Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (prvi senat)

z dne 21. decembra 2021 *

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Skupna pravila na področju odškodnine in pomoči potnikom v primerih odpovedi ali velike zamude letov – Člen 2(l) – Člen 5(1)(c) – Rezervacija leta prek elektronske platforme – Prestavitev odhoda leta na zgodnejši čas s strani dejanskega letalskega prevoznika – Opredelitev – Prejem obvestila o prestavitvi leta na zgodnejši čas na elektronski naslov, ki ni elektronski naslov zadevnih potnikov – Direktiva 2000/31/ES – Elektronsko poslovanje – Člen 11 – Domneva prejema – Obseg obveznosti obveščanja, ki jo ima dejanski letalski prevoznik“

V zadevi C-263/20,

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 26. maja 2020, ki je na Sodišče prispela 15. junija 2020, v postopku

Airhelp Limited

proti

Laudamotion GmbH,

SODIŠČE (prvi senat),

v sestavi L. Bay Larsen, podpredsednik Sodišča v funkciji predsednika prvega senata, J.-C. Bonichot in M. Safjan (poročevalec), sodnika,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Airhelp Limited D. Stanonik in E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

– za Laudamotion GmbH M. Klemm, Rechtsanwalt,

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

* Jezik postopka: nemščina.

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 23. septembra 2021

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 5(1)(c) in člena 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10, in popravek v UL 2019, L 119, str. 202) ter člena 11 Direktive 2000/31/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2000 o nekaterih pravnih vidikih storitev informacijske družbe, zlasti elektronskega poslovanja na notranjem trgu (Direktiva o elektronskem poslovanju) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 13, zvezek 25, str. 399).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med družbama Airhelp Limited in Laudamotion GmbH, ker je zadnjenavedena zavrnila plačilo odškodnine letalskima potnikoma, v katerih pravice je vstopila družba Airhelp, zaradi prestavitve njunega leta na zgodnejši čas.

Pravni okvir

Uredba št. 261/2004

3 V uvodnih izjavah 1, 7 in 12 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje [Unije] 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.

[…]

(7) Za zagotovitev učinkovite uporabe te uredbe mora iz nje izhajajoče obveznosti prevzeti dejanski letalski prevoznik, ki opravlja ali ima namen opraviti let, ne glede na to, ali je lastnik zrakoplova ali let opravlja na podlagi zakupa samega zrakoplova ali zakupa zrakoplova s posadko ali v okviru kakšne druge ureditve.

[…]

(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.“

4 Člen 2 te uredbe, naslovljen „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tej uredbi:

[…]

(l) ‚odpoved‘ pomeni dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen.“

5 Člen 5 navedene uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, v odstavkih 1 in 4 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

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

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

[…]

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

6 Člen 7 te uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavku 1 določa:

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

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

[…]“

7 Člen 13 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do povračila“, določa:

„Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva povračilo od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo. Zlasti ta

uredba nikakor ne omejuje pravice dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva povračilo od organizatorja potovanja ali druge osebe, s katero ima dejanski letalski prevoznik sklenjeno pogodbo. Prav tako se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za pravico organizatorja potovanja ali tretje osebe, razen potnika, s katerimi je dejanski letalski prevoznik sklenil pogodbo, da zahteva povračilo od dejanskega letalskega prevoznika v skladu z veljavnimi zakoni.“

Direktiva 2000/31

8 Oddelek 3, naslovljen „Elektronsko sklenjene pogodbe“, v poglavju II Direktive 2000/31 zajema člene od 9 do 11 te direktive. Člen 11 navedene direktive, naslovljen „Oddaja naročila“, v odstavku 1 določa:

„Države članice zagotovijo, da se v primerih, ko prejemnik storitve pošlje naročilo elektronsko, uporabijo, razen če se stranke, ki niso potrošniki, drugače dogovorijo, naslednja načela:

– ponudnik storitve mora prejem naročila takoj potrditi v elektronski obliki,

– naročilo in potrdilo o prejemu se štejeta za prejeta, ko je strankam, ki sta jim namenjena, omogočen dostop do njiju.“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

9 Letalska potnika sta prek elektronske rezervacijske platforme rezervirala let med Palmo de Mallorco (Španija) in Dunajem (Avstrija), ki ga je opravil dejanski letalski prevoznik Laudamotion. Ob rezervaciji prek te platforme sta potnika navedla svoja zasebna elektronska naslova in svoji telefonski številki. Navedena platforma je pri družbi Laudamotion izvedla rezervacijo leta na imeni potnikov, pri čemer je ustvarila poseben elektronski naslov za navedeno rezervacijo. Ta naslov je bil edini kontaktni naslov, ki ga je imela družba Laudamotion.

10 Dejanski letalski prevoznik je odhod rezerviranega leta, ki je bil prvotno predviden za 14. junij 2018 ob 14.40, prestavil za več kot šest ur nazaj, na 8.25 istega dne.

11 Družba Airhelp, ki sta ji potnika odstopila morebitne pravice do odškodnine na podlagi Uredbe št. 261/2004, je vložila tožbo pri Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija). Trdila je, da je letalski prevoznik dolžan družbi Laudamotion plačati skupni znesek 500 EUR za oba potnika na podlagi člena 7(1)(a) te uredbe zaradi prestavitve zadevnega leta za več kot šest ur nazaj, o čemer sta bila potnika od rezervacijske platforme obveščena šele štiri dni pred predvidenim odhodom, to je 10. junija 2018.

12 Družba Laudamotion je izpodbijala utemeljenost zahtevka družbe Airhelp z obrazložitvijo, da je bila zadevna prestavitev leta na zgodnejši čas sporočena pravočasno, in sicer 23. in 29. maja 2018, na posebni elektronski naslov, ki ga je navedla rezervacijska platforma.

13 Ker je Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu) zavrnilo tožbo družbe Airhelp, je ta zoper sodbo tega sodišča vložila pritožbo pri Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu, Avstrija), ki je predložitveno sodišče. Navedeno sodišče se sprašuje zlasti o tem, ali prestavitev leta na zgodnejši čas pomeni „odpoved“ v smislu Uredbe št. 261/2004, sprašuje pa se tudi o obsegu obveznosti obveščanja, ki jo ima dejanski letalski prevoznik.

14 Glede tega predložitveno sodišče navaja, da se strinja s stališčem Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija), da prestavitev na bistveno zgodnejši čas pomeni opustitev leta po prvotnem voznem redu in torej „odpoved“ v smislu člena 2(l) navedene uredbe.

15 Glede vprašanja, ali sta bila potnika iz postopka v glavni stvari pravilno obveščena o prestavitvi njunega leta na zgodnejši čas, predložitveno sodišče trdi, da na podlagi avstrijske zakonodaje, s katero je bila prenesena Direktiva 2000/31, domneva pošiljanja obvestila ne nastane samo v primerih iz člena 11(1) te direktive, ampak tudi ob zgolj izmenjavi izjav po elektronski pošti. To naj bi v položaju, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, pomenilo, da se šteje, da je bil potnik obveščen o prestavitvi leta na zgodnejši čas, kadar ta potnik lahko dostopa do obvestila dejanskega letalskega prevoznika. Predložitveno sodišče se zato sprašuje, ali je treba uporabiti nacionalno zakonodajo, Direktivo 2000/31 oziroma Uredbo št. 261/2004, da se ugotovi, ali sta bila potnika iz postopka v glavni stvari pravilno obveščena o prestavitvi njunega leta na zgodnejši čas.

16 V teh okoliščinah je Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je treba člen 5(1)(c) in člen 7 [Uredbe št. 261/2004] razlagati tako, da ima potnik pravico do odškodnine, če je čas odhoda s 14.40 po prvotnem voznem redu prestavljen na 8.25 istega dne?

2. Ali je treba člen 5(1)(c), od (i) do (iii), Uredbe [št. 261/2004] razlagati tako, da je treba preverjanje, ali je bil potnik obveščen o odpovedi leta, opraviti izključno na podlagi te določbe ter da ta določba nasprotuje uporabi nacionalne zakonodaje o prejemu obvestil, ki je bila sprejeta v zvezi s prenosom [Direktive 2000/31] in vsebuje fikcijo prejema?

3. Ali je treba člen 5(1)(c), od (i) do (iii), Uredbe [št. 261/2004] in člen 11 [Direktive 2000/31] razlagati tako, da je treba v primeru leta, ki ga je potnik rezerviral prek rezervacijske platforme, pri čemer je navedel svojo telefonsko številko in e-poštni naslov, rezervacijska platforma pa je letalskemu prevozniku posredovala telefonsko številko in e-poštni naslov, ki ga je samodejno ustvarila, pošiljanje obvestila o prestavitvi leta na zgodnejši čas na samodejno ustvarjen e-poštni naslov šteti za obvestilo oziroma prejem obvestila o prestavitvi na zgodnejši čas, tudi če rezervacijska platforma obvestila letalskega prevoznika potniku ni posredovala ali mu ga je posredovala z zamudo?“

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

17 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 2(l) in člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se let šteje za odpovedan, če dejanski letalski prevoznik ta let prestavi za več ur nazaj.

18 Glede tega je treba navesti, da je pojem „odpoved“ v členu 2(l) te uredbe opredeljen kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden, in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“.

19 Pojem „let“ v navedeni uredbi ni opredeljen. Vendar je v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča let v bistvu „en letalski prevoz, ki je tako na neki način ‚enota‘ tega prevoza, ki ga opravi letalski prevoznik, ki določi svojo pot“(sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 19 in navedena sodna praksa).

20 Poleg tega je Sodišče na eni strani pojasnilo, da je pot bistveni element leta, pri čemer se ta opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi prevoznik (sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 30).

21 Na drugi strani iz opredelitve iz člena 2(l) Uredbe št. 261/2004 nikakor ni razvidno, da bi se poleg dejstva, da prvotno predvideni let ni bil opravljen, za „odpoved“ tega leta v smislu te določbe zahtevalo sprejetje izrecne odločitve o njegovi odpovedi (sodba z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10, EU:C:2011:652, točka 29).

22 Res je, da člen 2(l) in člen 5(1) te uredbe ne določata, kako je treba obravnavati prestavitev leta na zgodnejši čas. Vendar je treba skladu z ustaljeno sodno prakso za razlago določbe prava Unije upoštevati njeno besedilo ter njeno sobesedilo in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je (glej v tem smislu sodbo z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 41 in navedena sodna praksa).

23 V zvezi s tem je treba glede sobesedila, v katero se umeščata člen 2(l) in člen 5(1) Uredbe št. 261/2004, poudariti, da se ta uredba nanaša na primere prestavitve leta na zgodnejši čas v okviru sprememb poti, določenih v členu 5(1)(c)(ii) in (iii) navedene uredbe. Zadnjenavedena določba namreč določa, da mora dejanski letalski prevoznik potniku, čigar let je bil odpovedan, plačati odškodnino, razen če ga ta prevoznik o odpovedi ne obvesti v rokih, določenih v tej določbi, in potniku ponudi spremembo poti, ki mu omogoča odhod največ od ene do dveh ur, odvisno od primera, pred odhodom po voznem redu in prihod v končni namembni kraj manj kot štiri ali dve uri, odvisno od primera, po prvotno predvidenem času prihoda.

24 Iz tega sledi, da je zakonodajalec Unije priznal, da lahko prestavitev leta na bistveno zgodnejši čas povzroči resne nevšečnosti za potnike, enako kot zamuda leta, saj ti zaradi take prestavitve izgubijo možnost prostega razpolaganja s svojim časom ter organizacije svojega potovanja ali bivanja glede na svoje pričakovanja.

25 Tako je zlasti, kadar se potnik, ki je sprejel vse potrebne previdnostne ukrepe, ne more vkrcati na letalo zaradi prestavitve leta, ki ga je rezerviral, na zgodnejši čas. Tako je tudi, kadar se je potnik prisiljen znatno prilagoditi novi uri odhoda njegovega leta, da bi ga lahko ujel.

26 Poleg tega je treba opozoriti, da je glavni cilj Uredbe št. 261/2004, kot je to razvidno iz njene uvodne izjave 1, zagotavljati visoko raven varstva potnikov (sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točka 26 in navedena sodna praksa).

27 Sodišče je tako razsodilo, da je treba v skladu s tem ciljem določbe, ki letalskim potnikom dajejo pravice, razlagati široko (sodba z dne 22. aprila 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, točka 61 in navedena sodna praksa).

28 Ker je tako namen Uredbe št. 261/2004 standardizirana in takojšna povrnitev različnih škod, ki jih pomenijo resne nevšečnosti v letalskem prevozu potnikov (sodba z dne 3. septembra 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, točka 26 in navedena sodna praksa), in glede na resne nevšečnosti, ki bi lahko potnikom nastale v okoliščinah, kakršne so te iz točke 24 te sodbe, je treba pojem „odpoved“ razlagati tako, da zajema položaj, v katerem je let prestavljen na bistveno zgodnejši čas.

29 Glede tega je treba razlikovati med položaji, v katerih prestavitev na zgodnejši čas nima nobenega vpliva ali ima zanemarljiv vpliv na možnost letalskih potnikov, da prosto razpolagajo s svojim časom, in položaji, katerih posledica so resne nevšečnosti zaradi prestavitve leta na bistveno zgodnejši čas, kot so opisane v točkah 24 in 25 te sodbe.

30 Da bi se prestavitev leta na bistveno zgodnejši čas razlikovala od zanemarljive prestavitve na zgodnejši čas, je treba za izhodišče vzeti prage, določene v členu 5(1)(c)(ii) in (iii) Uredbe št. 261/2004.

31 Poudariti je treba, da se primer prestavitve na zgodnejši čas razlikuje od primera zamude, glede katerega je Sodišče menilo, da potniki pridobijo pravico do odškodnine, če izgubijo tri ure ali več glede na trajanje, ki ga je prvotno predvidel prevoznik (glej v tem smislu sodbo z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 57), saj se morajo potniki potruditi, da se lahko vkrcajo na letalo zaradi prestavitve rezerviranega leta na zgodnejši čas. Ta razlika izhaja tudi iz okoliščine, da zakonodajalec Unije v členu 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 sprejema manj kot dvourne zamude, medtem ko prestavitve na zgodnejši čas ne smejo presegati ene ure.

32 Iz člena 5(1)(c)(iii) te uredbe izhaja, da lahko vsaka prestavitev na zgodnejši čas, ki je ena ura ali manj, pomeni, da je dejanski letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potniku na podlagi člena 7 navedene uredbe. Tako je treba šteti, da prestavitev na zgodnejši čas za več kot eno uro ali eno uro ali manj pomeni referenco za ugotovitev, ali gre v smislu uporabe člena 5 te uredbe za prestavitev na bistveno zgodnejši čas ali pa za zanemarljivo prestavitev.

33 Pri tej razlagi se upošteva uravnoteženje interesov letalskih potnikov in interesov dejanskih letalskih prevoznikov, ki je bilo vodilo pri sprejetju Uredbe št. 261/2004 (glej po analogiji sodbo z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 39 in navedena sodna praksa).

34 Čeprav se potnikom omogoči odškodnina za resne nevšečnosti ob prestavitvi leta na bistveno zgodnejši čas, ta razlaga namreč dejanske letalske prevoznike izvzema iz obveznosti plačila odškodnine, če letalske potnike obvestijo o prestavitvi leta na zgodnejši čas pod pogoji, določenimi v členu 5(1)(c), od (i) do (iii), navedene uredbe.

35 Glede na navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 2(l) in člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se let šteje za „odpovedan“, če dejanski letalski prevoznik ta let prestavi nazaj za več kot eno uro.

Drugo vprašanje

36 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba spoštovanje obveznosti pravočasne obvestitve letalskega potnika o odpovedi njegovega leta presojati izključno ob upoštevanju člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004, in ne ob upoštevanju nacionalnega prava, s katerim je prenesen člen 11 Direktive 2000/31 o obveščanju v okviru elektronsko sklenjenih pogodb.

37 Najprej, člen 11 Direktive 2000/31 v odstavku 1 določa, da države članice zagotovijo, da če prejemnik storitve pošlje naročilo elektronsko, mora na eni strani ponudnik storitve „prejem naročila takoj potrditi v elektronski obliki“, in se na drugi strani „naročilo in potrdilo o prejemu […] štejeta za prejeta, ko je strankam, ki sta jim namenjena, omogočen dostop do njiju“.

38 Pogoj za uporabo tega člena 11 je, da ima ponudnik storitve možnost, da neposredno stopi v stik s prejemnikom storitve, ki jo je ta naročil elektronsko.

39 Kot pa je generalni pravobranilec navedel v točki 23 sklepnih predlogov, obvestilo o odpovedi leta v smislu člena 5 Uredbe št. 261/2004 ni niti „naročilo“ niti „potrdilo o prejemu“ v smislu člena 11 Direktive 2000/31, tako da položaj, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, ne spada na stvarno področje uporabe tega člena 11 te direktive.

40 Dalje, predložitveno sodišče je v zvezi z nacionalno določbo iz postopka v glavni stvari navedlo, da ta presega Direktivo 2000/31, ker domneva o prejemu iz člena 11(1) te direktive ne velja le za „naročila“ in „potrdila o prejemu“, ampak tudi za vse druge pravno upoštevne elektronske dokumente, vključno z dokumenti o rezervaciji letov in spremembah te rezervacije. Vendar ta nacionalna določba ne sme vplivati na pogoje za uporabo določb Uredbe št. 261/2004.

41 Glede tega je treba poudariti, da člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 določa, da imajo potniki, katerih let je bil odpovedan, pravico do odškodnine, razen če niso o tej odpovedi obveščeni pod pogoji iz člena 5(1)(c), od (i) do (iii), te uredbe.

42 V tem okviru je treba poudariti, da člen 5 navedene uredbe določa dodaten pogoj za dejanskega letalskega prevoznika. Iz odstavka 4 tega člena namreč izhaja, da dokazno breme glede obveščanja potnikov o odpovedi leta in glede roka, v katerem je to storil, nosi dejanski letalski prevoznik. Okoliščina, da to breme nosi dejanski letalski prevoznik, omogoča zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov, ki je navedena v uvodni izjavi 1 Uredbe št. 261/2004.

43 V obravnavanem primeru iz dejanskega stanja v postopku v glavni stvari izhaja, da je bila rezervacija opravljena prek posrednika. V primeru posrednika člen 5(1)(c) te uredbe načeloma nasprotuje uporabi domneve, kakršna je ta, ki izhaja iz nacionalnih določb v postopku v glavni stvari, v skladu s katero se za dokaz, da je ponudnik storitve obvestil prejemnika zadevne storitve, šteje, da je potnik prejel sporočilo. Če namreč dejanski letalski prevoznik komunicira le s posrednikom, to samo po sebi ne zadostuje za to, da bi se štelo, da je bil potnik obveščen.

44 Če pa potnik posrednika izrecno pooblasti za prejem informacije, ki jo posreduje dejanski letalski prevoznik, in če je ta prevoznik s tem pooblastilom seznanjen, je treba ugotoviti, da člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 ne nasprotuje domnevi, kakršna je ta, ki izhaja iz nacionalne zakonodaje iz postopka v glavni stvari.

45 Predložitveno sodišče mora te elemente preveriti ob upoštevanju okoliščin v postopku v glavni stvari.

46 Glede na navedeno je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba spoštovanje obveznosti pravočasne obvestitve potnika o odpovedi njegovega leta presojati izključno ob upoštevanju člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 5(4) te uredbe.

Tretje vprašanje

47 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(1)(c)(i) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se šteje, da je bil letalski potnik, ki je let rezerviral prek posrednika, obveščen o odpovedi tega leta, če je dejanski letalski prevoznik informacijo o tej odpovedi posredoval temu posredniku, prek katerega je bila s tem potnikom sklenjena pogodba o letalskem prevozu, vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu, ne da bi navedeni posrednik potnika o navedeni odpovedi obvestil v roku iz navedene določbe.

48 To vprašanje temelji na predpostavki, da potnik posrednika ni pooblastil za prejem informacije, ki jo je posredoval dejanski letalski prevoznik, v skladu s podrobnimi pravili, navedenimi v točki 44 te sodbe.

49 Člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 določa, da imajo zadevni potniki v primeru odpovedi leta pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7 te uredbe, razen če niso o odpovedi leta obveščeni pod pogoji, določenimi v tej prvi določbi.

50 Kot je bilo opozorjeno v točki 42 te sodbe, člen 5(4) navedene uredbe določa, da mora dejanski letalski prevoznik dokazati, da je potnike o odpovedi zadevnega leta obvestil pravočasno.

51 Iz jasnega besedila teh določb izhaja, da mora dejanski letalski prevoznik, če ne more dokazati, da je bil zadevni potnik obveščen o odpovedi njegovega leta vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu, plačati odškodnino v skladu s členom 7 Uredbe št. 261/2004.

52 Glede tega je Sodišče že razsodilo, da taka razlaga velja ne le, če je bila pogodba o prevozu sklenjena neposredno med zadevnim potnikom in letalskim prevoznikom, ampak tudi, če je bila ta pogodba sklenjena prek tretje osebe, kot je v postopku v glavni stvari spletna platforma (glej v tem smislu sodbo z dne 11. maja 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, točka 26).

53 Tako iz člena 3(5) Uredbe št. 261/2004 kot iz njenih uvodnih izjav 7 in 12 je razvidno, da je le dejanski letalski prevoznik, ki opravlja ali namerava opraviti let, potnikom dolžan plačati odškodnino zaradi neizpolnitve obveznosti iz te uredbe, med katerimi je med drugim obveznost obveščanja, določena v njenem členu 5(1)(c) (sodba z dne 11. maja 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, točka 27).

54 Vendar je treba opozoriti, da obveznosti, ki jih dejanski letalski prevoznik izpolni v skladu z Uredbo št. 261/2004, ne vplivajo na njegovo pravico, da v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja, zahteva nadomestilo od katere koli osebe, ki je povzročila, da ta prevoznik ni izpolnil svojih obveznosti, vključno s tretjimi osebami, kot določa člen 13 te uredbe (glej v tem smislu sodbo z dne 11. maja 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, točka 29 in navedena sodna praksa).

55 Ker so v tem členu izrecno navedene tretje osebe, iz tega izhaja, da Uredba št. 261/2004 pravice dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva nadomestilo, ne pogojuje z obstojem pogodbe, ki tega letalskega prevoznika veže s posrednikom, prek katerega je letalski prevoznik rezerviral svoj let.

56 Glede na zgoraj navedeno je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(1)(c)(i) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se šteje, da letalski potnik, ki je let rezerviral prek posrednika, ni bil obveščen o odpovedi tega leta, čeprav je dejanski letalski prevoznik informacijo o tej odpovedi posredoval temu posredniku, prek katerega je bila s tem potnikom sklenjena pogodba o letalskem prevozu, vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu, navedeni posrednik potnika o navedeni odpovedi ni obvestil v roku iz navedene določbe in ta potnik tega istega posrednika ni izrecno pooblastil za prejem informacije, ki jo je posredoval navedeni dejanski letalski prevoznik.

Stroški

57 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 (prvi senat) razsodilo:

1. **Člen 2(l) in člen 5(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 je treba razlagati tako, da se let šteje za „odpovedan“, če dejanski letalski prevoznik ta let prestavi nazaj za več kot eno uro.**

2. **Spoštovanje obveznosti pravočasne obvestitve potnika o odpovedi njegovega leta je treba presojati izključno ob upoštevanju člena 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 5(4) te uredbe.**

3. **Člen 5(1)(c)(i) Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da se šteje, da letalski potnik, ki je let rezerviral prek posrednika, ni bil obveščen o odpovedi tega leta, čeprav je dejanski letalski prevoznik informacijo o tej odpovedi posredoval temu posredniku, prek katerega je bila s tem potnikom sklenjena pogodba o letalskem prevozu, vsaj dva tedna pred odhodom po voznem redu, navedeni posrednik potnika o navedeni odpovedi ni obvestil v roku iz navedene določbe in ta potnik tega istega posrednika ni izrecno pooblastil za prejem informacije, ki jo je posredoval navedeni dejanski letalski prevoznik.**

Podpisi