Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (veliki senat)

z dne 26. februarja 2013*

„Predlog za sprejetje predhodne odločbe — Zračni promet — Uredba (ES) št. 261/2004 — Člena 6 in 7 — Vmesni let(i) za zvezo — Ugotovitev zamude ob prihodu v končni namembni kraj — Najmanj triurna zamuda — Pravica potnikov do odškodnine“

V zadevi C-11/11,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Bundesgerichtshof (Nemčija) z odločbo z dne 9. decembra 2010, ki je prispela na Sodišče 11. januarja 2011, v postopku

Air France SA

proti

Heinzu-Gerkeju Folkertsu,

Luz-Terezi Folkerts,

SODIŠČE (veliki senat),

v sestavi V. Skouris, predsednik, K. Lenaerts, podpredsednik, A. Tizzano, predsednik senata, R. Silva de Lapuerta, predsednica senata, M. Ilešič, J. Malenovský (poročevalec), predsednika senatov, M. Berger, predsednica senata, E. Jarašiūnas, predsednik senata, E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, sodniki, A. Prechal, sodnica, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça in C. Vajda, sodniki,

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodni tajnik: M. Aleksejev, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 27. novembra 2012,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

— za Air France SA G. Toussaint, odvetnik,

— za nemško vlado J. Kemper, agentka,

— za francosko vlado G. de Bergues in M. Perrot, agenta,

— za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj s C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Jezik postopka: nemščina.

— za poljsko vlado M. Szpunar, agent,

— za vlado Združenega kraljestva S. Ossowski, agent, skupaj z D. Beard, barrister,

— za Evropsko komisijo K. Simonsson in K.- P. Wojcik, agenta,

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 členov 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 in 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 družbo Air France SA (v nadaljevanju: Air France) na eni strani ter H.-G. in L.-T. Folkerts na drugi strani, pri čemer je imela zadnja rezerviran let iz Bremna (Nemčija) v Asunción (Paragvaj) skozi Pariz (Francija) in São Paulo (Brazilija), glede vračila škode, ki naj bi jo utrpela zaradi zamude, s katero je prispela v končni namembni kraj.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

3 Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija), ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu, je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491).

4 Členi od 17 do 37 Montrealske konvencije so v njenem poglavju III z naslovom „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“.

5 Člen 19 te konvencije, naslovljen „Zamuda“, določa:

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

6 Člen 22(1) navedene konvencije odgovornost prevoznika za škodo, ki je nastala potnikom zaradi zamude, omejuje na 4150 posebnih pravic črpanja za vsakega potnika.

Pravo Unije

7 V uvodnih izjavah od 1 do 4 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje Skupnosti 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.

(3) Čeprav je Uredba Sveta (EGS) št. 295/91 z dne 4. februarja 1991 o vzpostavljanju skupnih pravil za sistem odškodnin za zavrnjeno vkrcanje v rednem zračnem prevozu [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 306)] uvedla osnovno varstvo potnikov, pa je število potnikov, ki jim je proti njihovi volji zavrnjeno vkrcanje, kakor tudi število potnikov, ki so prizadeti zaradi odpovedi brez predhodnega opozorila in zaradi velikih zamud, še vedno preveliko.

(4) Zato mora Skupnost zvišati standarde varstva, ki jih določa navedena uredba, da okrepi pravice potnikov in zagotovi letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji.

[…]

(15) Šteje se, 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 leta ali več letov tega zrakoplova, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.“

8 Člen 1(1) Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Predmet“, določa:

„1. Ta uredba pod določenimi pogoji, ki so opredeljeni v nadaljnjem besedilu, uvaja minimalne pravice potnikov ob:

(a) zavrnitvi vkrcanja proti njihovi volji;

(b) odpovedi njihovega leta;

(c) zamudi njihovega leta.“

9 Člen 2 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Opredelitve pojmov“, 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 namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni vmesni leti za zvezo se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda;

[…]“

10 Člen 5 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Odpoved leta“, 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.

[…]

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

[…]“

11 Člen 6 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Zamuda leta“, določa:

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

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

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

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

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

(i) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(a) in 9(2); 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, naslovljen „Pravica do odškodnine“, 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 %.

[…]“

13 Člen 8 Uredbe št. 261/2004, 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.

[…]“

14 Člen 9 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do oskrbe“, določa:

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

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

(b) hotelsko nastanitev kadar:

— je prenočitev čez noč ali več noči nujna, ali

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

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

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

3. Pri izvajanju tega člena mora dejanski letalski prevoznik še zlasti posvetiti pozornost potrebam oseb z zmanjšano zmožnostjo gibanja in osebam, ki jih spremljajo, kakor tudi potrebam otrok brez spremstva.“

15 Člen 13 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do nadomestila“, 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 odškodnino od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo. Zlasti ta uredba nikakor ne omejuje pravico dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva povračilo stroškov 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 stroškov ali odškodnino od dejanskega letalskega prevoznika v skladu z veljavnimi zakoni.“

Dejansko stanje v postopku v glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

16 L.-T. Folkerts je imela rezerviran let iz Bremna v Asunción skozi Pariz in São Paulo.

17 Glede na prvotno načrtovani let bi moralo letalo, s katerim je potovala L.-T. Folkerts, iz Bremna vzleteti 16. maja 2006 ob 6.30 in istega dne ob 23.30 prispeti v Asunción, njen končni namembni kraj.

18 Let iz Bremna v Pariz, ki ga je izvedla družba Air France, je imel ob odhodu zamudo in letalo je vzletelo šele malo pred deveto uro, kar pomeni z zamudo približno dveh ur in pol glede na predvideno uro odhoda. L.-T. Folkerts, ki je pridobila vstopne kupone za celotno potovanje že ob odhodu iz Bremna, je v Pariz prispela šele, ko je letalo družbe Air France, ki bi morala zagotoviti vmesni let za zvezo do São Paula, že odletelo. Družba Air France je rezervacijo L.-T. Folkerts prenesla na poznejši let za São Paulo. Zaradi zapoznelega prihoda v São Paulo je L.-T. Folkerts zamudila prvotno načrtovani vmesni let za zvezo za Asunción. V Asunción je torej prispela šele 17. maja 2006 ob 10.30, kar pomeni z zamudo enajst ur glede na prvotno načrtovano uro prihoda.

19 Družbi Air France je bilo na prvi stopnji in nato v pritožbenem postopku naloženo plačilo odškodnine L.-T. Folkerts, ki je med drugim zajemalo znesek 600 EUR na podlagi člena 7(1)(c) Uredbe št. 261/204.

20 Družba Air France je pri Bundesgerichtshof vložila zahtevo za revizijo postopka.

21 Predložitveno sodišče meni, da je izid postopka s tem pravnim sredstvom odvisen od tega, ali ima L.-T. Folkerts proti družbi Air France pravico do odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št 261/2004.

22 Predložitveno sodišče namreč meni, da je L.-T. Folkerts upravičena do odškodnine 600 EUR, le če se sodna praksa Sodišča (sodba z dne 19. novembra 2009 v združenih zadevah Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, ZOdl., str. I-10923) – ki potniku priznava pravico do odškodnine na podlagi člena 7(1) Uredbe št. 261/2004 tudi v primeru velike zamude – uporablja, tudi če ni bilo zamude glede na odhod po voznem redu v smislu člena 6(1) te uredbe, vendar je bil končni namembni kraj vseeno dosežen z zamudo vsaj treh ur glede na prvotni prihod po voznem redu.

23 Po mnenju predložitvenega sodišča je tako vprašanje, ali je pravica do odškodnine, ki jo uveljavlja tožena stranka, utemeljena, odvisno od tega, ali se člen 7(1) Uredbe št. 261/2004 lahko uporabi, tudi če ni zamude v smislu člena 6(1) te uredbe. Bundesgerichtshof namreč meni, da iz obrazložitve zgoraj navedene sodbe Sturgeon in drugi ni mogoče ugotoviti, ali je za nastanek pravice do odškodnine v skladu s členom 7(1) Uredbe št. 261/2004 odločilno le trajanje zamude, ki je bila ugotovljena ob prihodu v končni namembni kraj, ali pa je pravica do odškodnine zaradi take zamude odvisna tudi od tega, da so izpolnjeni pogoji za uporabo člena 6(1) te uredbe, namreč, da je imel zadevni let ob odhodu že zamudo, ki presega pragove, opredeljene v tej določbi.

24 V teh okoliščinah je Bundesgerichtshof prekinilo postopek in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali ima potnik pravico do odškodnine v skladu s členom 7 [Uredbe št. 261/2004], če ob odhodu letala nastane zamuda v časovnem razponu, ki je pod mejami, opredeljenimi v členu 6(1) [te uredbe], prihod v zadnji namembni kraj pa je vsaj tri ure po prihodu po voznem redu?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

Ali je treba pri vprašanju, ali gre pri letu, ki je sestavljen iz več delov, za zamudo leta v smislu člena 6(1) Uredbe [št. 261/2004], upoštevati posamezne dele leta ali oddaljenost do zadnjega namembnega kraja?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

25 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se odškodnina na podlagi tega člena dolguje potniku vmesnega leta za zvezo, ki je ob odhodu zamujalo manj, kot je določeno v členu 6 te uredbe, vendar je končni namembni kraj doseglo z najmanj triurno zamudo glede na prihod po voznem redu.

26 Na prvem mestu je treba spomniti, da je cilj Uredbe št. 261/2004, kot je razvidno iz njenega člena 1(1), odobritev minimalnih pravic potnikom v zračnem prometu, kadar se znajdejo v treh različnih položajih, in sicer v primeru zavrnitve vkrcanja proti njihovi volji, odpovedi njihovega leta in nazadnje zamudi njihovega leta.

27 Iz člena 2 Uredbe št. 261/2004, ki določa opredelitve pojmov v tej uredbi, je razvidno, da zamuda leta – drugače kot zavrnitev vkrcanja ali odpoved leta – v navedenem členu ni nikakor opredeljena.

28 Poleg tega je treba ugotoviti, da sta z Uredbo št. 261/2004 predvidena dva položaja zamude leta.

29 Prvič, v nekaterih okoliščinah, kakršne so pri zamudi leta iz člena 6 Uredbe št. 261/2004, se ta uredba nanaša zgolj na zamudo leta glede na uro odhoda po voznem redu.

30 Drugič, v drugih okoliščinah Uredba št. 261/2004 ureja položaj pri zamudi leta, ugotovljeni ob prihodu v končni namembni kraj. Tako v členu 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 zakonodajalec Unije izpeljuje pravne posledice iz dejstva, da potniki, katerih let je bil odpovedan in ki jim je letalski prevoznik ponudil spremembo poti, prispejo v končni namembni kraj z neko zamudo glede na prihod odpovedanega leta po voznem redu.

31 Glede tega je treba opozoriti, da se napotitev na različne primere zamude v Uredbi št. 261/2004 izkaže za skladno s členom 19 Montrealske konvencije, ki je sestavni del pravnega reda Unije (glej sodbi z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA, C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 36, in z dne 6. maja 2010 v zadevi Walz, C-63/09, ZOdl., str. I-4239, točki 19 in 20). Ta člen se namreč nanaša na pojem „zamuda v letalskem prevozu oseb“, ne da bi določal, v kateri fazi takšnega prometa mora biti zadevna zamuda ugotovljena.

32 Na drugem mestu je treba spomniti, da je Sodišče že presodilo, da imajo potniki, katerih let je imel veliko zamudo, to je najmanj tri ure, tako kot potniki, katerih začetni let je bil odpovedan in ki jim letalski prevoznik ni bil sposoben zagotoviti spremembe poti, pod pogoji, ki so določeni v členu 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004, pravico do odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, ker so utrpeli nenadomestljivo izgubo časa in torej podobne nevšečnosti (glej zgoraj navedeno sodbo Sturgeon in drugi, točki 60 in 61, ter sodbo z dne 23. oktobra 2012 v združenih zadevah Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, točki 34 in 40).

33 Ker se te nevšečnosti glede letov, ki imajo zamudo, uresničijo ob prihodu v končni namembni kraj, je Sodišče presodilo, da je treba za odškodnino, ki je določena v členu 7 Uredbe št. 261/2004, zamudo presojati glede na uro načrtovanega prihoda v ta kraj (glej zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, točka 61, ter Nelson in drugi, točka 40).

34 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 vmesnih letih za zvezo pa kot namembni kraj zadnjega leta.

35 Torej je pri vmesnih letih za zvezo za pavšalno odškodnino iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 pomembna le 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.

36 Na tretjem mestu, edini cilj besedila člena 6 Uredbe št. 261/2004, ki se nanaša na zamudo leta glede na odhod po voznem redu, je ugotavljanje pogojev, pod katerimi je mogoča pravica do ukrepov pomoči in do oskrbe, kot določata člena 8 in 9 te uredbe.

37 Iz tega izhaja, da za pavšalno odškodnino, do katere je potnik upravičen na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, kadar njegov let prispe v končni namembni kraj z najmanj triurno zamudo glede na prihod po voznem redu, ni treba spoštovati pogojev, ki so določeni v členu 6 te uredbe.

38 Zato okoliščina, da let, kakršen je v postopku v glavni stvari, ni imel zamude glede na uro odhoda po voznem redu, presegel pa je meje, določene v členu 6 Uredbe št. 261/2004, ne vpliva na obveznost letalskih družb, da potnikom takšnega leta plačajo odškodnino, ker je zadnji let ob prihodu v končni namembni kraj zamujal tri ure ali več.

39 Nasprotna rešitev bi pomenila neupravičeno različno obravnavanje, saj bi se različno obravnavali letalski potniki, ki so v končni namembni kraj prispeli z najmanj triurno zamudo glede na uro prihoda po voznem redu, odvisno od tega, ali je zamuda njihovega leta glede na uro odhoda po voznem redu presegla meje, določene v členu 6 Uredbe št. 261/2004, medtem ko so njihove nevšečnosti, povezane z nenadomestljivo izgubo časa, enake.

40 Na četrtem mestu, na obravnavi je zlasti Evropska komisija navedla nekatere statistične podatke glede vsebinskega dela vmesnih letov za zvezo za prevoz potnikov v evropskem zračnem prostoru na eni strani in glede ponavljanja tri- ali večurnih zamud, ugotovljenih ob prihodu v končni namembni kraj, ki vplivajo na takšne lete in jih zadevni potniki lahko pripišejo manjkajočim vmesnim letom za zvezo.

41 V tem pogledu drži, da ima obveznost povrnitve škode potnikom zadevnih letov glede na pavšalna podrobna pravila, določena v členu 7 Uredbe št. 261/2004, neke finančne posledice za letalske prevoznike (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo Nelson in drugi, točka 76).

42 Vendar je treba poudariti, prvič, da teh finančnih posledic ni mogoče šteti za čezmerne glede na cilj večjega varstva letalskih potnikov (zgoraj navedena sodba Nelson in drugi, točka 76), in drugič, da je dejanski obseg navedenih finančnih posledic mogoče omiliti ob upoštevanju naslednjih treh elementov.

43 Najprej je treba spomniti, da letalski prevozniki niso dolžni plačati navedene 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 (sodba z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann, C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 34, ter zgoraj navedena sodba Nelson in drugi, točka 79).

44 Nato je treba poudariti, da izpolnitev obveznosti na podlagi Uredbe št. 261/2004 ne vpliva na pravico letalskega prevoznika, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila zamudo, vključno s tretjimi osebami, kot določa člen 13 te uredbe (zgoraj navedena sodba Nelson in drugi, točka 80).

45 Poleg tega je znesek odškodnine, določen na 250, 400 in 600 EUR glede na razdaljo zadevnih letov, v skladu s členom 7(2)(c) Uredbe št. 261/2004 mogoče znižati še za 50 %, kadar zamuda – če let ni zajet s členom 7(2)(a) in (b) navedene uredbe – traja manj kot štiri ure (zgoraj navedeni sodbi Sturgeon in drugi, točka 63, ter Nelson in drugi, točka 78).

46 Nazadnje in vsekakor je iz sodne prakse razvidno, da je s pomenom cilja varstva potrošnikov, vključno z letalskimi potniki, mogoče upravičiti celo negativne gospodarske posledice za nekatere gospodarske subjekte (zgoraj navedena sodba Nelson in drugi, točka 81 in navedena sodna praksa).

47 Ob upoštevanju vseh zgoraj navedenih preudarkov je treba na prvo vprašanje za predhodno odločanje odgovoriti, da je treba člen 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je odškodnino na podlagi tega člena treba plačati potniku, čigar vmesni let za zvezo je imel ob odhodu letala zamudo pod mejami, ki so določene v členu 6 te uredbe, vendar je v končni namembni kraj prispel z najmanj triurno zamudo glede na prihod po voznem redu, saj za navedeno odškodnino nista nujna obstoj zamude ob odhodu in torej izpolnjevanje pogojev, ki so določeni v navedenem členu 6.

Drugo vprašanje

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

Stroški

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

Iz teh razlogov je Sodišče (veliki senat) razsodilo:

Člen 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 zamude letov in razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 je treba razlagati tako, da je odškodnino na podlagi tega člena treba plačati potniku, čigar vmesni let za zvezo je imel ob odhodu letala zamudo pod mejami, ki so določene v členu 6 te uredbe, vendar je v končni namembni kraj prispel z najmanj triurno zamudo glede na prihod po voznem redu, saj za navedeno odškodnino nista nujna obstoj zamude ob odhodu in torej izpolnjevanje pogojev, ki so določeni v navedenem členu 6.

Podpisi