Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 16. januarja 2025 *

„Predhodno odločanje – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 3(3) – Potniki, ki potujejo brezplačno ali po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti – Potnik, ki je plačal zgolj pristojbine in davke na zračni prevoz – Rezervacija v okviru promocijske kampanje – Člen 8(1)(c) – Pravica do spremembe poti na poznejši datum – Nezahtevanje časovne povezanosti odpovedanega leta in nadomestnega leta, ki ga je želel potnik“

V zadevi C-516/23,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija) z odločbo z dne 8. avgusta 2023, ki je na Sodišče prispela 10. avgusta 2023, v postopku

NW,

YS

proti

Qatar Airways,

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi N. Jääskinen, predsednik devetega senata v funkciji predsednika osmega senata, M. Gavalec (poročevalec) in J. Passer, sodnika,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za YS in NW M. Böse, Rechtsanwalt,

– za Qatar Airways B. Liebert in U. Steppler, Rechtsanwälte,

– za Evropsko komisijo G. von Rintelen in N. Yerrell, agenta,

* Jezik postopka: nemščina.

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 3(3) in člena 8(1)(c) 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 osebama NW in YS, letalskima potnikoma, ter družbo Qatar Airways v zvezi z odškodninskim zahtevkom, ker ta letalski prevoznik ni izpolnil svoje obveznosti zagotovitve spremembe poti teh potnikov do njunega končnega namembnega kraja.

Pravni okvir

Uredba št. 261/2004

3 V uvodnih izjavah 1, 2, 4, 12 in 13 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje [Evropske] [s]kupnosti na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

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

[…]

(4) Zato mora Skupnost zvišati standarde varstva, ki jih določa [Uredba Sveta (EGS) št. 295/91 z dne 4. februarja 1991 o vzpostavitvi skupnih pravil za sistem odškodnin za zavrnjeno vkrcanje v rednem zračnem prevozu (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 306)], da okrepi pravice potnikov in zagotovi letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji.

[…]

(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.

(13) Potniki, katerih leti so bili odpovedani, morajo imeti možnost dobiti povrnjene stroške za vozovnice ali ustrezno spremembo poti pod zadovoljivimi pogoji in ustrezno oskrbo med čakanjem na poznejši let.“

4 Člen 3 te uredbe, naslovljen „Področje uporabe“, v odstavku 3 določa:

„Ta uredba se ne uporablja za potnike, ki potujejo brezplačno ali po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti. Vendar se uporablja za potnike, katerim je letalski prevoznik ali organizator potovanja izdal vozovnice v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa.“

5 Člen 5 navedene uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, v odstavku 1(a) in odstavku 3 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

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

[…]

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.“

6 Člen 7 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do odškodnine“, določa standardizirano odškodnino za potnike, katere znesek se spreminja zlasti glede na oddaljenost leta.

7 Člen 8 iste uredbe, naslovljen „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 na način iz člena 7(3) 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.

[…]“

Uredba (ES) št. 1008/2008

8 Člen 23 Uredbe (ES) št. 1008/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 24. septembra 2008 o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (UL 2008, L 293, str. 3), naslovljen „Obveščanje in enaka obravnava“, v odstavku 1 določa:

„Letalske prevoznine in tarife, ki so na voljo javnosti, zajemajo pogoje, ki veljajo, kadar so ponujene ali objavljene v kakršni koli obliki, vključno na spletu, za zračni prevoz z letališč na ozemlju držav članic, za katere velja Pogodba. Končna cena letalske prevoznine in tarife je vedno navedena in označuje ceno, ki se plača, z vsemi davki, prispevki, dodatnimi dajatvami in pristojbinami, ki so neizogibni in predvidljivi v času objave. Poleg navedbe končne cene, je navedeno vsaj še naslednje:

(a) letalska prevoznina ali tarifa;

(b) davki;

(c) letališke pristojbine, in

(d) ostali prispevki, dodatne dajatve ali pristojbine, zlasti tiste, povezane z varnostjo ali gorivom,

če so bile postavke iz točk (b), (c) in (d) dodane letalskim prevozninam ali tarifam. Možnost doplačila se sporoči na jasen, pregleden in nedvoumen način ob začetku kupovanja vozovnic, kupec pa sam izbere možnost doplačila.“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

9 Tožeči stranki iz postopka v glavni stvari sta 5. avgusta 2020 pri družbi Qatar Airways rezervirali povratna leta iz Frankfurta na Majni (Nemčija) v Denpasar (Indonezija) s postankom v Dohi (Katar).

10 Ta rezervacija je bila opravljena v okviru promocijske kampanje tega dejanskega letalskega prevoznika. Ta kampanja, ki je trajala omejeno obdobje, je bila namenjena izključno zdravstvenim delavcem in jim je omogočala, da rezervirajo lete pri navedenem prevozniku, pri čemer so plačali le davke in pristojbine, povezane s temi rezervacijami.

11 Družba Qatar Airways je 13. septembra 2020 odpovedala leta, ki sta bila predmet rezervacije.

12 Poleg tega ta prevoznik do pomladi 2022 ni več opravljal letov v Denpasar.

13 Tožeči stranki iz postopka v glavni stvari sta z elektronskim sporočilom z dne 8. avgusta 2022 navedenemu prevozniku poslali opomin z zahtevo, naj jima 20. oktobra 2022 omogoči spremembo poti v Denpasar in jima zagotovi povratni let v Frankfurt na Majni 7. novembra 2022, pri čemer sta ga pozvali, naj do 18. avgusta 2022 sprejme potrebne ukrepe v zvezi s tem. Ker je ta opomin ostal brez učinka, sta ti tožeči stranki iz postopka v glavni stvari rezervirali zadevna leta, za kar sta uporabili ugodnosti, ki sta jih pridobili na podlagi programa zvestega potnika, in plačali skupno ceno 394,62 EUR. Tržna cena teh letov na dan rezervacije je znašala 4276,36 EUR na potnika.

14 Navedeni tožeči stranki iz postopka v glavni stvari sta pri Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija), ki je predložitveno sodišče, proti družbi Qatar Airways vložili odškodninsko tožbo, ker ta dejanski letalski prevoznik ni izpolnil svoje obveznosti pomoči iz člena 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004.

15 V okviru te tožbe se predložitveno sodišče sprašuje, na prvem mestu, ali se v obravnavanem primeru uporablja Uredba št. 261/2004.

16 V zvezi s tem se to sodišče na eni strani sprašuje, ali je treba šteti, da potnik potuje brezplačno v smislu člena 3(3) Uredbe št. 261/2004, kadar mora plačati le davke na zračni prevoz in letališke pristojbine.

17 Na drugi strani navedeno sodišče poudarja, da iz sodne prakse Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) izhaja, da je treba za znižano tarifo, ki jo letalski prevoznik odobri za osebje podjetja, ki je s tem prevoznikom sklenilo okvirni sporazum, šteti, da je „na voljo širši javnosti“ v smislu tega člena 3(3). Predložitveno sodišče pa meni, da se ta sodna praksa lahko uporablja za promocijsko kampanjo iz postopka v glavni stvari, saj ta kampanja ni niti program zvestega potnika niti komercialni program v smislu te določbe.

18 Če bi se Uredba št. 261/2004 uporabljala za položaj iz postopka v glavni stvari, se predložitveno sodišče na drugem mestu sprašuje, ali pravica do spremembe poti iz člena 8(1)(c) te uredbe predpostavlja obstoj časovne povezanosti odpovedanega leta in nadomestnega leta, ki ga je treba opraviti, čeprav ta pogoj ne izhaja iz besedila te določbe.

19 V zvezi s tem predložitveno sodišče navaja, da v skladu s sodno prakso Oberlandesgericht Köln (višje deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) glede na cilj člena 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004, ki je varstvo potnikov med zadevnim potovanjem, ta določba potniku ne daje pravice do brezplačne spremembe poti, ko njemu ustreza, brez časovne povezanosti s prvotnim potovalnim načrtom. Po mnenju tega drugega sodišča bi morala med odpovedanim letom in nadomestnim letom, ki ga je treba opraviti, obstajati časovna povezanost. Vendar kaže, da je Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) to sodno prakso ovrglo. V tem okviru predložitveno sodišče sprašuje, ali zahteva po taki časovni povezanosti izhaja iz te določbe, saj v njej ni nobene navedbe v tem smislu.

20 V teh okoliščinah je Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba Uredbo št. 261/2004 razlagati tako, da potnik v skladu s členom 3(3), prvi stavek, [prva alternativa,] te uredbe potuje brezplačno, če mora za letalsko vozovnico plačati le pristojbine in [davek na zračni prevoz]?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

Ali je treba Uredbo št. 261/2004 razlagati tako, da ne gre za tarifo, ki je (posredno) na voljo širši javnosti v smislu člena 3(3), [prvi stavek, druga alternativa], te uredbe, če je bil let rezerviran v okviru časovno in količinsko omejene promocije letalskega prevoznika, ki je bila na voljo le določeni poklicni skupini?

3. Če je tudi odgovor na drugo vprašanje nikalen in se šteje, da [se Uredba št. 261/2004 uporablja]:

(a) Ali je treba člen 8(1)(c) te uredbe razlagati tako, da mora obstajati časovna povezava med prvotno rezerviranim in odpovedanim letom ter zaželenim kasnejšim nadomestnim letom?
(b) Kako bi bilo treba to časovno povezavo po potrebi omejiti?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

21 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(3), prvi stavek, prva alternativa, Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da potnik potuje brezplačno v smislu te določbe, če je moral za rezervacijo plačati izključno davke na zračni prevoz in pristojbine.

22 V skladu s členom 3(3), prvi stavek, prva alternativa, Uredbe št. 261/2004 se ta uredba ne uporablja za potnike, ki potujejo brezplačno.

23 Najprej je treba poudariti, da izraz „potovati brezplačno“ ni opredeljen niti v členu 3(3) Uredbe št. 261/2004 niti v nobeni drugi določbi te uredbe. V teh okoliščinah je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso pomen in obseg tega izraza določiti glede na njegov običajni pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporablja, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je (sodba z dne 30. aprila 2024, Trade Express-L in DEVNIA TSIMENT, C-395/22 in C-428/22, EU:C:2024:374, točka 65 in navedena sodna praksa). Poleg tega, kot je razsodilo Sodišče, je treba glede na cilj Uredbe št. 261/2004, naveden v uvodni izjavi 1 te uredbe, ki je zagotavljati visoko raven varstva potnikov, izjemo od določb, ki podeljujejo pravice potnikom, razlagati ozko (glej v tem smislu sodbo z dne 26. oktobra 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, točka 43 in navedena sodna praksa).

24 Najprej, v zvezi z običajnim pomenom izraza „potovati brezplačno“ je treba ugotoviti, da ta na splošno označuje položaj, v katerem potnik potuje zastonj, ne da bi mu bilo treba plačati kakršno koli nadomestilo za svojo letalsko vozovnico.

25 V tem pogledu bi bila razlaga tega izraza v smislu, da potnik potuje brezplačno, čeprav mora za dokončanje rezervacije plačati nek znesek – ne iz naslova letalske prevoznine, ampak iz naslova davkov na zračni prevoz ali pristojbin – v nasprotju z običajnim pomenom tega izraza v vsakdanjem jeziku.

26 Dalje, kar zadeva kontekst, v katerega se umešča člen 3(3) Uredbe št. 261/2004, se ta določba sicer res na splošno nanaša na brezplačnost potovanja, ne da bi bile v njej navedene različne postavke, ki sestavljajo ceno potovanja, vendar pa člen 23 Uredbe št. 1008/2008 določa, da končna cena, ki jo je treba plačati, vključuje veljavno letalsko prevoznino ter vse davke, letališke pristojbine in ostale prispevke, dodatne dajatve ali pristojbine, zlasti tiste, povezane z varnostjo ali gorivom. Iz tega izhaja, da davki in pristojbine niso izključeni iz cene letalske vozovnice, ampak so njen sestavni del.

27 To razlago potrjuje sodna praksa Sodišča, v skladu s katero potniki, ki potujejo z vozovnicami, za katere plačajo le del cene, spadajo na področje uporabe Uredbe št. 261/2004, bodisi če je bila plačana znižana tarifa neposredno ali posredno na voljo širši javnosti bodisi če so bile te vozovnice izdane v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa (sklep z dne 26. novembra 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, točka 16).

28 Nazadnje, kar zadeva namen Uredbe št. 261/2004 – kot to izhaja iz uvodnih izjav 1, 2 in 4 te uredbe – ta zagotavlja visoko raven varstva potnikov in potrošnikov s tem, da krepi njihove pravice v nekaterih okoliščinah, ki povzročajo velike težave in nevšečnosti, in s tem, da te standardizirano in takoj odpravlja (sodba z dne 22. aprila 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, točka 26).

29 Razlaga, v skladu s katero naj bi potnik potoval brezplačno in naj zato ne bi bil upravičen do uporabe določb Uredbe št. 261/2004, čeprav mora plačati določene zneske iz naslova davkov na zračni prevoz in pristojbin, pa bi ogrozila cilj te uredbe, na katerega je bilo opozorjeno v točki 28 te sodbe, in sicer zagotoviti visoko raven varstva letalskih potnikov.

30 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(3), prvi stavek, prva alternativa, Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da potnik ne potuje brezplačno v smislu te določbe, če je moral za rezervacijo plačati izključno davke na zračni prevoz in pristojbine.

Drugo vprašanje

31 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(3), prvi stavek, druga alternativa, Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da potnik potuje po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti, v smislu te določbe, če je rezerviral vozovnico v okviru promocijske kampanje, ki je časovno omejena in v kateri je omejena tudi količina ponujenih vozovnic, namenjena pa je določeni poklicni kategoriji.

32 V skladu s členom 3(3), prvi stavek, druga alternativa, Uredbe št. 261/2004 se ta uredba ne uporablja za potnike, ki potujejo po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti.

33 Najprej je treba poudariti, da je v obravnavanem primeru v okviru promocijske kampanje družbe Qatar Airways ta letalski prevoznik omogočal izključno zdravstvenim delavcem, da so pri njem rezervirali lete tako, da so plačali le davke in pristojbine, povezane s temi rezervacijami. V tem okviru se predložitveno sodišče sprašuje, ali je treba za tako znižano tarifo, ki je pridržana skupini zdravstvenih delavcev, šteti, da je na voljo širši javnosti v smislu te določbe.

34 V zvezi s tem je treba glede obsega izraza „na voljo širši javnosti“ poudariti, kot je to storila Evropska komisija, da je tarifa na voljo širši javnosti, tudi če je ne more izkoristiti vsaka potencialna stranka.

35 Pojem „širša javnost“ namreč zajema nedoločeno število potencialnih naslovnikov, poleg tega pa mora biti število oseb dovolj veliko (glej po analogiji sodbo z dne 20. junija 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, točka 38 in navedena sodna praksa). Za ugotovitev, ali je mogoče skupino oseb, ki so upravičene do znižane tarife, razlikovati od „širše javnosti“, je treba zlasti preveriti, ali je ta skupina dovolj natančno opredeljena, ali imajo zadevne osebe posebne značilnosti, ki jih je določil letalski prevoznik, da bi bile upravičene do te tarife, in ali ta prevoznik predvideva posamično odobritev pred izdajo vozovnice.

36 V zvezi s tem skupina zdravstvenih delavcev, ki so opisani abstraktno, ne da bi bilo navedeno, katere posebne značilnosti jih povezujejo in za katere za izdajo vozovnic ni potrebna posamična predhodna odobritev, lahko pomeni širšo javnost v smislu člena 3(3), prvi stavek, druga alternativa, Uredbe št. 261/2004. Iz tega sledi, da je treba za znižano tarifo, ki je pridržana za tako skupino, šteti, da je „na voljo širši javnosti“ v smislu te določbe.

37 Tako razlago potrjuje sodna praksa Sodišča v zvezi z razlago člena 3(3) Uredbe št. 261/2004, v skladu s katero za vozovnico po ugodnejši ceni, dostopni le nekaterim osebam v okviru sponzorstva dogodka, ki jo je mogoče izdati šele po predhodni in posamični odobritvi letalskega prevoznika, ni mogoče šteti, da je na voljo širši javnosti, niti da je bila izdana v okviru programa zvestega potnika ali v okviru drugega komercialnega programa (sklep z dne 26. novembra 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, točka 17).

38 V obravnavanem primeru sta tožeči stranki iz postopka v glavni stvari rezervirali leta pri letalskem prevozniku v okviru promocijske kampanje, katere trajanje je bilo strogo omejeno in ki je bila pridržana le zdravstvenim delavcem. Res je, da tarife, ponujene v okviru te promocijske kampanje, niso bile dostopne celotnemu prebivalstvu. Vendar take tarife niso bile pridržane za nekatere posamično določene osebe, ampak za določeno poklicno skupino, in sicer zdravstvene delavce, pri čemer to skupino sestavlja nedoločeno število oseb, ki s tem prevoznikom nimajo posebne vezi, ki bi presegala okvir odnosa s stranko.

39 Poleg tega je glede količinske omejitve števila vozovnic, ki so bile na voljo v okviru promocijske kampanje, iz spisa, s katerim razpolaga Sodišče, razvidno, da se zdi, da ta omejitev ne izhaja iz posebnih značilnosti zadevne strokovne skupine, temveč da je utemeljena s praktičnimi omejitvami letalskega prevoznika, ki takih tarif ni mogel ponuditi celotni zadevni skupini zaradi njene velikosti.

40 Nazadnje je treba dodati, da bi lahko bila razlaga, v skladu s katero se skupina oseb, ki je določena široko, kot so zdravstveni delavci iz postopka v glavni stvari, ne bi smela šteti za „širšo javnost“ v smislu člena 3(3), prvi stavek, druga alternativa, Uredbe št. 261/2004, v nasprotju s ciljem, navedenim v uvodni izjavi 1 te uredbe, ki je zagotoviti visoko raven varstva potnikov.

41 Glede na vse zgornje preudarke je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(3), prvi stavek, druga alternativa, Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da potnik ne potuje po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti, v smislu te določbe, če je rezerviral vozovnico v okviru promocijske kampanje, ki je časovno omejena in v kateri je omejena tudi količina ponujenih vozovnic ter ki je namenjena določeni poklicni kategoriji.

Tretje vprašanje

42 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem, postavljenim za primer nikalnega odgovora na prvi dve vprašanji, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da mora za njegovo uporabo obstajati časovna povezanost odpovedanega leta in nadomestnega leta, ki ga je želel potnik, in če je odgovor pritrdilen, kako je treba to časovno povezanost opredeliti.

43 Na podlagi člena 5(1)(a) Uredbe št. 261/2004 mora dejanski letalski prevoznik v primeru odpovedi leta zadevnim potnikom ponuditi pomoč v skladu s členom 8 te uredbe.

44 V skladu s členom 8(1) navedene uredbe lahko zadevni potniki izbirajo med tremi možnostmi, in sicer, prvič, povračilom stroškov vozovnice ob spoštovanju določenih pogojev in po potrebi organizacijo povratnega leta na izhodiščno mesto odhoda takoj, ko je mogoče, drugič, spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče, in tretjič, spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj pozneje, ko potnikom ustreza, glede na razpoložljivost sedežev.

45 Kot je Sodišče razsodilo, ta člen izrecno določa obveznost dejanskega letalskega prevoznika, da potnikom, katerih let je bil odpovedan, ponudi različne možnosti iz člena 8(1) te uredbe, kar pomeni, da tem potnikom zagotavlja vse informacije o pravicah, ki izhajajo iz te določbe, da bi lahko v primeru odpovedi svoje pravice učinkovito uveljavljali. Prav tako mora ta letalske potnike ustrezno obvestiti, kadar sprememba poti ni mogoča (glej v tem smislu sodbo z dne 8. junija 2023, Austrian Airlines (Let za vrnitev v domovino), C-49/22, EU:C:2023:454, točki 43 in 44 ter navedena sodna praksa).

46 Iz tega sledi, da mora letalski prevoznik v primeru odpovedi leta letalskim potnikom zagotoviti potrebne informacije, da jim omogoči učinkovito izbiro, in sicer bodisi povračilo stroškov vozovnice bodisi nadaljevanje prevoza do njihovega končnega namembnega kraja pod primerljivimi pogoji prevoza, takoj ko je mogoče ali pa pozneje. Tako uživanje pravice do obveščenosti ne more pomeniti nobene obveznosti letalskega potnika, da aktivno prispeva k iskanju podatkov, ki jih mora vsebovati ponudba dejanskega letalskega prevoznika (glej v tem smislu sodbo z dne 29. julija 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, točke od 54 do 56).

47 V obravnavanem primeru je iz predložitvene odločbe razvidno, da je družba Qatar Airways leta, ki sta ju tožeči stranki iz postopka v glavni stvari sprva rezervirali, septembra 2020 odpovedala. Ta letalski prevoznik je v zvezi s tem ti tožeči stranki iz postopka v glavni stvari zgolj obvestil, da zaradi okoliščin, povezanih s pandemijo covida-19, ni mogoče opraviti letov v Denpasar, ki je bil njun končni namembni kraj, pri čemer je veljavnost zadevnih vozovnic podaljšal za dve leti, to je do 4. avgusta 2022. Navedeni tožeči stranki iz postopka v glavni stvari sta 8. avgusta 2022 v skladu s členom 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004 od navedenega prevoznika zahtevali spremembo poti do njunega končnega namembnega kraja na poznejši datum, ki jima je ustrezal.

48 V tem okviru je treba poudariti, da obveznost pomoči na podlagi člena 8 Uredbe št. 261/2004 za dejanskega letalskega prevoznika velja ne glede na dogodek, zaradi katerega je bil let odpovedan. Tudi če pride do izrednih razmer, je namreč na podlagi člena 5(3) te uredbe dejanski letalski prevoznik oproščen le obveznosti plačila odškodnine na podlagi člena 7 navedene uredbe (sodba z dne 8. junija 2023, Austrian Airlines (Let za vrnitev v domovino), C-49/22, EU:C:2023:454, točka 45).

49 Poleg tega Uredba št. 261/2004 ne vsebuje nobene navedbe, na podlagi katere bi bilo mogoče sklepati, da ta uredba poleg „izrednih razmer“, navedenih v členu 5(3) te uredbe, priznava še ločeno kategorijo „posebej izrednih“ dogodkov, kakršna je pandemija covida-19, zaradi katere bi bil dejanski letalski prevoznik oproščen vseh svojih obveznosti, vključno s tistimi, ki izhajajo iz člena 8 navedene uredbe (sodba z dne 8. junija 2023, Austrian Airlines (Let za vrnitev v domovino), C-49/22, EU:C:2023:454, točka 46).

50 Potnik, čigar let je bil odpovedan, lahko torej upravičeno pridobi denarno odškodnino, ki jo krije dejanski letalski prevoznik, če zadnjenavedeni ne izpolni svoje obveznosti zagotavljanja pomoči, ki izhaja iz člena 8(1) iste uredbe, vključno z njegovo dolžnostjo obveščanja, kot je opredeljena v točkah 45 in 46 te sodbe (sodba z dne 8. junija 2023, Austrian Airlines (Let za vrnitev v domovino), C-49/22, EU:C:2023:454, točka 48).

51 Vendar bo ta odškodnina omejena na to, kar se glede na okoliščine vsakega posameznega primera izkaže za potrebno, primerno in razumno za to, da se ublaži neizpolnitev obveznosti navedenega dejanskega letalskega prevoznika (sodba z dne 8. junija 2023, Austrian Airlines (Let za vrnitev v domovino), C-49/22, EU:C:2023:454, točka 49 in navedena sodna praksa).

52 Natančneje, glede vprašanja, ali se s členom 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004 za njegovo uporabo zahteva obstoj časovne povezanosti odpovedanega leta in želenega nadomestnega leta, je treba v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 23 te sodbe, ta obstoj ugotoviti ob upoštevanju ne le besedila te določbe, ampak tudi njenega konteksta in ciljev, ki jih uresničuje ureditev, katere del je.

53 Kar zadeva, na prvem mestu, besedilo člena 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004, je treba ugotoviti, da ne vsebuje zahteve glede obstoja časovne povezanosti odpovedanega leta in nadomestnega leta, ki ga je treba opraviti. Iz te določbe namreč izhaja le, da lahko letalski potniki zahtevajo spremembo poti „pozneje, ko potnikom ustreza, glede na razpoložljivost sedežev“. Iz izraza „pozneje“ pa ne izhaja, da bi ta časovno omejeval pravico do spremembe poti.

54 Iz besedila člena 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004 tako izhaja, da sta odločilna ustrezanje letalskemu potniku in njegova želja po spremembi poti na določen poznejši datum, pri čemer je edina omejitev v zvezi s tem razpoložljivost sedežev. Iz tega sledi, da lahko dejanski letalski prevoznik nadomestni let, ki je sprejemljiv za zadevnega letalskega potnika, zavrne le, če ni razpoložljivih sedežev.

55 Na drugem mestu, v zvezi s kontekstom, v katerega je umeščen člen 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004, je treba poudariti, da je zakonodajalec Unije v členu 8(1)(b) te uredbe izrecno določil časovni element, v skladu s katerim lahko letalski potnik zahteva spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza v njegov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče. Torej, če bi ta zakonodajalec želel pravico do spremembe poti iz člena 8(1)(c) navedene uredbe časovno omejiti, bi to natančneje določil, kot je to storil v členu 8(1)(b) iste uredbe. V tem okviru je mogoče poudariti tudi, da v uvodnih izjavah 12 in 13 Uredbe št. 261/2004 za primer odpovedi leta ni nikjer omenjena časovna povezanost odpovedanega leta in nadomestnega leta.

56 Poleg tega, kot je razvidno iz točke 46 te sodbe, se lahko letalski potnik v primeru odpovedi leta odloči za povračilo stroškov ali poznejšo spremembo poti. Ob upoštevanju teh možnosti, med katerima lahko izbere le letalski potnik, bi razlaga, v skladu s katero bi bil časovni element iz člena 8(1)(b) Uredbe št. 261/2004 odločilen za pravico do poznejše spremembe poti iz člena 8(1)(c) te uredbe, zadnjenavedeni določbi odvzela polni učinek.

57 Na tretjem mestu, tako razlago člena 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004 potrjujejo cilji, ki jim sledi ta uredba, kot so navedeni v njenih uvodnih izjavah 1 in 4, in sicer zlasti zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov in krepitev pravic potnikov, pri čemer je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

58 Razlaga, ki bi pretirano omejila možnosti, ki jih ima letalski potnik na podlagi člena 8(1) te uredbe, bi bila namreč v nasprotju z glavnim ciljem navedene uredbe, ki je zagotoviti visoko raven varstva potnikov.

59 Take razlage poleg tega ne omaje okoliščina, na katero se sklicuje družba Qatar Airways, da bi ta razlaga povzročila nerazumna bremena za zadevne dejanske letalske prevoznike. V zvezi s tem je treba poudariti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso pomen cilja varstva potrošnikov, ki mu sledi Uredba št. 261/2004, vključno z letalskimi potniki, lahko upraviči negativne ekonomske posledice – celo znatne – za nekatere gospodarske subjekte (sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, točka 48 in navedena sodna praksa).

60 Vendar je v obravnavanem primeru družba Qatar Airways veljavnost izdanih vozovnic zaradi pandemije covida-19 vsekakor omejila na dve leti po prvi rezervaciji. Tožeči stranki iz postopka v glavni stvari sta imeli vozovnici, veljavni do 4. avgusta 2022, in sta podali zahtevo za spremembo poti po tem datumu, to je 8. avgusta 2022.

61 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da Uredba št. 261/2004 ne vsebuje nobene določbe v zvezi z zastaralnim rokom za tožbe, vložene pri nacionalnih sodiščih, s katerimi se zahteva sprememba poti iz člena 8(1)(c) te uredbe (glej po analogiji sodbo z dne 22. novembra 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, točka 24).

62 V skladu z ustaljeno sodno prakso pa velja, da je treba ob neobstoju ureditve Unije na zadevnem področju v notranjem pravnem redu vsake države članice na podlagi načela njihove procesne avtonomije določiti procesna pravila za pravna sredstva, katerih namen je varstvo pravic, ki za pravne subjekte izhajajo iz prava Unije, pod pogojem, da ta procesna pravila spoštujejo načeli enakovrednosti in učinkovitosti (sodba z dne 22. novembra 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, točka 25 in navedena sodna praksa).

63 Zato mora v okoliščinah, kakršne so te v postopku v glavni stvari, v katerih letalska potnika zahtevata spremembo poti v končni namembni kraj po datumu konca veljavnosti njunih letalskih vozovnic, to je več kot dve leti po prvotni rezervaciji, nacionalno sodišče opredeliti zastaralni rok za tožbi za uveljavljanje njune pravice do spremembe poti iz člena 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004, ob upoštevanju načel enakovrednosti in učinkovitosti.

64 Glede na vse zgornje preudarke je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se za njegovo uporabo ne zahteva, da mora obstajati časovna povezanost odpovedanega leta in nadomestnega leta, ki ga je želel potnik, saj je tako spremembo poti v končni namembni kraj mogoče zahtevati pod primerljivimi pogoji prevoza na poznejši datum, glede na razpoložljivost sedežev.

Stroški

65 Ker je ta postopek za stranke 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 (osmi senat) razsodilo:

1. **Člen 3(3), prvi stavek, prva alternativa, 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

   potnik ne potuje brezplačno v smislu te določbe, če je moral za rezervacijo plačati izključno davke na zračni prevoz in pristojbine.

2. **Člen 3(3), prvi stavek, druga alternativa, Uredbe št. 261/2004**

je treba razlagati tako, da

potnik ne potuje po znižani tarifi, ki ni neposredno ali posredno na voljo širši javnosti, v smislu te določbe, če je rezerviral vozovnico v okviru promocijske kampanje, ki je časovno omejena in v kateri je omejena tudi količina ponujenih vozovnic ter ki je namenjena določeni poklicni kategoriji.

3. Člen 8(1)(c) Uredbe št. 261/2004

je treba razlagati tako, da

se za njegovo uporabo ne zahteva, da mora obstajati časovna povezanost odpovedanega leta in nadomestnega leta, ki ga je želel potnik, saj je tako spremembo poti v končni namembni kraj mogoče zahtevati pod primerljivimi pogoji prevoza na poznejši datum, glede na razpoložljivost sedežev.

Podpisi