Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
YVESA BOTA,
predstavljeni 15. maja 2012 [1]

Združeni zadevi C-581/10 in C-629/10

Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)
proti
Deutsche Lufthansa AG
(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Amtsgericht Köln (Nemčija))
in
TUI Travel plc,
British Airways plc,
easyJet Airline Co. Ltd,
International Air Transport Association,
The Queen (C-629/10)
proti
Civil Aviation Authority

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Združeno kraljestvo))

„Prevoz — Skupna pravila glede odškodnine in pomoči potnikom pri zavrnitvi vkrcanja, odpovedi ali veliki zamudi leta — Pravica do odškodnine pri zamudi leta — Združljivost te pravice z Montrealsko konvencijo“

1. Obravnavani zadevi se nanašata na razlago in veljavnost členov 5, 6 in 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 [2].

2. Amtsgericht Köln (Nemčija) in High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Združeno kraljestvo), z vprašanji, ki jih postavljata Sodišču, v bistvu želita izvedeti, ali Sodišče potrjuje razlago teh določb, ki jo je podalo v sodbi z dne 19. novembra 2009 v združenih zadevah Sturgeon in drugi [3], in sicer, da je za uporabo določb o pravici do odškodnine mogoče potnike, katerih let ima zamudo, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan, in da se tako lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, če zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več, to je če prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik [4].

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

3 — C-402/07 in C-432/07, ZOdl., str. I-10923.

4 — Točka 69.

3. V teh sklepnih predlogih bom Sodišču predlagal, naj to razlago potrdi in razsodi, da so členi 5, 6 in 7 te uredbe združljivi s Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisano 9. decembra 1999 v Montrealu [5], ter z načeloma sorazmernosti in pravne varnosti.

I – Pravni okvir

A – *Mednarodna ureditev*

4. Montrealska konvencija je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom 2001/539/ES [6], za Evropsko unijo pa je začela veljati 28. junija 2004.

5. Člen 19 Montrealske konvencije določa, da je prevoznik 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.

6. Člen 29 Montrealske konvencije določa:

„Pri prevozu potnikov, prtljage in tovora se lahko vsak zahtevek za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vloži le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji, brez poseganja v vprašanje, kdo so osebe, ki imajo pravico tožiti, in kakšne so njihove pravice. V takšni tožbi ni mogoče zahtevati kaznovalne, odvračilne ali druge odškodnine, katere namen ni povračilo škode.“

B – *Ureditev Unije*

7. V uvodni izjavi 1 Uredbe št. 261/2004 je navedeno, da mora ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov.

8. V uvodni izjavi 14 te uredbe je navedeno, da je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih razmer, ki niso združljive z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, in ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

9. V skladu z uvodno izjavo 15 navedene uredbe se šteje, da izredne razmere obstajajo, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega ali več letov tega zrakoplova, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.

10. Člen 5 Uredbe št. 261/2004 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[…]

5 — V nadaljevanju: Montrealska konvencija.

6 — Sklep Sveta z dne 5. aprila 2001 o sklenitvi Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija) s strani Evropske skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491).

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

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.

[…]“

11. Člen 6 te uredbe 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); 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.

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

12. Člen 7 Uredbe št. 261/2004 z naslovom „Pravica do odškodnine“ v odstavku 1 določa pavšalni znesek odškodnine glede na oddaljenost zadevnega leta. Potniki tako v skladu s to določbo prejmejo odškodnino 250 EUR za lete do vključno 1500 km, 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 km in za vse druge lete med 1500 in 3500 km ter 600 EUR za lete, ki niso zajeti z zgoraj navedenimi kategorijami.

II – Dejansko stanje v sporih o glavni stvari

A – *Zadeva C - 581/10*

13. E. Nelson je zase in za svoja sinova rezerviral let LH 565 Lagos–Frankfurt na Majni za 27. marec 2008 ob 22.50. Ta let je bil 28. marca 2008 okoli 2. ure odpovedan zaradi tehnične napake na krmilnem mehanizmu nosnega kolesa letala. E. Nelson in njegova sinova so bili nato začasno nastanjeni v hotelu. Ob 16. uri 28. marca 2008 so bili odpeljani iz hotela na letališče, saj je iz

Frankfurta na Majni (Nemčija) prispelo nadomestno letalo. Let iz Lagos–Frankfurt na Majni je bil končno opravljen 29. marca 2008 ob 1. uri. Predložitveno sodišče pojasnjuje, da je bila številka tega leta ista, in sicer LH 565, pa tudi potniki so bili večinoma tisti, ki so rezervirali let za 27. marec 2008. Letalo je pristalo v Frankfurtu na Majni 29. marca 2008 ob 7.10, torej z več kot 24-urno zamudo glede na prvotno predvideni vozni red.

14. E. Nelson meni, da je zaradi te zamude skupaj s sinovoma upravičen do odškodnine na podlagi člena 7(1) Uredbe št. 261/2004. Pred Amtsgericht Köln je torej vložil tožbo, s katero predlaga, naj se letalski družbi Deutsche Lufthansa AG naloži, da mora vsakemu od njih na podlagi členov 5(1)(c) in 7(1) navedene uredbe plačati 600 EUR.

15. Družba Deutsche Lufthansa AG meni, da ne gre za „odpoved“ leta v smislu Uredbe št. 261/2004, saj je bil let opravljen. V obravnavanem primeru naj bi torej šlo za zamudo leta, za katero naj s to uredbo ne bi bila predvidena odškodnina.

16. Predložitveno sodišče je postopek prekinilo do odločitve v zgoraj navedenih združenih zadevah Sturgeon in drugi. Postopek se je nadaljeval po izdaji te sodbi. Vendar predložitveno sodišče še vedno dvomi o združljivosti člena 7 Uredbe št. 261/2004, kot ga je Sodišče razložilo v navedeni sodbi, z Montrealsko konvencijo. Zato je prekinilo odločanje in Sodišču predložilo vprašanja za predhodno odločanje.

B – *Zadeva C - 629/10*

17. Postopek v glavni stvari se nanaša na spor med družbami TUI Travel plc (v nadaljevanju: TUI Travel), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd in International Air Transport Association (Mednarodno združenje letalskih prevoznikov, v nadaljevanju: IATA) ter Civil Aviation Authority (uprava za civilno letalstvo, v nadaljevanju: CAA).

18. Družba TUI Travel ima v lasti sedem letalskih družb, ki imajo sedež v več državah članicah. Te letalske družbe večinoma opravljajo čarterske lete za družbo TUI Travel, katere glavna dejavnost je organizacija potovanj in turističnih izletov. IATA je mednarodno poslovno združenje, v katerem je približno 230 letalskih družb, ki opravijo 93 % rednega mednarodnega prometa.

19. Predmet spora o glavni stvari je prošnja, ki so jo tožeče stranke naslovile na CAA, naj potrdi, da Uredbe št. 261/2004 ne razlaga tako, da je letalskim družbam naložena obveznost, da morajo ob zamudi izplačati odškodnino potnikom. CAA take razlage ni hotela potrditi in je navedla, da jo zavezuje zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi. Tožeče stranke so torej začele postopek pred High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court). To je odločilo, da prekine odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predloži več vprašanj.

20. Zadevi C-581/10 in C-629/10 sta bili s sklepom predsednika Sodišča z dne 30. novembra 2011 združeni za ustni postopek in izdajo sodbe.

III – Vprašanja za predhodno odločanje

A – *Zadeva C-581/10*

21. Amtsgericht Köln Sodišču postavlja ta vprašanja za predhodno odločanje:

„1. Ali gre pri pravici do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 za pravico do odškodnine, katere namen ni povračilo škode, v smislu člena 29, drugi stavek, [Montrealske konvencije]?

2. V kakšnem razmerju je pravica do odškodnine na podlagi člena 7 [Uredbe št. 261/2004] – ki jo ima v skladu [z zgoraj navedeno] sodbo [Sturgeon in drugi] potnik, ki prispe v končni namembni kraj tri ure ali več po načrtovani uri prihoda – do pravice do odškodnine zaradi zamude iz člena 19 Montrealske konvencije ob upoštevanju, da je v skladu s členom 29, drugi stavek, Montrealske konvencije odškodnina, katere namen ni povračilo škode, izključena?

3. Kako je merilo razlage, na katerem temelji [zgoraj navedena] sodba […] Sturgeon in drugi in ki dopušča razširitev pravice do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 na primere zamude letov, združljivo z merilom razlage, ki ga je Sodišče uporabilo v sodbi z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403)?“

B – *Zadeva C - 629/10*

22. High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), Sodišču postavlja ta vprašanja:

1. Ali je treba člene od 5 do 7 Uredbe […] št. 261/2004 razlagati tako, da zahtevajo, da se potnikom za lete, pri katerih je nastala zamuda v smislu člena 6 [te uredbe], plača odškodnina, predvidena v členu 7 [te uredbe], in če je tako, v katerih okoliščinah?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali so členi od 5 do 7 Uredbe […] št. 261/2004 v celoti ali delno neveljavni zaradi kršitve načela enakega obravnavanja?

3. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali so členi od 5 do 7 Uredbe […] št. 261/2004 v celoti ali delno neveljavni (a) zaradi neskladja z Montrealsko konvencijo, (b) zaradi kršitve načela sorazmernosti in/ali (c) kršitve načela pravne varnosti?

4. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen in na tretje vprašanje nikalen, ali je treba določiti omejitve za časovni učinek odločbe Sodišča v tej zadevi, in če je tako, kakšne?

5. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, kakšen učinek ima [zgoraj navedena sodba] Sturgeon in drugi med 19. novembrom 2009 in datumom odločbe Sodišča v tej zadevi?

IV – Analiza

A – *Uvodne ugotovitve*

23. Ker so nekatera vprašanja, ki jih postavljata Amtsgericht Köln in High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), povezana, Sodišču predlagam, naj jih obravnava tako.

24. Najprej, Amtsgericht Köln s tretjim vprašanjem in High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), s prvim vprašanjem Sodišču v bistvu predlagata, naj potrdi razlago členov 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004, ki jo je podalo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi.

25. Nato High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), z drugim vprašanjem sprašuje, ali bi bili člani 5, 6 in 7 te uredbe neveljavni zaradi kršitve načela enakega obravnavanja, če bi Sodišče odstopilo od sodne prakse Sturgeon in drugi.

26. Dalje, prvo in drugo vprašanje, ki ju je postavilo Amtsgericht Köln, ter tretje vprašanje, ki ga je postavilo High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), se v bistvu nanašajo na skladnost členov 5, 6 in 7 navedene uredbe z Montrealsko konvencijo, če bi lahko potniki, katerih let je imel zamudo, zahtevali odškodnino na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, ter z načeloma sorazmernosti in pravne varnosti.

27. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), želi s četrtim vprašanjem v bistvu izvedeti tudi, ali je treba omejiti časovne učinke sodbe, ki jo bo Sodišče izdalo v obravnavanih zadevah, če bo razsodilo, da je treba člene 5, 6 in 7 te uredbe razlagati tako, da mora letalski prevoznik plačati odškodnino potniku, čigar let je imel zamudo.

28. Nazadnje, če Sodišče meni, da je treba te določbe razlagati tako, da letalskemu prevozniku ni treba plačati odškodnine potniku, čigar let je imel zamudo, potem High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), s petim vprašanjem sprašuje, kakšen učinek naj ima zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi med 19. novembrom 2009, ko je bila izdana, in datumom razglasitve sodbe v teh zadevah.

B – *Vprašanja za predhodno odločanje*

1. Pravica letalskega potnika do odškodnine pri zamudi leta

29. Sodišče je že imelo priložnost obravnavati vprašanje, ali mora letalski prevoznik na podlagi členov 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 plačati odškodnino potnikom, katerih let je imel zamudo. V zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi je namreč razsodilo, da je treba te člene razlagati tako, da je za uporabo določb o pravici do odškodnine mogoče potnike, katerih let ima zamudo, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan, in da se tako lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 te uredbe, če zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več, to je če prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik.[7]

30. Vendar spora o glavni stvari dokazujeta, da letalski prevozniki nočejo upoštevati navedene sodbe in plačati odškodnine potnikom, ki se znajdejo v takih položajih. Ti prevozniki namreč menijo, prvič, da je razlaga členov 5, 6 in 7 navedene uredbe, kot jo je podalo Sodišče v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, v nasprotju s pristopom, ki ga je uporabilo v zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA, in drugič, da je Sodišče prekoračilo meje svoje pristojnosti.

31. Sodišče je v zadnjenavedeni sodbi odločalo o veljavnosti teh določb. Natančneje, predložitveno sodišče je spraševalo, ali sta člena 5 in 6 Uredbe št. 261/2004 neveljavna, ker naj ne bi bila v skladu z načelom pravne varnosti.

32. Sodišče je v točki 76 navedene sodbe v zvezi s tem med drugim razsodilo, da „se na preambulo akta Skupnosti, čeprav lahko pojasni njegovo vsebino […], ni mogoče sklicevati zato, da se odstopi od samih določb zadevnega akta". V nadaljevanju je pojasnilo, da „[b]esedilo [uvodnih izjav 14 in 15 Uredbe št. 261/2004] res na splošno dopušča razlago, da je treba dejanskega letalskega prevoznika v primeru izrednih okoliščin razbremeniti vseh obveznosti, in zato ustvarja določeno dvoumnost med tako izraženim namenom zakonodajalca Skupnosti in samo vsebino členov 5 in 6 [te] [u]redbe […], ki tej oprostitvi odgovornosti ne dajeta tako splošnega obsega. Vendar taka dvoumnost ni tako obsežna, da bi bila ureditev, ki jo uvajata ta člena, ki sama nista dvoumna, nedosledno izpeljana."

7 — Točka 69 te sodbe.

33. Vlada Združenega kraljestva na podlagi te točke sklepa, da Uredba št. 261/2004 po mnenju Sodišča ne določa nikakršne obveznosti plačila odškodnine potnikom, katerih let je imel zamudo, in da ni menilo, da bi se lahko uvodna izjava 15 te uredbe uporabila za spremembo pomena določb navedene uredbe.[8] Sodišče naj bi torej svoje sklepanje v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi napačno oprlo na to uvodno izjavo ter ugotovilo, da je odškodnina mogoča tudi pri zamudi leta.

34. Menim, da na podlagi točke 76 zgoraj navedene sodbe IATA in ELFAA ni mogoče sklepati tako in da razlaga, ki jo je Sodišče podalo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi ni v nasprotju s pristopom v prvonavedeni sodbi.

35. To točko je namreč treba postaviti v kontekst. Kot smo videli, je moralo Sodišče v zadevi, v kateri je bila izdana zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA, odločiti o veljavnosti členov 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004. Tožeči stranki sta trdili, da je v uvodnih izjavah 14 in 15 te uredbe nedosledno navedeno, da se lahko zaradi izrednih okoliščin odgovornost dejanskega letalskega prevoznika ob odpovedi ali veliki zamudi letov omeji ali izključi, medtem ko člena 5 in 6 te uredbe, ki urejata obveznosti, ki nastanejo v takem primeru, razen glede obveznosti plačila odškodnine ne sprejemata take oprostitve odgovornosti.[9]

36. Ti tožeči stranki sta se dejansko čudili, da glavno besedilo Uredbe št. 261/2004 ne določa oprostitve obveznosti pomoči in oskrbe, če ima let zamudo zaradi izrednih razmer. Po njunem mnenju je v uvodnih izjavah 14 in 15 te uredbe navedeno, da je treba letalskega prevoznika oprostiti vsakršnih obveznosti v primeru izrednih razmer ne samo ob odpovedi, ampak tudi ob zamudi leta. Menili sta torej, da sta ti uvodni izjavi v povezavi s členom 6 navedene uredbe, ki se nanaša na zamude letov, nekoliko dvoumni, kar je v nasprotju z načelom pravne varnosti.[10]

37. Sodišče je prav v zvezi s tem v točki 76 zgoraj navedene sodbe IATA in ELFAA razsodilo, da dvoumnost ni taka, da bi bila ureditev, uvedena s členoma 5 in 6 Uredbe št. 261/2004, ki sama nista dvoumna, nedosledno izpeljana. Povedano drugače, Sodišče je po mojem mnenju ugotovilo, da dvoumnost, ki bi lahko izhajala iz uvodnih izjav 14 in 15 te uredbe, nikakor ne spremeni dejstva, da je v glavnem besedilu jasno navedeno, da ugovor izrednih okoliščin ni splošen, temveč velja izključno za obveznost plačila odškodnine.

38. Menim torej, da na podlagi te analize ni mogoče sklepati, da je razlaga členov 5, 6 in 7 navedene uredbe, ki jo je Sodišče podalo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, v nasprotju s pristopom, ki ga je uporabilo v zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA.

39. V zvezi s samim načelom plačila odškodnine letalskemu potniku, katerega let je imel najmanj triurno zamudo, ne razumem, zakaj bi moralo Sodišče odstopiti od razlage teh določb, ki jo je podalo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, saj stranke v sporih o glavni stvari niso predložile nobenih novih dokazov, s katerimi bi bilo mogoče to razlago ovreči.

40. Sodišče je v tej sodbi uporabilo teleološko razlago Uredbe št. 261/2004.[11] Razlaga členov 5, 6 in 7 te uredbe je razvidna iz uvodne izjave 15 te uredbe, temelji pa na samem cilju besedila, ki je, naj spomnim, zagotavljati visoko raven varstva letalskih potnikov, ne glede na to, ali so v položaju, v katerem jim je bilo zavrnjeno vkrcanje, ali je let odpovedan ali ima veliko zamudo, saj so bile vsem povzročene podobne velike težave in nevšečnosti, povezane z letalskim prevozom.[12]

8 — Točke od 35 do 38 stališč te vlade v zadevi C-581/10.

9 — Glej točko 75 te sodbe.

10 — Glej zlasti točko 31 stališč European Low Fares Airline Association in točke od 132 do 135 stališč IATA v zadevi, v kateri je bila izdana zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA.

11 — Glej točki 41 in 42 navedene sodbe.

12 — Glej zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi (točka 44).

41. Sodišče je uvodno izjavo 15 Uredbe št. 261/2004 dejansko razlagalo *a contrario*. V tej uvodni izjavi je namreč navedeno, da „izredne razmere obstajajo [in tako tudi oprostitev obveznosti plačila odškodnine], kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega leta ali več letov tega zrakoplova“. Sodišče je zato na podlagi tega v točki 43 zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi sklepalo, da se pojem velike zamude navezuje tudi na pravico do odškodnine.

42. Poleg tega je treba, kot je Sodišče navedlo v točki 47 zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi, v skladu s splošnim načelom razlage akt Skupnosti, kolikor je mogoče, razlagati tako, da se ne vzbuja dvom o njegovi veljavnosti. Če je določbo prava Unije mogoče razlagati na več načinov, je prav tako treba dati prednost razlagi, ki ohrani njen polni učinek.

43. S pristopom, ki ga je Sodišče uporabilo v tej sodbi, se prepreči prav to, da bi se z izbiro razlage, ki ohranja polni učinek teh določb, vzbudil dvom o veljavnosti členov 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004. Sodišče je namreč v točki 52 navedene sodbe navedlo, da je namen te uredbe nadomestiti med drugim škodo, ki jo za zadevne potnike pomeni izguba časa, ki se lahko glede na njegovo nepovrnljivost nadomesti le z odškodnino. Na podlagi tega je ugotovilo, da potnikom, katerih let je odpovedan, in potnikom, katerih let ima zamudo, nastane podobna škoda, ki jo pomeni izguba časa, in da so tako v primerljivih položajih za uporabo določb o pravici do odškodnine iz člena 7 navedene uredbe.[13]

44. Zato bi bilo v nasprotju z načelom enakega obravnavanja, če bi bili ti potniki obravnavani različno, bili pa bi v primerljivih položajih. Prav zato je Sodišče v točki 61 zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi razsodilo, da se lahko potniki, katerih let je imel zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004.

45. Sodišče je še menilo, da je treba zamudo šteti za veliko in priznati pravico do take odškodnine, kadar potniki prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik. To razlago pojma „velika zamuda“ v uvodni izjavi 15 te uredbe so med drugim grajali tudi letalski prevozniki in pravna stroka, ki menijo, da je določitev takega trajanja arbitrarna in ni utemeljena v navedeni uredbi.

46. S tem se ne strinjam. Prvič, spomniti je treba, da načelo pravne varnosti, ki je temeljno načelo prava Unije, med drugim zahteva, da morajo biti predpisi jasni in natančni, da se lahko posamezniki nedvoumno seznanijo s svojimi pravicami in obveznostmi in lahko ukrepajo v skladu z njimi.[14] Če to prenesemo na primere letalskih potnikov, katerih let je imel zamudo, in na letalske prevoznike, to pomeni, da morajo imeti prvi pravico izvedeti, od kdaj lahko zahtevajo plačilo odškodnine, drugi pa morajo imeti pravico izvedeti, od kdaj morajo tako odškodnino izplačati. Z uvedbo časovne omejitve se prepreči, da bi nacionalna sodišča različno presojala pojem velike zamude in da bi to povzročilo pravno negotovost.[15] Potniki, ki so izgubili štiri ure, bi bili lahko v nekaterih državah članicah upravičeni do odškodnine, v drugih pa ne, saj bi nekatera nacionalna sodišča tako zamudo štela za veliko zamudo v smislu Uredbe št. 261/2004, druga pa ne. Poleg pravne negotovosti bi to povzročilo tudi neenakost med letalskimi potniki, ki bi bili vendarle v popolnoma enakem položaju.

47. Drugič, pri ugotavljanju, kolikšna mora biti izguba časa, da lahko potniki, katerih let je imel zamudo, zahtevajo plačilo odškodnine, je treba opozoriti, da se je Sodišče oprlo na položaj potnikov, katerih leti so bili odpovedani in katerih pot je bila spremenjena v skladu s členom 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004, ker so v podobnem položaju kot potniki, katerih let je imel zamudo, in ker sta obe skupini potnikov načeloma ob istem času obveščeni o dogodku, zaradi katerega je njihov letalski

13 — Prav tam (točka 54).

14 — Glej zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA (točka 68 in navedena sodna praksa).

15 — Glej v zvezi s tem točke od 88 do 90 sklepnih predlogov generalne pravobranilke Sharpston v zadevi, v kateri je bila izdana zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi.

prevoz otežen[16]. Poleg tega ti skupini potnikov v končni namembni kraj prispeta pozneje, kot je bilo prvotno predvideno, in zato podobno izgubita čas.[17] Sodišče je, dalje, navedlo, da imajo potniki, katerih pot je bila spremenjena v skladu s členom 5(1)(c)(iii) te uredbe, pravico do odškodnine iz člena 7 te uredbe, če jim sprememba poti, ki jo ponudi prevoznik, ne zagotavlja odhoda največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihoda v končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu. Ti potniki tako pridobijo pravico do odškodnine, če izgubijo tri ure ali več glede na trajanje, ki ga je prvotno predvidel prevoznik.[18]

48. Sodišče je na podlagi tega sklepalo, da se lahko potniki, katerih let je imel zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, če zaradi takega leta izgubijo tri ure ali več, to je kadar prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik.[19]

49. Tako glede na vse te ugotovitve menim, da je treba člene 5, 6 in 7 te uredbe razlagati tako, da se lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 navedene uredbe, če zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več, to je če prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik.

50. Na drugo vprašanje, ki ga je postavilo High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), zato ni treba odgovoriti.

2. Združljivost členov 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 z Montrealsko konvencijo, načelom sorazmernosti in načelom pravne varnosti

51. Amtsgericht Köln v bistvu sprašuje, kako se pravica do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 sklada s členoma 19 in 29 Montrealske konvencije, saj ti določbi izključujeta plačilo odškodnine zaradi zamude pri prevozu letalskih potnikov, ki ni namenjena povračilu škode.

52. High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), se poleg tega v bistvu sprašuje, ali je člen 7 te uredbe v celoti ali deloma neveljaven, ker ni v skladu z Montrealsko konvencijo in ker se z njim krši načelo sorazmernosti in/ali načelo pravne varnosti, če bi Sodišče razsodilo, da lahko potniki, katerih let je imel zamudo, zahtevajo odškodnino na podlagi tega člena.

53. V zvezi s skladnostjo pravice do odškodnine iz člena 7 navedene uredbe s členoma 19 in 29 Montrealske konvencije je treba spomniti, da je Sodišče razsodilo, da lahko kakršna koli zamuda pri letalskem prevozu na splošno povzroči dve vrsti škode, in sicer, prvič, vsem potnikom povzroči skoraj enako škodo, katere nadomestilo je lahko v obliki takojšnje in standardizirane pomoči ali oskrbe za vse zainteresirane, in drugič, individualno škodo, ki je neločljivo povezana z razlogom za potovanje in za nadomestitev katere je potrebna presoja obsega nastale škode za vsak primer posebej, zaradi česar se lahko povrne samo naknadno in individualno.[20]

16 — Zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi (točki 55 in 56).

17 — Prav tam (točka 56).

18 — Prav tam (točka 57).

19 — Prav tam (točka 61).

20 — Zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA (točka 43). Glej tudi zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi (točka 51).

54. Z Montrealsko konvencijo so urejeni pogoji za plačilo odškodnine za drugo vrsto škode.[21] Ker sta pomoč in oskrba potnikov iz člena 6 Uredbe št. 261/2004 ob veliki zamudi leta standardizirana in takojšnja ukrepa za nadomestitev škode, nista med tistimi ukrepi, za uveljavljanje katerih omenjena konvencija določa pogoje.[22]

55. Odškodnina na podlagi člena 7 te uredbe tako kot pomoč in oskrba pomeni standardiziran in takojšen ukrep za nadomestitev škode, ki jo za potnike, katerih let je med drugim imel zamudo, pomeni nepovrnljiva izguba časa.[23] To potrjujeta pavšalnost te odškodnine, katere znesek ni odvisen od posamične utrpele škode, temveč od oddaljenosti opravljenega ali še ne opravljenega leta, in njena splošnost, saj se brez razlike uporablja za vse potnike, ki izpolnjujejo pogoje za uveljavljanje odškodnine.

56. Člen 7 Uredbe št. 261/2004 je zato po mojem mnenju združljiv s členoma 19 in 29 Montrealske konvencije.

57. Kar zadeva spoštovanje načela sorazmernosti, je Sodišče že imelo priložnost odločati o združljivosti člena 7 te uredbe s takim načelom.[24] V zvezi s tem je razsodilo, da ukrepi iz členov 5 in 6 navedene uredbe[25] takoj povrnejo nekaj škode, ki letalskim potnikom nastane ob odpovedi ali veliki zamudi leta, s čimer omogočajo zagotavljanje visoke ravni varstva zadevnih oseb, kar je cilj Uredbe št. 261/2004.[26]

58. Sodišče je še navedlo, da ni sporno, da imajo različni ukrepi, ki jih je sprejel zakonodajalec Unije, 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. Tako merila, ki so sprejeta za ugotovitev upravičenosti potnikov do teh ukrepov, niso nikakor v nasprotju z zahtevo po sorazmernosti.[27]

59. Nekatere od strank v sporih o glavni stvari še trdijo, da bi plačilo odškodnine letalskim potnikom, katerih let je imel zamudo, za letalske prevoznike pomenilo nepredvidljivo in preveliko finančno breme. Taka odškodnina naj bi bila nesorazmerna s ciljem Uredbe št. 261/2004.

60. Glede na številke, s katerimi je Evropsko komisijo seznanila Evropska organizacija za varnost zračne plovbe (Eurocontrol), bi se določbe te uredbe v zvezi z leti, ki so imeli zamudo, uporabljale za manj kot 1,2 % letov. Poleg tega pri manj kot 0,5 % letov, ki imajo zamudo, zamuda traja tri ure ali več, ne glede na to, ali je posledica izrednih razmer. Delež letov, katerih zamuda povzroči pravico do odškodnine iz člena 7 navedene uredbe, znaša manj kot 0,15 %.[28]

61. Pogostnost več kot triurnih zamud, zaradi katerih nastane pravica do take odškodnine, je torej omejena. Učinki plačila odškodnine zaradi več kot triurne zamude se mi zato ne zdijo nesorazmerni s ciljem Uredbe št. 261/2004, ki je, naj spomnim, zagotavljanje visoke ravni varstva letalskih potnikov.

21 — Zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA (točka 44).

22 — Prav tam (točka 46).

23 — Glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi (točka 52).

24 — Glej zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA (točka 81).

25 — Ti ukrepi so pomoč in oskrba potnikov, ki sta določeni v členih 8 in 9 Uredbe št. 261/2004, ter plačilo odškodnine, ki je določeno v členu 7 te uredbe.

26 — Zgoraj navedena sodba IATA in ELFAA (točka 84).

27 — Prav tam (točka 85).

28 — Glej delovni dokument služb Komisije, priložen Sporočilu Komisije Evropskemu parlamentu in Svetu z dne 11. aprila 2011 o uporabi Uredbe (ES) št. 261/2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov (SEC(2011) 428 final). Dokument je na voljo v angleščini.

62. To velja še toliko bolj, ker kot je Sodišče navedlo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, letalski prevozniki niso dolžni plačati odškodnine, če lahko dokažejo, da so za odpoved ali veliko zamudo leta krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, to je okoliščine, nad katerimi letalski prevoznik nima dejanskega nadzora.[29] Poleg tega izpolnitev obveznosti v skladu z Uredbo št. 261/2004 ne vpliva na pravico letalskega prevoznika, da v skladu s členom 13 te uredbe zahteva odškodnino od vsake osebe, ki je povzročila zamudo, vključno s tretjimi.[30] Nazadnje je Sodišče razsodilo tudi, da je mogoče znesek odškodnine, ki ga je treba plačati potniku, katerega let je imel zamudo in ki prispe v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno predvideni uri prihoda, v skladu s členom 7(2)(c) navedene uredbe zmanjšati za 50 %, če je zamuda manjša od štirih ur za let, ki ne spada na področje uporabe člena 7(2)(a) in (b).[31] Finančne obremenitve letalskih prevoznikov ob več kot triurni zamudi leta tako morda ni ali pa je zelo majhna.

63. Zato glede na navedeno menim, da je člen 7 Uredbe št. 261/2004 združljiv z načelom sorazmernosti.

64. Nazadnje, predložitveno sodišče v zadevi C-629/10 v bistvu sprašuje, ali je razlaga te določbe, ki jo je Sodišče podalo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, združljiva z načelom pravne varnosti.

65. Po mnenju tožečih strank v glavni stvari v zadevi C-629/10 se s to razlago krši načelo pravne varnosti, saj naj bi bila v nasprotju z jasnim in nedvoumnim besedilom Uredbe št. 261/2004, namero zakonodajalca Unije ter zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA.

66. Iz razlogov, navedenih v točkah od 31 do 48 teh sklepnih predlogov, menim, da navedena razlaga ni v nasprotju z načelom pravne varnosti.

67. Na podlagi zgornjih ugotovitev menim, da so členi 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 združljivi z Montrealsko konvencijo, načelom sorazmernosti in načelom pravne varnosti.

3. Časovni učinki sodbe, ki bo izdana

68. Tožeče stranke v glavni stvari v zadevi C-629/10 Sodišču predlagajo, naj omeji časovne učinke sodbe, ki bo izdana v tej zadevi, če bo na prvo vprašanje, ki ga je postavilo High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), odgovorjeno pritrdilno, na tretje pa nikalno. S tem želijo preprečiti, da bi se bilo mogoče na člene 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 sklicevati v utemeljitev odškodninskih zahtevkov potnikov v zvezi z leti, ki so imeli zamudo pred datumom sodbe, ki bo izdana v obravnavanih zadevah, razen pri potnikih, ki so na ta datum že vložili pravno sredstvo za dodelitev take odškodnine.

69. V zvezi s tem je treba opozoriti, da razlaga pravila prava Unije, ki jo poda Sodišče ob izvajanju pristojnosti, ki jo ima na podlagi člena 267 PDEU, pojasnjuje in jasno določa pomen in obseg tega pravila, kakor ga je treba ali bi ga bilo treba razumeti in uporabljati od takrat, ko je začelo veljati. Iz tega izhaja, da sodišče pravilo, ki je bilo predmet take razlage, lahko in mora uporabiti tudi za pravna razmerja, ki so nastala in so bila oblikovana, preden je Sodišče odločilo o predlogu za sprejetje predhodne odločbe, če so sicer izpolnjeni pogoji za predložitev spora o uporabi omenjenega pravila pristojnemu sodišču.[32]

29 — Glej točko 67 te sodbe.

30 — Točka 68 navedene sodbe.

31 — Zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi (točka 63).

32 — Glej zlasti sodbo z dne 6. marca 2007 v zadevi Meilicke in drugi (C292/04, ZOdl., str. I-1835, točka 34 in navedena sodna praksa).

70. Sodišče lahko izjemoma ob upoštevanju resnih težav, ki bi jih lahko povzročila njegova sodba za preteklost, omeji možnost vseh zainteresiranih oseb, da se sklicujejo na razlago določbe prava Unije, ki jo da Sodišče pri predhodnem odločanju. [33]

71. Sodišče je še navedlo, da je nujno treba določiti enotni datum za opredelitev časovnih učinkov zahtevane razlage določbe prava Unije, ki jo sprejme Sodišče. V zvezi s tem se z načelom, da je omejitev dopustna le v sodbi, ki določa zahtevano razlago, zagotavlja enako obravnavanje držav članic in drugih strank v postopku na podlagi tega prava in se hkrati izpolnjujejo zahteve, ki izhajajo iz načela pravne varnosti. [34]

72. Določbe prava Unije, ki se razlagajo v obravnavanih zadevah, so členi 5, 6 in 7 Uredbe št. 261/2004. Na Sodišče je v bistvu naslovljeno vprašanje, ali je treba te določbe razlagati tako, da mora letalski prevoznik plačati odškodnino potnikom, katerih let je imel zamudo. Sodišče se je o tem že izreklo v zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi [35], namen vprašanj za predhodno odločanje v obravnavanem primeru pa je v resnici samo ugotoviti, ali Sodišče potrjuje razlago navedenih določb, ki jo je podalo v navedeni sodbi.

73. Ugotoviti je treba, da Sodišče v navedeni sodbi ni omejilo njenih časovnih učinkov.

74. Zato menim, da omejitev časovnih učinkov sodbe, ki bo sprejeta v obravnavanih zadevah, ni potrebna.

75. Ker Sodišču predlagam, naj na prvo vprašanje, ki ga je High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), postavilo v zadevi C-629/10, odgovori pritrdilno, ni treba odgovoriti na peto vprašanje, ki ga je postavilo to predložitveno sodišče.

V – Predlog

76. Glede na vse zgornje ugotovitve Sodišču predlagam, naj na vprašanja, ki sta jih postavili Amtsgericht Köln in High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), odgovori:

Člene 5, 6 in 7 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 je treba razlagati tako:

— da se lahko potniki, katerih let je imel zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, če so zaradi leta, ki je imel zamudo, izgubili tri ure ali več, torej če so v končni namembni kraj prispeli tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je prvotno predvidel letalski prevoznik;

— da so združljivi s Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisano 9. decembra 1999 v Montrealu, ter z načeloma sorazmernosti in pravne varnosti.

33 — Glej zlasti sodbo z dne 29. julija 2010 v zadevi Brouwer (C-577/08, ZOdl., str. I-7485, točka 33).

34 — Zgoraj navedena sodba Meilicke in drugi (točka 37).

35 — Glej točko 69 te sodbe.