bundesgerichtshof, ker razlika med „odpo-

11 – Poleg tega zahteva povračilo škode za izgubljeni zaslužek, nepotrebno rezervacijo sedežev in vozovnic za vlak. Podredno, zahteva, naj se ji povrne 30 % cene njenih vozovnic. Vendar nič od tega ni upoštevno za vprašanja, predložena v predhodno odločanje.

vedjo“ in „zamudo“ ni jasna, vendar je bistvena.

Zadeva Böck in Lepuschitz (C-432/07)

20. S. Böck in C. Lepuschitz sta pri družbi Air France SA (v nadaljevanju: Air France) rezervirala let od Dunaja do Mexico Cityja. Njuno potovanje je bilo razdeljeno na etape: 18. februarja 2005 od Dunja do Pariza in od Pariza do Mexico Cityja; 7. marca 2005 od Cancúna do Mexico Cityja in od Mexico Cityja do Pariza; 8. marca 2005 od Pariza do Dunaja.

19. Bundesgerichtshof je menilo, da je bil uspeh pritožbe družine Sturgeon odvisen od razlage člena 2(l) in morebiti člena 5(1)(c) Uredbe. Zato je prekinilo postopek in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

21. S. Böck in C. Lepuschitz sta bila ob prijavi na let AF439 iz Mexico Cityja z odhodom, napovedanim za 7. marec 2005 ob 21.30, obveščena – preden sta se dejansko prijavila – da je bil let odpovedan zaradi tehničnih težav. V odgovor na njun zahtevek za nadomestni let so jim ponudili sedeže na letu, ki ga je zagotavljala družba Continental Airlines (v nadaljevanju: Continental) pod številko leta CO1725Y z odhodom iz Mexico Cityja 8. marca 2005 ob 12.20.

„1. Ali je za razlago izraza ‚odpoved‘ odločilno, ali je bil prvotno predvideni let odpravljen, tako da zamuda ne glede na njeno trajanje ne pomeni odpovedi, če letalski prevoznik prvotno predvidenega leta dejansko ne odpravi?

22. S. Böck in C. Lepuschitz sta sprejela to ponudbo. Da bi jima bili izdani vozovnici, sta morala najprej zahtevati potrditev pri poslovalnici družbe Air France v Mexico Cityju, ki jim je omogočila, da sta dobila vozovnici pri okencu za letalske vozovnice družbe Continental. Družba Air France jima je ponudila hotelsko nastanitev, hrano in prevoz do in iz hotela. S. Böck in C. Lepuschitz sta končno prispela na Dunaj 21 ur po prihodu po voznem redu.

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen: v katerih okoliščinah se zamuda predvidenega leta ne obravnava več kot zamuda, temveč kot odpoved? Ali je odgovor na to vprašanje odvisen od trajanja zamude?“

23. Preostanek potnikov, ki bi morali potovati 7. marca 2005 na letu AF439 in ki niso dobili rezervacije za let družbe Continental, se je peljal z letalom z registrsko številko FGSPV 8. marca 2005 od Mexico Cityja do Pariza. Vzletelo je ob 19.35 z nekoliko spremenjeno številko leta (AF439A) in prispelo v Pariz 9. marca 2005 ob 13.09. Let je bil opravljen hkrati z rednim letom družbe Air France 8. marca.

24. S. Böck in C. Lepuschitz trdita, da bi morala družba Air France v skladu s členom 5 v povezavi s členom 7(1)(c) Uredbe plačati vsakemu od njiju 600 EUR kot odškodnino zaradi odpovedi njunega leta.

25. Bezirksgericht für Handelssachen Wien je na prvi stopnji zavrnilo tožbo, ker je odločilo, da je imel let, ki je bil predviden 7. marca 2005, zamudo, vendar ni bil odpovedan v smislu Uredbe, in da v primeru navadne zamude ni pravice do odškodnine.

26. S. Böck in C. Lepuschitz sta se pritožila na Handelsgericht Wien, ki je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je treba člen 5 v povezavi s členoma 2 (l) in 6 Uredbe (ES) št. 261/2004 […] razlagati tako, da 22-urna zamuda odhoda pomeni ‚zamudo' v smislu člena 6?

2. Ali je treba člen 2(l) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da primeri, v katerih so potniki prepeljani precej pozneje (22 ur pozneje) z letom, ki se opravi pod daljšo številko leta (prvotni številki leta je dodan ‚A') in ki prevaža samo del – čeprav velik – potnikov, ki so imeli rezervacijo za prvotni let, vendar tudi dodatne potnike, ki niso imeli rezervacije za prvi letu, pomenijo ‚odpovedi' in ne ‚zamude'?

Če je odgovor na drugo vprašanje pritrdilen:

3. Ali je treba člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da tehnične težave z letalom in zaradi njih nastale

spremembe voznega reda leta pomenijo izredne razmere (ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi)?“

27. Družina Sturgeon, S. Böck in C. Lepuschitz, družba Condor, družba Air France, avstrijska, francoska, grška, italijanska, poljska, švedska vlada in vlada Združenega kraljestva ter Komisija so predložili pisna stališča.

28. Družina Sturgeon, S. Böck in C. Lepuschitz, družba Condor, grška vlada in vlada Združenega kraljestva ter Komisija so na obravnavi stališča podali ustno.

Razlika med „zamudo“ in „odpovedjo“

29. Predložitveno sodišče v zadevi Sturgeon s svojima vprašanjema sprašuje, ali je za obstoj „odpovedi“ bistveno, da je prvotno predvideni let odpravljen, in če ni, ali lahko zamuda po poteku določenega časa postane odpoved. S prvim in drugim vprašanjem, ki sta bili predloženi v zadevi Böck in Lepuschitz, se Sodišče sprašuje, ali je 22-urna zamuda še vedno „zamuda“ v smislu člena 6 Uredbe ali pa takšna zamuda skupaj s prevozom potnikov na letu, ki se opravi pod drugačno številko leta in na katerem se niso prevažali vsi potniki, ki so imeli rezervacijo za prvotni let, ne more prej pomeniti odpovedi.

30. Obe predložitveni sodišči tako v bistvu sprašujeta, kako razlikovati „zamudo“ od „odpovedi“ v smislu člena 2(1) Uredbe in ali je mogoče po poteku določenega časa „zamudo“ obravnavati kot „odpoved“ v smislu Uredbe.

Uvodna ugotovitev – zgodovinsko ozadje Uredbe

31. Komisija je v obrazložitvenem memorandumu k svojemu izvirnemu predlogu Uredbe [12] v točki 20 pripomnila, da „[o]dpoved s strani operaterja […] pomeni zavrnitev izvršitve storitve, za katero je sklenil pogodbo, razen v izjemnih razmerah, za

12 – Predlog Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine, pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude COM(2001) 784 konč. (v nadaljevanju: obrazložitveni memorandum k izvirnemu predlogu Komisije).

katere ni odgovoren, kot so politična nestabilnost, slabe vremenske razmere, neprimerna varnost in nepričakovane varnostne napake. Odpoved v običajnih okoliščinah iz poslovnih razlogov povzroči potnikom nesprejemljive težave in zamudo, še posebej, ko niso vnaprej obveščeni." V točki 23 je navedla: „Čeprav potniki trpijo zaradi zamude podobne nevšečnosti in razočaranja kot zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi, obstaja razlika, da je operater odgovoren za zavrnitev vkrcanja ali odpoved (razen zaradi razlogov, za katere ni odgovoren), vendar ne vedno za zamudo. Drugi najpogostejši vzroki so sistem za vodenje zračnega prometa in omejene zmogljivosti letališča. Komisija meni, kot je navedla v sporočilu o varstvu letalskih potnikov, da naj operaterjem v teh okoliščinah ne bi bilo treba plačati odškodnine potnikom, ki so prizadeti zaradi zamude."

32. Ni tako enostavno razbrati logike za razliko, ki jo je opredelila Komisija. V obrazložitvenem memorandumu naprej zatrjuje, da so letalski prevozniki vedno odgovorni za odpovedi, razen če jih take odgovornosti razbremenijo izjemne razmere (načelo, ki je bilo pozneje izraženo v besedilu člena 5 Uredbe, kakor je bila sprejeta, v katerem so „izjemne razmere", na katere se sklicuje Komisija, preimenovane v „izredne razmere").[13] V obrazložitvenem memorandumu je nato ugotovila več okoliščin, v katerih letalski prevozniki (objektivno) niso odgovorni za zamude. To so – prej opredeljene kot „izjemne razmere" v zvezi z odpovedjo – okoliščine, v katerih letalski prevoznik (objektivno) ne odgovarja. Logično bi pričakovali, da bo v obrazložitvenem memorandumu predlagano (glede odpovedanih letov in letov z zamudo), da letalski prevozniki niso dolžni plačati odškodnine, če zamuda ali odpoved objektivno ni nastala po njihovi krivdi. Namesto tega se obrazložitveni memorandum omeji na izjavo, da „Komisija meni, da naj v teh okoliščinah operaterjem ne bi bilo treba plačati odškodnine potnikom, ki so prizadeti zaradi zamude".

33. Odškodnina, ki je bila predlagana v predlogu Komisije za primere odpovedi, je bila enaka kot v primerih zavrnitve vkrcanja, glede katere je bilo v točki 11 obrazložitvenega memoranduma navedeno, da je določena „na odvračilni ravni". V točki 14 je bil dodatno pojasnjen izračun: „Da se operaterje odvrne od tega, da zavrnejo vkrcanje vsem potnikom, ne glede na razred, v katerem potujejo, Komisija predlaga določitev fiksne stopnje odškodnine na dvakratni znesek večine vozovnic poslovnega razreda."

13 – Glej točke od 98 do 101 spodaj.

34. Lahko, da razlika med „odpovedjo“ in „zamudo“, ki jo je imela v predlogu v mislih Komisija, ni temeljila na učinku na potnike, temveč na stopnji odgovornosti operaterja, torej na razliki med zavestno odločitvijo odpovedati let iz poslovnih razlogov („odpoved“), kar bi bilo treba preprečevati z odvračilnimi ravnmi odškodnine, in resničnim poskusom, da se potnike prepelje v njihov namembni kraj, vendar z zamudo, zaradi zunanjih težav („zamuda“), ko bi bili operaterji zgolj dolžni zagotoviti določeno stopnjo pomoči. Če je tako, se zdi, da obstaja določena stopnja zmede med „vzrokom“ in „krivdo“. Ni si težko zamisliti primere, v katerih lahko resničen poskus čim hitreje prepeljati potnike v njihov namembni kraj pomeni odpoved predvidenega leta (ker je očitno, da letalo ne bo moglo vzleteti pravočasno), in nato zagotoviti, da lahko potniki odpotujejo z drugim letom. [14] Nasprotno, zamuda leta, za katerega ima rezervacijo le nekaj potnikov, se lahko podaljša iz razlogov, ki so v bistvu poslovni, ker je letalski prevoznik uporabil prvo razpoložljivo nadomestno letalo, da bi najprej rešil drug let, za katerega je imelo rezervacijo več potnikov. [15] Če je bilo načelo, na katerem temelji predlog Komisije, da „morajo letalski prevozniki plačati odškodnino, če je škoda nastala zaradi njihove krivde, sicer pa ne“, bi pričakovali kakšno določbo o ugotavljanju (in kaznovanju) zamud, ki jih je mogoče pripisati poslovnim odločitvam.

35. Zdi pa se, da se med zakonodajnim postopkom niso podrobno osredotočili na to razliko, še posebej po znižanju ravni odškodnine. Iz končno sprejetega besedila je težko razbrati merila za razlikovanje med „odpovedjo“ in „zamudo“.

Zakaj je pomembna razlika med „zamudo“ in „odpovedjo“?

36. V členu 2(l) je „odpoved“ opredeljena kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“. Uredba ne vsebuje ustrezne opredelitve izraza „zamuda“. „Zamuda“ ni opredeljena niti v Varšavski konvenciji niti v Montrealski konvenciji. Člen 19 Montrealske konvencije le nekoliko na splošno določa, da je letalski prevoznik odgovoren za škodo zaradi „zamude v letalskem prevozu oseb, prtljage ali tovora“. Ta stavek naj bi se nanašal na veliko primerov – če ne na vse –, ki spadajo med „odpoved leta“, in naj bi bil veliko širši od „zamude leta“ iz Uredbe.

37. V Uredbi pa je razlika med „zamudo“ in „odpovedjo“ pomembna. Člen 5 Uredbe daje potnikom, katerih let je bil odpovedan, pravico do določene odškodnine. V členu 6

14 – Ker odpoved vključuje plačilo odškodnine potnikomna podlagi člena 7 Uredbe, je njena sprevržena posledica, da je za letalskega prevoznika (vendar ne za potnika)„bolje“, da let „samo“ zakasni.

15 – Glej dejansko stanje, na katerem temelji predlog za sprejetje predhodne odločbe v zadevi Kramme (C-396/06), ki je bilo predstavljeno v mojih sklepnih predlogih v tej zadevi (dostopno na spletni strani Sodišča). Predlog je bil umaknjen pred izdajo sodbe.

Uredbe ni ustrezne določbe glede odškodnine za zamudo.

38. Uredba ima velik vpliv na zagotavljanje samodejne odškodnine potnikom, katerih leti so bili odpovedani. Vendar, kot je opozorila poljska vlada v pisnih stališčih, lahko razlika med odpovedjo in zamudo, ki jo uvaja Uredba, vodi do različnega obravnavanja potnikov, ki se znajdejo v objektivno podobnih položajih.

39. To neizbežno odpira (temeljno) vprašanje, ali Uredba krši načelo enakega obravnavanja.

Učinek načela enakega obravnavanja

40. V skladu z ustaljeno sodno prakso načelo enakega obravnavanja ali prepovedi diskriminacije zahteva, naj se primerljivi položaji ne obravnavajo različno in naj se različni položaji ne obravnavajo enako, razen če je taka obravnava objektivno upravičena. [16]

41. Veljavnost členov 5, 6 in 7 Uredbe ob upoštevanju načela enakega obravnavanja se je izpodbijala v sodbi IATA in ELFAA, vendar z vidika letalskih prevoznikov, ne potnikov.

42. Združenje ELFAA je v tej zadevi trdilo, da so bili nizkocenovni letalski prevozniki, ki jih je zastopalo, diskriminatorno obravnavani, ker ukrepi, določeni v teh členih, nalagajo iste obveznosti vsem letalskim prevoznikom ne glede na njihovo politiko cen in storitve, ki jih ponujajo. ELFAA je poleg tega trdil, da pravo Skupnosti istih obveznosti ne nalaga za druge načine prevoza in, implicitno, da je bilo zato diskriminatorno tako določiti le za sektor zračnega prevoza.

43. Sodišče je odločilo, da položaj podjetij, ki opravljajo dejavnosti v različnih sektorjih prevoza, ni primerljiv in da so potniki,

16 – Glej na primer sodbi z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 95) in z dne 10. julija 2008 v zadevi Emirates Airlines (C-173/07, ZOdl., str. I-5237, točka 39).

katerih let je odpovedan ali ima veliko zamudo, v objektivno drugačnem položaju kot potniki, ki uporabljajo drug način prevoza, če nastopijo enake motnje. Poleg tega so si škode, ki jih utrpijo potniki letalskih prevoznikov ob odpovedi ali veliki zamudi letov, podobne, in to ne glede na to, s katerimi letalskimi družbami so sklenili pogodbo, in niso povezane s politikami cen, ki jih te izvajajo. [17] Sodišče je sklenilo, da „je moral zakonodajalec Skupnosti glede na cilj, ki ga zasleduje Uredba št. 261/2004, in sicer izboljšanje varstva vseh potnikov letalskih prevoznikov, enako obravnavati vse letalske družbe, saj bi v nasprotnem primeru kršil načelo enakosti“. [18]

44. Sodišče je v sodbi IATA in ELFAA izrecno potrdilo, da je bil glavni cilj Uredbe povečati zaščito vseh letalskih potnikov. Dejansko je ta ugotovitev podlaga za analizo Sodišča in podlaga za zavrnitev trditev ELFAA. ELFAA je trdil, da so zračni prevoz in druge oblike prevoza primerljivi. Sodišče je odločilo, da glede potnikov, ki se spopadejo z odpovedjo ali veliko zamudo, niso. ELFAA je trdil, da redni in nizkocenovni letalski prevozniki niso primerljivi. Sodišče je odločilo, da so glede potnikov, ki se spopadejo z odpovedjo ali veliko zamudo, primerljivi. Skratka, ELFAA je pozvalo Sodišče, naj preizkusi Uredbo z vidika letalskih prevoznikov. Sodišče je ta pristop zavrnilo in preizkusilo trditev ELFAA (ter Uredbo) *z vidika potnikov*.

45. Poleg tega je treba poudariti, da je Sodišče v svoji analizi obravnavalo potnike, katerih leti so odpovedani, in potnike, katerih leti imajo veliko zamudo, kot del *ene skupine*.

46. Kot je Sodišče razsodilo v sodbi Arcelor Atlantique et Lorraine in drugi, „[s] kršitvijo načela enakega obravnavanja zaradi različnega obravnavanja je predpostavljeno, da so zadevni položaji primerljivi glede na vse njihove značilnosti“. Te dejavnike in njihovo primerljivost „je treba zlasti utemeljiti in presojati *ob upoštevanju predmeta in namena akta Skupnosti*, s katerim je uvedeno zadevno razlikovanje. Poleg tega je treba upoštevati načela in cilje področja, iz katerega izhaja zadevni akt.“ [19]

17 – Sodišče je glede narave škode v točki 43 odločilo, da lahko kakršna koli zamuda pri letalskem prevozu potnikov, zlasti če je velika, na splošno povzroči dve vrsti škode. Prvič, prevelika zamuda bo vsem potnikom povzročila skoraj enako škodo, katere nadomestilo je lahko v obliki takojšnje in standardizirane pomoči ali oskrbe za vse zainteresirane (tako da se jim ponudijo, na primer, osvežilni napitki, obroki hrane, nastanitev in telefonski klici). Drugič, potnikom lahko nastane individualna škoda, ki je neločljivo povezana z razlogom za potovanje in je za njeno nadomestitev potrebna presoja obsega nastale škode za vsak primer posebej, zaradi česar se lahko povrne samo naknadno in individualno.

18 – Glej sodbo IATA in ELFAA, točke od 94 do 98; glej tudi sodbo Emirates Airlines, točka 35.

19 – Glej sodbo z dne 16. decembra 2008 v zadevi Arcelor Atlantique et Lorraine in drugi (C-127/07, ZOdl., str. I-9895, točki 25 in 26, moj poudarek), ki se sklicuje na sodbo z dne 27. oktobra 1971 v zadevi Rheinmühlen Düsseldorf (6/71, Recueil, str. 823, točka 14); sodbe z dne 19. oktobra 1977 v združenih zadevah Ruckdeschel in drugi (117/76 in 16/77, Recueil, str. 1753, točka 8), z dne 5. oktobra 1994 v zadevi Nemčija proti Svetu (C-280/93, Recueil, str. I-4973, točka 74) in z dne 10. marca 1988 v združenih zadevah T. Port (C-364/95 in C-365/95, Recueil, str. I-1023, točka 83).

47. Sodišče je v sodbi IATA in ELFAA nedvoumno navedlo, da cilj členov 5 (odpoved) in 6 (zamuda) Uredbe jasno izhaja iz prve in druge uvodne izjave, v skladu s katerima mora ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov in na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov, ker odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti. [20]

48. Zato je Sodišče v sodbi IATA in ELFAA jasno opredelilo varstvo potnikov kot „takojšnji cilj“ ali „takojšni cilj normodajalca Skupnosti“, čeprav je priznalo, da ima lahko Uredba implicitno druge sekundarne cilje (kot je zmanjšanje števila odpovedi in velikih zamud letov s preventivnim ukrepanjem). [21]

49. Ta pristop potrjuje dejstvo, da – kot je pripomnilo Sodišče – imajo različni ukrepi, ki jih je sprejel zakonodajalec Skupnosti, več stopenj, ki so „odvisne od velikosti škode, ki je nastala potnikom in ki se presoja glede na trajanje zamude in čakanje na naslednji let ali glede na to, kdaj so bili zadevni potniki obveščeni o odpovedi leta“. [22] Čeprav je referenčna točka, ki je bila uporabljena za izračun časa, drugačna, se pri odpovedi in veliki zamudi velikost škode presoja v povezavi s potekom časa.

50. Krepitev varstva potrošnikov je poleg tega ena od dejavnosti, ki so izrecno omenjene v členu 3(1)(t) ES in ki jim mora slediti Skupnost za namene svojih splošnih ciljev, kot so določeni v členu 2 ES. [23]

51. Vendar ne glede na resnost povzročenih nevšečnosti je v Uredbi določeno, da ima odpoved leta za samodejno posledico pravico do odškodnine (člen 7), medtem ko je zamuda nima nikoli. Kot je nakazano v predložitvenem sklepu v zadevi Sturgeon in kot je navedla Komisija na obravnavi, naj bi Uredba zato temeljila na predpostavki, da odpoved

20 – SodbaIATA in ELFAA, navedena v opombi 16, točka 69, in sodba z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann (C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 18). Uvodna izjava 2 je izražena z eno povedjo – „odpovedi ali velike zamude letov“ –, tako da ne razlikuje med njima.

21 – Sodba IATA in ELFAA, navedena v opombi 16, točki 82 in 83, in sklepni predlogi generalnega pravobranilca Geelhoeda, točki 121 in 122.

22 – Sodba IATA in ELFAA, navedena v opombi 16, točka 85.

23 – Glej tudi sklepne predloge generalnega pravobranilca Geelhoeda v zadevi IATA in ELFAA, navedeni v opombi 16, točke od 117 do 119, v katerih se generalni pravobranilec sklicuje na člen 153(2) ES (ki od zakonodajalca Skupnosti zahteva, da upošteva zahteve po varstvu potrošnikov na področju drugih politik) in člen 95(3) ES (ki zahteva visoko raven varstva potrošnikov) in ugotavlja, da je varstvo potrošnikov nedvomno legitimen cilj, ki je izrecno predviden v Pogodbi.

potnikom nujno povzroča več nevšečnosti in si zato zasluži močnejšo obliko varstva od „navadne“ zamude. [24]

52. Nikakor mi ni jasno, zakaj naj bi bilo tako. Komisija v svojih pisnih stališčih to celo priznava in pri tem sprejema, da odpovedi pravzaprav ne povzročajo vedno več nevšečnosti kot zamude.

53. Predpostavimo, da sta potnik A in potnik B rezervirala let iz Bruslja v New York z različnima letalskima prevoznikoma, tako da oba odpotujeta ob 8.30. Ko potnik A prispe na letališče, mu povedo, da je njegov let odpovedan. Ponudijo mu mesto na drugem letu za New York, s časom odhoda naslednji dan ob 8.30. Potniku B ob prihodu na letališče povedo, da ima njegov let zamudo. Njegov let končno vzleti hkrati z novim letom potnika A, to je en dan po odhodu po voznem redu. Oba potnika A in B prispeta v New York hkrati. Potnika sta dejansko v enakem položaju, vendar je samo potniku A zagotovljena samodejna pravica do odškodnine na podlagi Uredbe.

54. Zdi se, da je razlika med odpovedjo in zamudo, kot trenutno obstaja v Uredbi, zato v nasprotju s svojim namenom.

55. Še jasneje je, če upoštevamo, da lahko Uredba povzroči (sprevrženo) posledico, da je mogoče potnikom, ki so imeli večje nevšečnosti, zavrniti samodejno odškodnino, medtem ko je lahko odobrena tistim, ki so imeli manjše nevšečnosti. Predstavljajmo si, da sta ista potnika A in B (očitno „pogosta letalska potnika“) rezervirala leta od Bruslja do New Yorka z različnima letalskima prevoznikoma, tako da oba odpotujeta ob 10.30. Ko potnik A prispe na letališče, ugotovi, da je bil njegov let odpovedan. Vendar mu letalski prevoznik takoj predlaga alternativni let z drugim letalskim prevoznikom, ki odpotuje ob 11.00. Ko prispe na letališče potnik B, mu sporočijo, da ima njegov let zamudo. Njegovo letalo končno vzleti ob 22.30 ali 12 ur po odhodu po voznem redu. Očitno je imel potnik B večje nevšečnosti.

56. Potnik A (ki je bil komaj kaj oškodovan) bo lahko na podlagi členov 5(1)(c) in 7 Uredbe zahteval odškodnino. Potnik B bi lahko ob tem, ko bi ure tekle, zahteval zgolj obroke hrane in osvežilne napitke, [25] nekaj zastonj

24 – Primerjaj uvodni izjavi 12 (odpoved) in 17 (zamuda) Uredbe. Različne rešitve, ki jih predlagata, neposredno nasprotujejo uvodni izjavi 2, v kateri je priznano, da „[z]avrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov“ povzročajo „potnikom velike težave in nevšečnosti“.

25 – Člen 6(1)(c)(i), ki se sklicuje na člen 9(1)(a). Glede na to, da je let v mojem primeru transatlantski, bo potnik B moral čakati štiri ure, preden bo na podlagi člena 9 pridobil kakršno koli „pravico do oskrbe“.

telefonskih klicev (teleksov ali faksov ali elektronskih sporočil) [26] in nato (po petih urah) pravico, da izbere povračilo stroškov, če se čakanje ne zdi več potrebno. [27] Čeprav je pravica do oskrbe nedvomno koristna, težko ustreza odškodnini, ki jo bo prejel potnik A.

57. Komisija v obrazložitvenem memorandumu, ki je priložen k njenemu predlogu Uredbe, ob upoštevanju, da je ukrep namenjen večjemu varstvu potrošnikov, v zvezi z razliko med odpovedjo in zamudo dodaja:

„Čeprav potniki trpijo zaradi zamud podobne nevšečnosti in razočaranja kot pri zavrnitvi vkrcanja ali odpovedi, obstaja razlika, da je operater odgovoren za zavrnitev vkrcanja in odpoved (razen zaradi razlogov, za katere ni odgovoren), vendar ne vedno za zamude.“ [28]

26 – Prav tam, sklicuje se na člen 9(2).
27 – Člen 6(1)(c)(iii), ki se sklicuje na člen 8(1)(a).
28 – Obrazložitveni memorandumu k izvirnemu predlogu Komisije, naveden v opombi 12, točka 23.

58. To pojasnilo ne vzdrži preizkusa.

59. Komisija izrecno priznava, da so nevšečnosti, ki so jih imeli potniki, podobne ne glede na to, ali ima let veliko zamudo ali je odpovedan. Če to velja (kar se dejansko zdi), bi pričakovali enako obravnavanje teh dveh skupin potnikov, ker obe potrebujeta in si zaslužita varstvo (vendar ni tako). Komisija nato trdi, da je razlika med odpovedjo in zamudo (in vsaj implicitno utemeljitev za različno obravnavanje) v tem, da je operater vedno odgovoren za odpovedi (razen takrat, kadar ni) in da ni vedno odgovoren za zamude (razen takrat, predvidoma, kadar je). Gre za razlikovanje brez razlike.

60. Menim, da bi morala biti osnovna logika (ponovno, ob upoštevanju večjega varstva potrošnikov) v tem, da ko operater *ni odgovoren* za nevšečnosti (ne glede na to, ali jih povzroči odpoved ali velika zamuda), ni dolžan plačati odškodnine in da, nasprotno, ko *je odgovoren*, bi moral plačati. Z drugimi besedami, merilo za odškodnino ni vzročna zveza, temveč krivda (v širšem smislu) operaterja.

61. Če to velja, še vedno ni pojasnjeno, zakaj so potniki, ki imajo nevšečnosti zaradi odpovedi, in potniki, ki imajo nevšečnosti zaradi velike zamude, obravnavani različno. Operater je lahko (ali pa ne) odgovoren za veliko zamudo in odpoved. Vendar različno obravnavanje na podlagi Uredbe ni odvisno od krivde operaterja. Odvisno je samo od vprašanja, ali je to, kar se je zgodilo, opredeljeno kot zamuda ali odpoved, in v pripravljalnih dokumentih ni mogoče ugotoviti nobenega drugega objektivnega razloga za različno obravnavanje.

62. Zato se zdi, da je različno obravnavanje v nasprotju z načelom enakega obravnavanja.

63. To je podprto z dejstvom, da je Sodišče v sodbi IATA in ELFAA jasno in nedvoumno odločilo, da je varstvo potrošnikov glavni cilj Uredbe. Z vidika potnikov se osebe v podobnem položaju obravnavajo različno v korist ene skupine (potnikov, katerih leti so odpovedani) in v škodo druge skupine (potnikov, katerih leti imajo veliko zamudo).

64. Vsaj na prvi pogled se zdi, da je bilo mogoče glavni cilj Uredbe (večje varstvo potrošnikov) doseči z ukrepi, ki spoštujejo načelo enakosti. Seveda je zakonodajalec Skupnosti pristojen za preizkus in odločanje o teh ukrepih. [29]

65. V tem postopku Sodišču razen kratke navedbe poljske vlade ni bila podana nobena trditev o morebitnem vplivu načela enakega obravnavanja na vprašanja, predložena v predhodno odločanje. Možnost, da lahko preizkus razlike med zamudo in odpovedjo vodi do sklepa, da način, kako Uredba obravnava ta dva pojma, krši to temeljno načelo prava ES, zato ni bila ustrezno obravnavana. Zavedam se, da morda obstajajo nasprotne trditve, na katere nisem pomislila. Institucije in države članice bi morale imeti možnost podati pripombe na navedeno analizo in navesti trditve v zvezi z objektivno utemeljitvijo.

29 – Samo kot ponazoritev: lahko bi bila sprejeta določba o omejitvi samodejne odškodnine v zadevah odpovedi brez spremembe poti v določenem času (na primer, v dveh urah), medtem ko bi bila v zadevah zamude, ki je daljša od enakega določenega časa, zagotovljena samodejna odškodnina. Glede odpovedi (kot so zdaj predvidene) se od letalskega prevoznika ne bi zahtevalo, naj zagotovi denarno odškodnino, če bi lahko dokazal, da je bila zamuda ali odpoved posledica izrednih razmer, ki se jim ni bilo mogoče izogniti, tudi če so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Potrebna bi bila enakovredna določba, ki bi zajemala zamude, za katere bi lahko letalski prevoznik dokazal, da zanje ni odgovoren. Če bi bilo to potrebno in primerno, bi se lahko določen čas spreminjal glede na razdaljo leta (kot v zdaj veljavnima členoma 6(1) in 7(2) Uredbe). Menim, da bi takšna ureditev zadostila tudi zahtevam sorazmernosti (na katere se je izrecno sklicevalo v sodbi IATA in ELFAA, navedeni v opombi 16, točka 79).

66. Zato predlagam Sodišču, naj ponovno odpre ustni postopek in povabi države članice, Komisijo, Evropski parlament ter Svet, naj podajo stališča v zvezi s tem.

67. Če se Sodišče ne strinja s tem pristopom, predlagam spodaj navedene pripombe k vprašanju, ali je mogoče razlagati Uredbo v skladu z načelom enakosti. [30]

Znaki, da je bil let odpovedan

68. Dejavniki, ki so bili navedeni pred Sodiščem in v nacionalni sodni praksi ter teoriji [31] in ki so lahko znaki, da je bil let odpovedan, vključujejo: spremembo letalskega prevoznika, spremembo letala, spremembo številke leta, spremembo letališča odhoda ali prihoda, vračanje prtljage potnikom, ponovno vkrcanje potnikov, dodelitev novih sedežev, razporeditev vseh potnikov na drugo letalo ali več drugih letal, izdajo novih vstopnih kuponov in dejstvo, da pilot (ali drugo osebje letalskega prevoznika) opiše let kot „odpovedan“ ali je to navedeno na tabli odhodov.

69. Zdrava pamet narekuje, da bi bili lahko vsi ti dejavniki znaki, da je bil let odpovedan in ne le da ima zamudo. Več kot je hkrati prisotnih dejavnikov, verjetneje postane, da gre resnično za odpoved. Hkrati pa ne menim, da je lahko kateri koli posamezni dejavnik odločilen.

70. Na primer, umik letala iz delovanja ne vodi samodejno do odpovedi leta, za katerega je bilo dodeljeno letalo. Let se lahko še vedno opravi, če se uporabi nadomestno letalo. [32] Ne zdi se mi bistveno, ali so potniki ponovno razporejeni na eno ali več nadomestnih letal. [33]

71. Podobno analizo je mogoče uporabiti za večino drugih navedenih dejavnikov, ki so sestavni del letalskega prevoza in so lahko

30 – Besedilo sekundarnega prava Skupnosti je treba razlagati – kolikor je le mogoče – v smeri njegove skladnosti z določbami Pogodbe ES in s splošnimi načeli prava Skupnosti. Glej na primer sodbo z dne 10. julija 2008 v zadevi Bertelsmann in Sony Corporation of America (C-413/06 P, ZOdl., str. I-4951, točka 174 in navedena sodna praksa).

31 – Glej na primer R. Schmida, „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) št. 261/2004“ (2006) NJW 26, str. 1843; E. Gaedtkeja, „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) št. 261/2004“, (2007) Verbraucher und Recht, str. 203 in 204; B. Wagnerja, „Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) št. 261/2004“, (2006) VuR, str. 338 in 339 ter navedena sodna praksa v teh člankih.

32 – Glej moje sklepne predloge v zadevi Kramme, navedeni v opombi 15, točka 39.

33 – Dejavnik, ki je omenjen v predložitvenem sklepu v zadevi Böck in Lepuschitz.

prisotni v okviru sicer običajnega leta (ki niti nima nujno zamude).

72. Komisija, ki so jo na obravnavi podprli zastopniki S. Böcka in C. Lepuschitz, družbe Condor in grške vlade, v pisnih stališčih predlaga, da je sprememba številke leta [34] močan znak, da je bil let odpovedan. [35] S tem se strinjam.

73. Glede na navedeno nova številka leta ni zanesljivo vodilo za razlikovanje letov z zamudo od odpovedanih letov. Številko leta je lahko treba spremeniti le zaradi tehničnih razlogov, ki niso pod nadzorom letalskega prevoznika, čeprav se ne spremeni noben drugi parameter leta. [36] V takih okoliščinah sprememba številke leta ne more biti odločilen dokaz o odpovedi. Nasprotno, ohranitev izvirne številke leta nujno ne kaže, da let ni bil odpovedan.

74. Enako velja za navedbe osebja letalskega prevoznika ali drugega osebja letališča, da je bil let odpovedan. Ni si težko zamisliti neskončnih sporov pred nacionalnim sodiščem glede vprašanja, ali je bil nadlegovani član osebja, ki je potniku v gneči pred natlačenim okencem povedal, da je bil let odpovedan, pooblaščen za dajanje te izjave (ali celo, ali sta se član osebja in potnik dovolj dobro razumela, da so imele izrečene besede nedvoumen pomen). Obvestilo pilota ali uradna navedba na tabli odhodov bi imela večjo moč, vendar ne bi bila nujno odločilna.

75. Ker nobeden od navedenih dejavnikov sam zase ne more biti odločilen, morajo nacionalna sodišča presoditi pomen vsakega od njih, ko so skupaj prisotni v vsakem posameznem primeru. To lahko vodi v precejšnje težave s pravno varnostjo. [37]

76. Očitno je tudi, da imajo letalski prevozniki precejšen vpliv na številne dejavnike, ki

34 – Prav tako omenjen kot dejavnik v predložitvenem sklepu v zadevi Böck in Lepuschitz.

35 – Komisija v obvestilu glede Uredbe trdtudi, da je po njenem mnenju let „mogoče na splošno šteti za odpovedan, če se spremeni številka leta za isto pot, za katero ima potnik sklenjeno pogodbo za določen dan in čas leta“: Obvestilo Generalnega direktorata za energetiko in promet: Odgovori na vprašanja glede uporabe Uredbe št. 261/2004, str. 3, dostopno na http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 – Na primer, na poti, na kateri redni letalski prevoznik opravlja dnevne lete, je precej verjetno, da bo imel ponedeljkov in torkov let enako številko leta. Če je tako in če bi ponedeljkov let imel 24-urno zamudo, bi bilo nujno spremeniti njegovo številko leta, da bi se izognilo morebitni zmedi pri navodilih za nadzor zračnega prometa, ker bi se pilota na ponedeljkovem in torkovem letu pripravljala za odhod, zahtevala režo za vzlet (takeoff slot), zahtevala taksiranje (itd.) ob/skoraj istem času.

37 – Glej točki 89 in 90 spodaj.

bi bili lahko uporabljeni za razlikovanje zamude od odpovedi. Sprejeti ukrepe za zagotovitev, da bo incident opredeljen kot zamuda in ne odpoved ne glede na trajanje zamude, in nasprotovati (kadar koli je to mogoče) trditvam potnikov, da je bil let odpovedan, je v gospodarskem interesu teh prevoznikov. [38]

Čas kot dejavnik ugotavljanja odpovedi

77. Za razliko od zgoraj naštetih dejavnikov na potek časa ni mogoče vplivati. [39] Ali lahko „čezmerno velika“ zamuda *de facto* postane odpoved, tako da ima za posledico pravico do odškodnine na podlagi člena 5(1)(c) Uredbe?

78. Družina Sturgeon, S. Böck in C. Lepuschitz, avstrijska, francoska, grška, italijanska, poljska in švedska vlada ter Komisija menijo, da je mogoče zamudo po določenem času opredeliti kot odpoved. Vlada Združenega kraljestva pa meni, da bi lahko samo zakonodajalec Skupnosti pravilno določil časa kot sredstvo za razlikovanje med tema dvema dogodkoma. Družba Condor trdi, da daje člen 19 Montrealske konvencije potnikom pravico do odškodnine, če ima njihov let zamudo. Preudarki glede varstva potnikov zato ne zahtevajo, da je treba veliko zamudo razlagati kot odpoved v smislu člena 5 Uredbe.

79. Zadnjo trditev lahko na kratko obravnavam. Montrealska konvencija se res uporablja v Skupnosti. V njej je določena odškodnina, ki temelji na načelu reparacije. Takšna odškodnina je lahko v določeni zadevi za določenega potnika ugodnejša od samodejne pavšalne odškodnine – brez dokaza o dejanski škodi – za odpoved leta iz člena 7(1) Uredbe. Ureditev iz Uredbe se razlikuje od ureditve iz člena 19 Montrealske konvencije, ji ko dopolnjuje. [40] Potniki, katerih let je bil odpovedan, prejmejo odškodnino na podlagi člena 7(1) Uredbe, „ne da bi se [jim] povzro-

38 – Komisija je v poročilu o dejanskem vplivu Uredbe izrazila skrb, da letalski prevozniki lahko odpovedi na novo opredelijo kot velike zamude, da bi se izognili odškodninskim zahtevkom, čeprav ni mogla najti jasnih statističnih podatkov (znižanje števila odpovedi in ustrezno povečanje števila zamud) o takšni praksi; glej Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu v skladu s členom 17 Uredbe (ES) št. 261/2004 o izvajanju in posledicah te uredbe o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov, COM(2007) 168 konč., točka 4.1.2. Ta predloga za sprejetje predhodne odločbe sta dokaz morebitnih težav.

39 – Primerjaj bistro pripombo Screwtapa (starejšega hudiča, ki svojega mlajšega nečaka poučuje o umetnosti zapeljevanja), da ljudje vedno trdijo, da imajo „svoj“ čas: „Ljudje vedno podajajo zahteve glede lastništva, ki v raju in peklu zvenijo enako smešno.“ (C. S. Lewis, The Screwtape Letters (1942), str. 112 in 113).

40 – V členu 12(1) Uredbe je pojasnjeno, da namen pavšalne odškodnine iz člena 7(1) ni nadomestiti odškodnino iz Montrealske konvencije.

čale nevšečnosti, ki so nujno povezane z vlaganjem odškodninskih tožb pri sodiščih“. [41] Če velika zamuda in odpoved povzročata potnikom podobne nevšečnosti, varstvo potnikov pa nakazuje, da morata imeti oba primera podobne koristi od ugodnega sistema samodejne pavšalne odškodnine. To je dovolj za zavrnitev trditve družbe Condor.

80. Kaj je z osrednjo trditvijo, da zamuda po določenem času dejansko postane odpoved?

81. Čas je v skladu z zdravim razumom očitno dejavnik pri ugotavljanju, ali je bil let odpovedan. Če je več dejavnikov, ki so bili našteti zgoraj, prisotnih skupaj, in/ali ima let čezmerno zamudo, je to zelo močan znak, da je bil let dejansko odpovedan.

82. Poleg tega, kot je navedla Komisija na obravnavi, ko potnik rezervira let, nastane implicitna pogodba z letalskim prevoznikom za prevoz ob določenem času in med dvema točkama. Če je čas odhoda leta čezmerno odložen, je težko zatrjevati, da je let še vedno „let, ki je bil prvotno predviden“. [42] Zato je, na primer, če se redni let opravlja dnevno ob istem času, dejstvo, da let še ni vzletel po odhodu leta naslednjega dne, v normalnih okoliščinah močan znak, da je bil prvi let odpovedan. [43]

83. Ob neobstoju kakršne koli opredelitve, je treba izraz „zamuda“ razlagati ob upoštevanju določb Uredbe kot celote in njenih ciljev. [44] Obravnavanje časa kot pomembnega dejavnika ugotavljanja odpovedi bi očitno okrepilo cilj Uredbe povečati zaščito potnikov. Vendar obstajata pri tem pristopu dve težavi. Prvič, kaj pomeni „čezmerna zamuda“? Drugič, ali je dopustno razlagati Uredbo tako, da opredeljuje čezmerno zamudo kot odpoved *de facto*?

41 – Glej sodbo IATA in ELFAA, navedeno v opombi 16, točka 45, v kateri je Sodišče pojasnilo razliko med sistemom Montrealske konvencije in samodejno pravico do oskrbe v zvezi z zamudo na podlagi člena 6 Uredbe.

42 – Glej opredelitev „odpovedi“ iz člena 2(l) Uredbe.

43 – Ne predlagam, da bi morala –če se let opravlja tedensko – uporaba te smernice pomeniti, da je mogoče odškodnino za odpoved zahtevati samo po vzletu leta v naslednjem tednu.

44 – Glej po analogiji sodbo Emirates Airlines, navedeno v opombi 16, točki 27 in 28.

Kdaj je zamuda „čezmerna“?

84. Komisija pravilno poudarja, da Uredba ne daje nobene podlage za ugotovitev kakšnega koli natančno določenega trenutka, od katerega je mogoče zamudo opredeliti kot odpoved. V Uredbi je jasno navedeno, da zamuda lahko traja več kakor 5 ur (člen 6(1)(iii)) in da se lahko podaljša vsaj do naslednjega dne in morda tudi dlje (člen 6(1)(ii) v povezavi s členom 9(1)(b), prva alinea).

85. Francoska vlada poudarja, da Uredba vsebuje več dejavnikov, ki lahko služijo kot kazalci. Čas, ki ima za posledico obveznost ponuditi posebne oblike pomoči, se na podlagi člena 6(1) Uredbe spreminja s trajanjem leta: dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; [45] tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; [46] in štiri ure ali več za vse druge lete. [47] Zato je zakonodajalec Skupnosti pridobitev pravice do oskrbe pogojil s trajanjem leta – potniki, ki potujejo dlje, morajo čakati več časa, preden pridobijo pravico do oskrbe. [48]

86. Presoja, kdaj zamuda postane „čezmerna“ in zato opredeljiva kot odpoved, bi lahko upoštevala različna časovna obdobja, navedena v teh določbah. Vendar, da bi bila zamuda „čezmerna“, bi morala biti nujno precej daljša od teh kazalcev. Vprašanje bi torej bilo: koliko daljša?

87. Menim, da je nemogoče natančno ugotoviti s kakršno koli sprejemljivo stopnjo natančnosti, koliko časa mora poteči, preden zamuda postane „čezmerna“.

88. Zato bi bilo nacionalno sodišče pristojno, da v vsaki posamezni zadevi presodi dejansko stanje in odloči – na podlagi nekakšne mešanice nacionalne pravne tradicije, zdravega razuma in instinkta, namesto katere koli natančne določbe Skupnosti – o vprašanju, ali je bila zamuda v posamezni zadevi „čezmerna“

45 – Pododstavek (a).

46 – Pododstavek (b).

47 – Pododstavek (c).

48 – Glej podobno člen 7(2) in po analogiji člen 5(1)(c)(ii) ter (iii) Uredbe. V uvodnih izjavah Uredbe ni pojasnila za časovni zamik pravice do oskrbe, ki bi lahko bolj temeljila na pragmatični presoji tega, kar bi bilo sprejemljivo finančno breme, ki bi ga bilo treba naložiti letalskim prevoznikom (ob upoštevanju znanih vzorcev zamud za kratke, srednje in dolgotrajne lete), kot pa na kakršni koli globlji logiki o ustreznih potrebah potnikov.

in bi jo bilo treba zato šteti za odpoved *de facto*. Obstoječa sodna praksa kaže na to, da se mnenja nacionalnih sodišč močno razlikujejo glede vprašanja, ali naj se pri odločanju, ali je prišlo do odpovedi, upošteva čas, in če je odgovor pritrdilen, v kolikšnem obsegu. [49] Razen tega, da Sodišče potrdi, da je čas lahko pomemben dejavnik pri ugotavljanju odpovedi in da bi bilo treba pri presoji, ali je zamuda postala „čezmerna", upoštevati predvideno razdaljo leta, lahko nacionalnim sodiščem le malo pomaga s posebnimi smernicami.

89. Posledična spremenljivost izidov je lahko v nasprotju z načelom pravne varnosti.

90. Načelo pravne varnosti – ki je eno od splošnih načel Skupnosti – v skladu z ustaljeno sodno prakso še posebej zahteva, da so pravna pravila jasna in natančna ter da so njihovi učinki predvidljivi, predvsem če imajo lahko neugodne posledice za posameznike in podjetja. [50] Zato sta načeli varstva legitimnega pričakovanja in pravne varnosti del pravnega reda Skupnosti. Kot taki ju morajo institucije Skupnosti spoštovati. [51] Očitno je pomembno, da morajo potniki in letalski prevozniki poznati obseg svojih pravic in odgovornosti. Če bi bilo nacionalnim sodiščem prepuščeno, da odločijo, kdaj je zamuda „čezmerna", bi bilo za obe stranki le malo jasnosti, natančnosti ali predvidljivosti glede uspeha.

Ali je zamudo dopustno obravnavati kot odpoved de facto*?*

91. Če bi bilo mogoče ugotoviti natančno določen trenutek, v katerem zamuda postane čezmerna, ali pripraviti sklop meril, ki bi se lahko uporabljala kot učinkovito navodilo za nacionalna sodišča, bi odgovor na to vprašanje zahteval izbiro med zelo teleološkim pristopom varstva potrošnikov in jasnim besedilom Uredbe.

92. V tej zadevi se mi zdi, da je izbira enostavnejša.

49 – Glej na primer sodno prakso, na katero se sklicujejo dela, navedena v opombi 31.

50 – Glej sodbo z dne 18. decembra 2008 v zadevi Altun (C-337/07, ZOdl., str. I-10323, točka 60 in navedena sodna praksa). Glede tega načela in načela legitimnih pričakovanj na splošno glej na primer S. Schønberga, Legitimate Expectations in Administrative Law (2000).

51 – Glej sodbo z dne 19. marca 2009 v zadevi Mitsui & Co. Deutschland (C-256/07, ZOdl., str. I-1951, točka 31 in navedena sodna praksa).

93. Kakršen koli številčni prag za pridobitev pravice ločuje dve skupini – skupino tistih, ki imajo srečo, in skupino tistih, ki je nimajo – in zakonodajalec mora biti pri določanju tega praga previden, da ne krši načela enakega obravnavanja. Zakonodajalec ima pravico, da izbere številko in jo zagovarja kot objektivno upravičeno, če se njegova izbira izpodbija, kot da krši to načelo. Dejanska izbira magične številke je posebna pravica zakonodajalca. Če je *katera koli* številka v določeni meri samovoljna, je njena samovoljnost pokrita s to posebno pravico (meje zakonodajne diskrecijske pravice).

94. Zato lahko zakonodajalec Skupnosti izbere posebno časovno omejitev (23 ur in 30 minut, 24 ur, 25 ur ali 48 ur – ni pomembno), ki ima za posledico pravico do odškodnine. Sodišče tega ne more storiti. Izbira katere koli številke bi imela za posledico razlaganje nečesa v Uredbi, kar v njej očitno ni vsebovano, in šlo bi za sodno poseganje v posebno pravico zakonodajalca.

95. Pomembneje je, *ne glede na izbrani prag,* da bi imeli na podlagi veljavne strukture Uredbe vsi potniki odpovednih letov še naprej samodejno pravico do odškodnine, medtem ko bi to pravico imeli samo potniki letov s čezmerno zamudo (kakor koli se bo Sodišče odločilo opredeliti ta pojem). Nekateri potniki v objektivno podobnih položajih bi bili še vedno obravnavani drugače. Nekateri potniki, ki so imeli samo manjše nevšečnosti, bi še vedno dobili samodejno odškodnino, medtem ko bi drugi, ki so imeli veliko večje nevšečnosti, ostali brez odškodnine. [52]

Sklep glede vprašanj, ki se nanašajo na zamudo in odpoved

96. Menim, da nas pri izogibanju Scili (očitni diskriminaciji potnikov, katerih leti imajo čezmerno zamudo, v primerjavi s potniki, ki dobijo samodejno odškodnino za odpovedane lete) takoj pogoltne Karibda (pravna varnost). Poleg tega, sprejetje teleološkega pristopa k „čezmerni zamudi“ na žalost ne reši glavnih težav, ki sem jih prej ugotovila glede načela enakega obravnavanja. Zdijo se mi neločljivo povezane z veljavno strukturo Uredbe.

52 – Glej primere, navedene v točkah 53, 55 in 56 zgoraj.

97. Prav zato, ker menim, da glavne težave ni mogoče „popraviti“ z razlago, čeprav konstruktivno, predlagam Sodišču, naj ob uporabi člena 61 Poslovnika ponovno odpre ustni postopek in povabi države članice, Komisijo, Evropski parlament in Svet, naj podajo stališča do tega, ali so člena 5 in 7 Uredbe ter člen 6 Uredbe in še posebej razlikovanje, ki ga uvajajo med odpovedjo in zamudo, ob upoštevanju načela enakega obravnavanja neveljavni.

Pojem „izredne razmere“

98. S tretjim vprašanjem, ki je bilo predloženo v zadevi Böck in Lepuschitz, se sprašuje, ali tehnične težave z letalom in nastale spremembe voznega reda letov sodijo v opredelitev izrednih razmer.

99. To vprašanje sem podrobno obravnavala v sklepnih predlogih v zadevi Kramme, [53] vendar je bil predlog za sprejetje predhodne odločbe umaknjen, preden je Sodišče izdalo sodbo. Podoben predlog je bil pozneje vložen v zadevi Wallentin-Hermann. [54]

100. Sodišče je v svoji sodbi odločilo, da je treba člen 5(3) Uredbe „razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru“. [55]

101. Enako je treba seveda odgovoriti na tretje vprašanje v zadevi Böck in Lepuschitz.

53 – Navedeni v opombi 15.

54 – Navedeni v opombi 20.

55 – Sodba Wallentin-Hermann, navedena v opombi 20, točka 34.

Predlog

102. Zato predlagam:

1. Sodišče bi moralo, preden odloči o vprašanjih, ki ju je predložilo Bundesgerichtshof, in o prvem ter drugem vprašanju, ki ju je predložilo Handelsgericht Wien, ob uporabi člena 61 Poslovnika ponovno odpreti ustni postopek in povabiti države članice, Komisijo, Evropski parlament in Svet, naj podajo stališča do tega, ali so člena 5 in 7 ter člen 6 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 v delu, v katerem razlikujejo med odpovedjo in zamudo (ne glede na trajanje), ob upoštevanju načela enakega obravnavanja neveljavni.

2. Ob izdaji sodbe bi bilo treba na tretje vprašanje, ki ga je postavilo Handelsgericht Wien, odgovoriti:

   Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru.