Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 24. februarja 2022*

„Predhodno odločanje – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 3(1) – Področje uporabe – Let s prestopanjem s krajem odhoda in namembnim krajem v tretji državi – Enotna rezervacija pri letalskem prevozniku Skupnosti – Prestop na ozemlju države članice – Člen 5(1)(c)(iii) in člen 7 – Zamuda nadomestnega leta – Upoštevanje dejanskega časa prihoda za namene odškodnine“

V zadevi C-451/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija) z odločbo z dne 25. avgusta 2020, ki je na Sodišče prispela 23. septembra 2020, v postopku

Airhelp Ltd

proti

Austrian Airlines AG,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi K. Jürimäe, predsednica tretjega senata v funkciji predsednice četrtega senata, S. Rodin (poročevalec) in N. Piçarra, sodnika,

generalni pravobranilec: H. Saugmandsgaard Øe,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Airhelp Ltd E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

– za Austrian Airlines AG M. Klemm, Rechtsanwalt,

– za avstrijsko vlado J. Schmoll in G. Kunnert, agenta,

– za dansko vlado M. Wolff, J. Nymann-Lindegren in M. Jespersen, agenti,

* Jezik postopka: nemščina.

– za Evropsko komisijo G. Braun in K. Simonsson, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 6. oktobra 2021

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3(1), člena 5(1)(c)(iii) in člena 7(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbama Airhelp Ltd in Austrian Airlines AG, ker slednja osebi NT, letalskemu potniku, ki je svoje pravice odstopil družbi Airhelp, ni izplačala odškodnine zaradi odpovedi njegovega leta.

Pravni okvir

3 Člen 2 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Opredelitve pojmov“, v točki (h) določa:

„V tej uredbi:

[…]

(h) ‚končni namembni kraj‘ pomeni namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo [letov s prestopanjem] namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni […] leti […] se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda;

[…]“

4 Člen 3 te uredbe, naslovljen „Področje uporabe“, v odstavkih 1 in 5 določa:

„1. Ta uredba se uporablja za:

(a) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja;

(b) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.

[…]

5. Ta uredba se uporablja za vse [dejanske] letalske prevoznike, ki opravljajo prevoze potnikov, zajetih v odstavkih 1 in 2. Kadar obveznosti iz te uredbe izvaja dejanski letalski prevoznik, ki ni

sklenil pogodbe s potnikom, se šteje, da jih opravlja v imenu osebe, ki je sklenila pogodbo s tem potnikom.“

5 Člen 5 te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, v točki 1(c)(iii) določa:

„V primeru odpovedi leta:

[…]

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

[…]

(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.“

6 Člen 7 te uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavkih 1, 2 in 4 določa:

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

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

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

(c) 600 EUR 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 %.

[…]

4. Izračun razdalje iz odstavkov 1 in 2 se izvede po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na zemlji.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

7 Oseba NT je rezervirala let s prestopanjem iz Kišinjeva (Moldavija) do Bangkoka (Tajska) prek Dunaja (Avstrija). Predvideno je bilo, da bo letalski prevoznik izvedel oba leta, iz katerih je sestavljen ta let s prestopanjem, za katerega je bila izdana ena sama rezervacija. Prvi let je bil let iz Kišinjeva na Dunaj, s predvidenim odhodom 29. maja 2019 ob 15.55 in predvidenim prihodom istega dne ob 16.40. Drugi let je bil nato let z Dunaja v Bangkok, s predvidenim odhodom 29. maja 2019 ob 23.20 in predvidenim prihodom 30. maja 2019 ob 14.20. Po računski metodi najkrajše poti letenja znaša razdalja med mestoma Kišinjev in Bangkok več kot 3500 kilometrov.

8 Let iz Kišinjeva na Dunaj je bil manj kot sedem dni pred načrtovanim odhodom odpovedan. Družba Austrian Airlines je zato rezervacijo osebe NT spremenila in jo preusmerila na drug let s številko TK 68 iz Istanbula (Turčija) v Bangkok, z odhodom 30. maja 2019 ob 1.25 in prihodom istega dne ob 15.00. Iz predloga za sprejetje predhodne odločbe je razvidno, da ni bilo mogoče ugotoviti, na kakšen način in kdaj je bila oseba NT prepeljana iz Kišinjeva v Istanbul. Let iz Istanbula v Bangkok je v svoj namembni kraj prišel ob 16.47, torej z zamudo 1 ure in 47 minut glede na predvideni vozni red tega nadomestnega leta.

9 Če let med Istanbulom in Bangkokom ne bi imel zamude, bi oseba NT v končni namembni kraj prispela 40 minut pozneje, kot če bi lahko potovala prek Dunaja, kot je bilo sprva načrtovano. Ker pa je imel ta let iz Istanbula v Bangkok zamudo 1 ure in 47 minut, je oseba NT v končni namembni kraj dejansko prispela z zamudo 2 ur in 27 minut glede na predvideni čas prihoda prvotno rezerviranega leta s prestopanjem.

10 Oseba NT je svojo pravico, ki jo je imela na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004 v razmerju do družbe Austrian Airlines, prenesla na družbo Airhelp.

11 Družba Airhelp je na Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) vložila zahtevek za odškodnino v višini 300 EUR, ker družba Austrian Airlines osebi NT ni predlagala spremembe poti, ki bi ji omogočila, da doseže končni namembni kraj v dveh urah po predvidenem prihodu prvotno rezerviranega leta s prestopanjem, pri čemer je priznala, da je družba Austrian Airlines na podlagi odstavka 2 člena 7 Uredbe št. 261/2004 upravičena do znižanja zneska odškodnine iz odstavka 1 istega člena za polovico.

12 Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) je zahtevku družbe Airhelp ugodilo, ker je iz besedila Uredbe št. 261/2004 jasno razvidno, da je treba v okviru člena 5(1)(c)(iii) te uredbe primerjati čas prihoda prvotno rezerviranega leta in čas, ko je nadomestni let dejansko dosegel končni namembni kraj. To sodišče je iz tega sklepalo, da je letalski prevoznik oproščen plačila odškodnine iz člena 7 te uredbe le, če je potnik z nadomestnim letom v končni namembni kraj dejansko prispel z zamudo največ dveh ur glede na v voznem redu predvideni čas prihoda prvotno rezerviranega leta. Vendar navedeno sodišče ni obravnavalo vprašanja, ali se določbe Uredbe št. 261/2004 uporabljajo za zadevo, o kateri je odločalo.

13 Družba Austrian Airlines je zoper to odločbo vložila pritožbo pri predložitvenem sodišču, Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), pri čemer je izpodbijala upoštevnost časovnih omejitev, na katere se je oprlo prvostopenjsko sodišče. Po mnenju družbe Austrian Airlines se v primeru odpovedi leta v okviru uporabe člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 ne upošteva čas dejanskega prihoda nadomestnega leta v končni namembni kraj, temveč predvideni čas prihoda tega leta.

14 Predložitveno sodišče pa se sprašuje, ali se Uredba št. 261/2004 uporablja za zadevo, o kateri odloča, glede na sodno prakso Sodišča, iz katere naj bi izhajalo, da vmesni postanek na ozemlju Unije ne povzroči tega, da bi se Uredba št. 261/2004 uporabljala za lete s prestopanjem, pri katerih kraj odhoda ali končni namembni kraja nista na ozemlju Unije. Prav to pa naj bi veljalo za let s prestopanjem, ki se obravnava v tej zadevi. To sodišče se sprašuje, ali je taka rešitev v skladu s ciljem navedene uredbe, ki je zagotoviti visoko raven varstva potnikov. Predložitveno sodišče v zvezi s tem ugotavlja, da če oba leta ne bi bila predmet ene rezervacije, bi v skladu z jasnim besedilom člena 3(1) Uredbe št. 261/2004 vsak od njiju spadal na področje uporabe te uredbe.

15 Poleg tega naj bi bilo treba, če bi se uporabljala Uredba št. 261/2004, ugotoviti, ali se čas odhoda in čas prihoda iz člena 5(1)(c)(iii) te uredbe nanašata na prvotno predvideni vozni red nadomestnega leta ali na dejanski čas odhoda in prihoda tega leta. Samo v tem zadnjem primeru bi namreč oseba NT lahko zahtevala odškodnino od družbe Austrian Airlines.

16 Predložitveno sodišče na podlagi analize različnih jezikovnih različic Uredbe št. 261/2004 in nacionalne sodne prakse meni, da je treba navedeno določbo razlagati tako, da je treba primerjati načrtovani čas prihoda prvotno rezerviranega leta in čas dejanskega prihoda nadomestnega leta. Meni, da se zdi, da je taka razlaga podprta tudi s sklepom z dne 27. junija 2018, flightright (C-130/18, neobjavljen, EU:C:2018:496).

17 Hkrati pa predložitveno sodišče meni, da tudi trditev družbe Austrian Airlines, da lahko taka razlaga privede do rezultatov, ki so v nasprotju s ciljem visoke ravni varstva potnikov, ni neupoštevna, ker bi upoštevanje dejanskega časa prihoda nadomestnega leta v enakih položajih lahko vodilo do različnih pravnih posledic.

18 Nazadnje, predložitveno sodišče se sprašuje, ali je treba člen 5 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora letalski prevoznik zadevnemu potniku zgolj ponuditi spremembo poti in da zato ne nosi nobene odgovornosti v primeru zamude nadomestnega leta, če tega leta ta prevoznik ne opravi sam. V zvezi s tem naj bi iz sodbe z dne 12. marca 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), izhajalo, da je treba nevšečnosti, ki jih potnik utrpi zaradi odpovedi rezerviranega leta na eni strani in velike zamude nadomestnega leta na drugi strani, presojati ločeno in da lahko te, odvisno od primera, povzročijo nastanek dveh odškodninskih zahtevkov.

19 V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) prekinilo odločanje in Sodišču postavilo ti vprašanji za predhodno odločanje:

„1. Ali je treba člen 3(1) Uredbe [št. 261/2004] razlagati tako, da se navedena uredba uporablja tudi za enotno rezervirano letalsko povezavo, sestavljeno iz dveh letov, pri čemer naj bi oba leta opravil en (isti) letalski prevoznik Skupnosti, če tako kraj odhoda prvega leta kot tudi kraj prihoda drugega leta ležita v tretji državi in le kraj prihoda prvega leta in kraj odhoda drugega leta ležita na ozemlju države članice?

Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen:

2. Ali je treba člen 5(1)(c)(iii) Uredbe [št. 261/2004] razlagati tako, da je potnik upravičen do odškodnine v skladu s členom 7(1) navedene uredbe tudi v primeru, če bi z nadomestnim letom, ki mu je bil ponujen, v končni namembni kraj sicer po voznem redu prispel v manj kot dveh urah po času prihoda odpovedanega leta po voznem redu, vendar pa tja dejansko ne prispe v tem časovnem okviru?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

20 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se ta uredba uporablja za let s prestopanjem, ki je predmet enotne rezervacije in ki je sestavljen iz dveh letov, ki jih mora opraviti letalski prevoznik Skupnosti, kadar sta tako letališče odhoda prvega leta kot letališče prihoda drugega leta v tretji državi, na ozemlju države članice pa je le letališče vmesnega postanka.

21 V skladu s členom 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004 se ta uredba uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice. V skladu s členom 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004 se ta uredba uporablja tudi za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se uporablja Pogodba EU, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta prevoznik iz Skupnosti.

22 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je treba pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi sobesedilo in cilje, ki se uresničujejo z ureditvijo, katere del je (sodba z dne 2. decembra 2021, Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, točka 19 in navedena sodna praksa).

23 V zvezi s tem, prvič, iz besedila člena 3(1) Uredbe št. 261/2004 izhaja, da se ta uredba pod pogoji, ki so v njej določeni, uporablja za potnike, in ne za lete, ki jih ti opravijo, tako da sta pomembna le kraj letališča odhoda in kraj letališča prihoda zadevnega potnika, ne pa tudi letališča, na katerih se pri letih, ki jih je ta potnik uporabil za prihod v namembni kraj, opravijo vmesni postanki. Iz tega sledi, da pri letih s prestopanjem, ki so predmet enotne rezervacije, pri uporabi tega člena ni treba upoštevati kraja letališča vmesnega postanka, saj tega ni mogoče šteti za kraj letališča odhoda ali prihoda zadevnega potnika.

24 Drugič, to razlago potrjuje analiza sobesedila, v katero je umeščen člen 3(1) Uredbe št. 261/2004. Pojem „končni namembni kraj“ je namreč v členu 2(h) Uredbe št. 261/2004 opredeljen kot namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, pri letih s prestopanjem pa kot namembni kraj zadnjega leta zadevnega potnika.

25 Sodišče pa je razsodilo, da je iz izraza „zadnji let“ razvidno, da je treba pojem „let s prestopanjem“ razumeti, kot da napotuje na dva ali več letov, ki pomenijo celoto za namene pravice potnikov do odškodnine iz Uredbe št. 261/2004 (sodba z dne 31. maja 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, točka 18 in navedena sodna praksa). Tako je v primeru, kadar sta bila dva ali več letov predmet enotne rezervacije, kot je to tudi v postopku v glavni stvari (glej v tem smislu sodbo z dne 31. maja 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, točka 19 in navedena sodna praksa).

26 V tem smislu je ustaljena sodna praksa Sodišča, da let s prestopanjem z enim ali več prestopi, ki je bil predmet enotne rezervacije, pomeni celoto za namene pravice potnikov do odškodnine iz Uredbe št. 261/2004, kar pomeni, da se uporaba Uredbe št. 261/2004 presoja glede na izhodiščni kraj in končni namembni kraj tega leta (glej v tem smislu sodbo z dne 11. julija 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, točka 16 in navedena sodna praksa, ter sklep z dne 12. novembra 2020, KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, točka 19 in navedena sodna praksa).

27 To razlago potrjuje tudi sodna praksa Sodišča, v skladu s katero sta za pavšalno odškodnino iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 pomembna le, prvič, zamuda, ugotovljena glede na uro načrtovanega prihoda v končni namembni kraj, ki se razume kot namembni kraj zadnjega leta, s katerim je letel zadevni potnik, in drugič, oddaljenost med krajem prvega vzleta in končnim namembnim krajem, pri čemer se morebitni posamični leti, iz katerih je let s prestopanjem sestavljen, ne upoštevajo (glej v tem smislu sodbo z dne 26. februarja 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, točka 35, in sklep z dne 22. aprila 2021, British Airways, C-592/20, neobjavljen, EU:C:2021:312, točka 33 in navedena sodna praksa).

28 Ni namreč mogoče ugotoviti, da je treba let s prestopanjem za namene odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004 šteti za celoto, če bi bilo treba tak let umetno razdeliti, da bi se določilo področje uporabe navedene uredbe.

29 Tretjič, treba je dodati, da cilj Uredbe št. 261/2004 ne nasprotuje temu, da se taka razlaga člena 3(1) te uredbe zavrne. Iz cilja zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov sicer res izhaja zahteva, da je treba Uredbo št. 261/2004 razlagati v skladu z navedenim ciljem, vendar pa to ne pomeni, da je mogoče področje uporabe navedene uredbe neupravičeno razširiti na položaje, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe.

30 Iz tega sledi, da člena 3(1) Uredbe št. 261/2004 ni mogoče razlagati tako, da se potnik leta s prestopanjem, katerega prvotni kraj odhoda in končni namembni kraj sta v tretjih državah, lahko sklicuje na določbe te uredbe zgolj zato, ker je eden ali več vmesnih postankov v okviru tega leta na ozemlju Unije.

31 Vsekakor bi bila razlaga, v skladu s katero bi v okviru letov s prestopanjem vmesni postanek na letališču na ozemlju Unije zadostoval za uporabo Uredbe št. 261/2004, ne le v nasprotju z ustaljeno sodno prakso Sodišča, navedeno v točkah 25 in 26 te sodbe, temveč tudi z zahtevami iz člena 3(1) te uredbe in načelom pravne varnosti.

32 V zvezi s tem je treba spomniti, da člen 3(1) Uredbe št. 261/2004 jasno določa dva ločena primera, v katerih se ta uredba uporablja za zadevne potnike. Kot izhaja iz točke 21 te sodbe, za prvi primer, ki ga ureja točka (a) navedenega člena in se nanaša na vse potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju Unije, ne velja noben drug pogoj ali razlog za neuporabo, medtem ko je v drugem primeru, ki ga ureja točka (b) istega člena in se nanaša na vse potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju Unije, pod pogojem, da je njihov let opravil letalski prevoznik Skupnosti, uporaba te uredbe za take potnike izključena, če ti prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tretji državi.

33 Razlaga, v skladu s katero bi se potnik lahko skliceval na določbe Uredbe št. 261/2004 zgolj zato, ker je letališče vmesnega postanka njegovega leta s prestopanjem na ozemlju Unije, ni združljiva z drugim primerom iz člena 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004.

34 Na prvem mestu, taka razlaga bi pripeljala do tega, da bi se za potnike, katerih niti prvotni kraj odhoda niti končni namembni kraj ni letališče na ozemlju Unije, samodejno uporabljal vsaj prvi primer iz točke (a) odstavka 1 člena 3 Uredbe št. 261/2004, medtem ko potniki, za katere velja drugi primer iz točke (b) tega odstavka in katerih končni namembni kraj je sicer letališče na ozemlju Unije, s to uredbo ne bi bili zajeti, razen če, prvič, bi njihov let opravil letalski prevoznik Skupnosti in, drugič, zanje ne bi veljal razlog za neuporabo te uredbe, naveden v točki 32 te sodbe.

35 Na drugem mestu, taka razlaga bi členu 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004 odvzela del njegovega smisla, ker bi bila uporaba tega člena, tudi če je končni namembni kraj potnika letališče na ozemlju Unije, omejena le na potnike neposrednih letov v Unijo.

36 Tako bi za potnika leta iz tretje države v Unijo, ki prestopa na letališču na ozemlju Unije, samodejno veljal člen 3(1)(a) te uredbe, medtem ko to ne bi veljalo za potnika neposrednega leta, ki bi povezoval isto letališče odhoda in isti končni namembni kraj, če poleg tega njegovega leta ne bi opravil letalski prevoznik Skupnosti ali bi zanj veljal razlog za neuporabo, ki je prav tako naveden v členu 3(1)(b) iste uredbe.

37 V nekaterih položajih, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, bi taka razlaga namreč vodila do tega, da bi se v isti zadevi hkrati uporabljala oba primera iz člena 3(1) Uredbe št. 261/2004.

38 Po eni strani je v obravnavanem primeru kraj vmesnega postanka po prvem letu na ozemlju Unije in je enak kraju odhoda drugega leta, pri čemer je prevoz opravil letalski prevoznik Skupnosti, iz spisa, predloženega Sodišču, pa tudi ne izhaja, da je oseba NT prejela storitve ali odškodnino in pomoč v tretji državi, v kateri je letališče odhoda. Oseba NT bi se lahko zato *a priori* na podlagi člena 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004 sklicevala na določbe te uredbe.

39 Po drugi strani, če bi bilo treba člen 3(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da vmesni postanek na letališču na ozemlju Unije zadostuje za to, da se ta uredba uporablja za zadevnega potnika, bi lahko oseba NT menila tudi, da njen položaj spada pod primer iz točke (a) odstavka 1 tega člena. Iz tega bi izhajalo, da v položaju, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ne bi bilo mogoče z gotovostjo ugotoviti, kateri od obeh primerov iz člena 3(1) te uredbe se uporablja za zadevnega potnika.

40 Na tretjem in zadnjem mestu, posledica take razlage bi bila, da bi bilo treba pojem „let s prestopanjem“ razumeti včasih kot „enoto“, sestavljeno iz dveh ali več letov, ki tvorijo celoto, in včasih kot dva ali več ločenih letov. Taka nedoslednost glede pomena tega pojma bi bila v nasprotju z načelom pravne varnosti, ki v skladu z ustaljeno sodno prakso zahteva, da mora biti zakonodaja Unije jasna in da mora biti njena uporaba predvidljiva za osebe, na katere se nanaša (glej v tem smislu sodbo z dne 14. oktobra 2010, Nuova Agricast in Cofra/Komisija, C-67/09 P, EU:C:2010:607, točka 77 in navedena sodna praksa).

41 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(1) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se ta uredba za let s prestopanjem, ki je predmet enotne rezervacije in ki je sestavljen iz dveh letov, ki jih mora opraviti letalski prevoznik Skupnosti, kadar sta tako letališče odhoda prvega leta kot letališče prihoda drugega leta v tretji državi, na ozemlju države članice pa je le letališče vmesnega postanka, ne uporablja.

Drugo vprašanje

42 Ob upoštevanju odgovora na prvo vprašanje na drugo vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

43 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

Člen 3(1) 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 ta uredba za let s prestopanjem, ki je predmet enotne rezervacije in ki je sestavljen iz dveh letov, ki jih mora opraviti letalski prevoznik Skupnosti, kadar sta tako letališče odhoda prvega leta kot letališče prihoda drugega leta v tretji državi, na ozemlju države članice pa je le letališče vmesnega postanka, ne uporablja.

Podpisi