

**Predmet C-451/20****Zahtjev za prethodnu odluku****Datum podnošenja:**

23. rujna 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

25. kolovoza 2020.

**Tužitelj:**

Airhelp Limited

**Tuženik:**

Austrian Airlines AG

---

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) kao žalbeni sud [omissis] u predmetu tužitelja **Airhelp Ltd**, [omissis] Central Hong Kong (HK), [omissis] protiv tuženika **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [omissis] radi **300 eura** [omissis] povodom tuženikove žalbe protiv presude Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) od 6. travnja 2020. [omissis] na zatvorenoj sjednici donio je

**rješenje:**

[I.] U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća **prethodna pitanja:**

[1.] Treba li članak 3. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba o pravima putnika) tumačiti na način **da** [orig. str. 2.] **Uredbu treba primijeniti i na let s jedinstvenom rezervacijom koji se sastoji od dvaju letova koje treba izvesti (isti) zračni prijevoznik Zajednice i u slučaju kad se i**

**polazište prvog leta i odredište drugog leta nalaze u trećoj zemlji, a samo se odredište prvog leta i polazište drugog leta nalaze na državnom području države članice?**

*U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje:*

[2.] Treba li članak 5. stavak 1. točku (c) podtočku iii. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 tumačiti na način **da putnik ima pravo na odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe i u slučaju kad je točno da bi u okviru preusmjerenja koje mu je ponuđeno stigao na konačno odredište kako je planirao i ne više od dva sata nakon planiranog vremena polaska otkazanog leta, ali u stvarnosti nije stigao na konačno odredište u tom vremenskom okviru?**

[II.] Postupak se prekida do donošenja prethodne odluke Suda Europske unije [*omissis*].

#### **Obrazloženje:**

Putnik N\*\*\*\*\* T\*\*\*\*\* imao je potvrđenu rezervaciju za let koji je trebao izvesti tuženik **[orig. str. 3.]**

- OS 656 iz Kišinjeva (KIV) u Beč (VIE) s planiranim vremenima leta za 29. svibnja 2019. od 15.55 do 16.40 i
- OS 25 iz Beča (VIE) u Bangkok (BKK) s planiranim vremenima leta od 29. svibnja 2019. u 23.20 do 30. svibnja 2019. u 14.20.

Let OS 656 otkazan je manje od sedam dana prije planiranog polaska. Stoga je tuženik izmijenio putnikovu rezervaciju i premjestio ga na let TK 68 iz Istanbula (IST) u Bangkok (BKK) s planiranim vremenima leta za 30. svibnja 2019. od 1.25 do 15 sati. (Nisu se mogli utvrditi način i vremena prijevoza putnika iz Kišinjeva (KIV) u Istanbul (IST)). Let TK 68 sletio je u Bangkok (BKK) u 16.47, dakle uz kašnjenje od jednog sata i 47 minuta.

Stoga je putnik letom TK 68 na svoje konačno odredište u Bangkoku (BKK) stigao 40 minuta kasnije nego što bi stigao letom OS 25 koji je prvotno rezervirao da se taj let izveo kako je planirano. Međutim, stvarno kašnjenje leta TK 68 u odnosu na planirani dolazak leta OS 25 iznosilo je dva sata i 27 minuta.

(Uostalom, let OS 25, koji nije otkazan, ali kojim putnik nije mogao letjeti zato što je otkazan povezani let OS 656, sletio je u Bangkok (BKK) u 15.15, odnosno uz kašnjenje od 55 minuta).

Prema ortodromskoj metodi, udaljenost između Kišinjeva (KIV) i Bangkoka (BKK) iznosi više od 3500 kilometara.

Putnik je svoje pravo koje ima na temelju članka 7. Uredbe o pravima putnika ustupio tužitelju. Tužitelj je prihvatio to ustupanje.

**Tužitelj** na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) u vezi s člankom 7. stavkom 1. točkom (c) i člankom 7. stavkom 2. Uredbe o pravima putnika zahtijeva da mu se isplati iznos od 300 eura te u biti tvrdi da putnik ima pravo na odštetu jer mu tuženik nije ponudio zamjenski let [**orig. str. 4.**] kojim je na svoje konačno odredište u Bangkoku (BKK) zaista mogao stići u roku od dva sata nakon planiranog dolaska leta OS 25. Međutim, tuženik ima pravo na smanjenje iznosa odštete u skladu s člankom 7. stavkom 2. Uredbe zato što je stigao na konačno odredište u roku od četiri sata.

**Tuženik** osporava tužbeni zahtjev, traži da se tužba odbije te sažeto navodi da putnik nema pravo na odštetu zato što je let TK 68 sletio u 15 sati kako je i planirano.

Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu), koji je odlučivao u prvom stupnju, pobijanom je **presudom** prihvatio tužbeni zahtjev. S obzirom na utvrđene nesporne [*omissis*] činjenice koje se navode na početku, taj je sud u pravnom pogledu zaključio da iz teksta Uredbe jasno proizlazi da je [u okviru članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. Uredbe o pravima putnika] relevantna usporedba planiranog vremena dolaska prvotnog leta s vremenom stvarnog dolaska zamjenskog leta na konačno odredište. Stoga se zračni prijevoznik oslobađa isplate odštete samo ako je putnik ponuđenim zamjenskim letom stvarno stigao na svoje konačno odredište najviše dva sata kasnije nego što se to prvotno predviđalo. Ako to nije slučaj, putnik zbog otkazivanja prvotnog leta kojim je planirao putovati ima pravo na odštetu, čak i kad bi se na temelju zamjenskog leta, da se taj let izveo kako je planirano, tuženik oslobodio obveze isplate odštete. U ovom slučaju putnik je, u skladu s planom, letom OS 25 trebao sletjeti u 14.20, ali je u stvarnosti na svoje [**orig. str. 5.**] konačno odredište sletio letom TK 68 tek u 16.47. Stoga je osnovano pravo na odštetu koja se na temelju članka 7. stavka 2. točke (c) Uredbe o pravima putnika umanjuje za 50 %. Prvostupanjski sud nije razmatrao pitanje primjenjuju li se uopće odredbe Uredbe o pravima putnika na predmetne činjenice.

Protiv te presude tuženik je podnio **žalbu** pred ovim sudom sa zahtjevom da se pobijana presuda preinači na način da se odbije tužbeni zahtjev. Žalitelj u biti tvrdi da iz teksta članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. Uredbe o pravima putnika ne proizlazi da za utvrđivanje vremenskog okvira koji se navodi u tom članku treba uzeti u obzir stvarni dolazak na konačno odredište. Naprotiv, relevantna je usporedba planiranog dolaska prvotno rezerviranog leta s planiranim dolaskom zamjenskog leta.

Tužitelj u svojem **odgovoru na žalbu** u biti tvrdi da je stajalište koje zastupa prvostupanjski sud pravilno zato što se u pogledu uzimanja u obzir planiranog vremena dolaska zamjenskog leta ne osigurava da putnik neće imati probleme zbog kašnjenja u dolasku na konačno odredište.

Od suda koji je uputio zahtjev traži se da, **kao žalbeni sud**, odluči o tužiteljevim zahtjevima u drugom i zadnjem stupnju. Pritom se [*omissis*] treba ograničiti na ispitivanje pravnih pitanja.

### **Prethodna pitanja: [orig. str. 6.]**

#### **Prvo pitanje:**

U skladu s člankom 3. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika ta se uredba primjenjuje na

(a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje;

(b) putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.

Iz detaljne napomene Suda Europske unije u presudi od [11. lipnja 2020.] u predmetu C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (t. 31. i sljedeće), koji se odnosio na let s jedinstvenom rezervacijom iz Fortaleza (Brazil) preko Lisabona (Portugal) u Oslo (Norveška), može se zaključiti da je potvrdio primjenu Uredbe o pravima putnika samo na temelju članka 47. stavka 2. Sporazuma o EGP-u, u vezi s njegovim člankom 126. stavkom 1., točkom 8. Protokola 1. tog sporazuma i njegovim Prilogom XIII., pod ondje određenim uvjetima, na letove čija se polazišna ili odredišna zračna luka nalazi na norveškom području [*omissis*]. U skladu s tim, presjedanje na području Unije (Lisabon) nema nikakav učinak na temelju kojeg se utvrđuje primjena Uredbe o pravima putnika.

Međutim, to bi u ovom slučaju značilo da se na predmetnu rezervaciju leta KIV-VIE-BKK ne primjenjuje Uredba o pravima putnika.

Unatoč tomu, postavlja se pitanje je li, s obzirom na osiguravanje visoke razine zaštite u skladu s uvodnom izjavom 1. **[orig. str. 7.]** Uredbe, taj rezultat tumačenja u skladu s namjerom zakonodavca Unije.

Naime, u slučaju da se ta dva leta nisu rezervirala zajedno, svaki od njih bio bi itekako obuhvaćen područjem primjene Uredbe na temelju jasnog teksta članka 3. stavka 1. Uredbe o pravima putnika. Putnik nema pravo na zaštitu samo zbog toga što je riječ o jedinstvenoj rezervaciji.

Stoga se određenim dodatnim (planiranim) prijevozom koji izvršava isti zračni prijevoznik povezanim letom u područje Unije ili povezanim letom iz područja Unije putniku uskraćuje zaštita na koju bi imao pravo da nije dodatno rezervirao drugi let.

**Drugo pitanje:**

U ovom slučaju relevantno je pitanje treba li odredbu članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. Uredbe o pravima putnika, u skladu s kojom

*u slučaju otkazivanja leta dotični putnici imaju pravo na isplatu odštete od stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska,*

tumačiti ovisno o tome uzima li se u obzir vremenskim okvirom koji se propisuje tom odredbom planirano ili stvarno vrijeme polaska i dolaska zamjenskog prijevoza. U pogledu uzimanja u obzir planiranog dolaska na konačno odredište (vremenska razlika: 40 minuta), ne bi postojalo pravo na odštetu. U pogledu uzimanja u obzir stvarnog dolaska (vremenska razlika: dva sata i 27 minuta), pravo na odštetu bilo bi osnovano. **[orig. str. 8.]**

U uobičajenoj jezičnoj uporabi, riječ je o „omogućavanju” ako su utvrđeni činjenični uvjeti za ostvarivanje cilja te u tom slučaju samo o adresatu ovisi hoće li ostvariti mogućnost koja mu se pruža. Međutim, kako bi uzeo u obzir činjenične okolnosti, zakonodavac je zaista mogao odabrati tekst koji je jasniji u jezičnom smislu. Taj argument može se ipak primijeniti i na suprotnu situaciju jer i u slučaju da je autor uredbe namjeravao uzeti u obzir samo planirane podatke koji se odnose na zamjenski let, postojala bi mogućnost jezično jasnije verzije.

Stoga valja razmotriti druge jezične verzije teksta Uredbe. Pritom se može zaključiti da su primjerice engleska

*„[...] are offered re-routing, allowing them to [...]”*

i francuska verzija

*„[...] un réacheminement leur permettant [...]”*

istovjetne njemačkoj verziji, ali se čini da se u nizozemskoj

*„[...] [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”*

i danskoj verziji

*„[...] og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.”*

jasno uzima u obzir stvarno vrijeme polaska i dolaska, dok se čini da se u talijanskoj verziji

*„[...] e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [orig. str. 9.] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.”*

stvarno vrijeme dolaska ne uzima u obzir kao relevantan element.

Koliko je žalbenom sudu poznato, barem se u prevladavajućoj sudskoj praksi nacionalnih sudova sporna odredba tumači na način da je relevantna usporedba planiranog vremena dolaska otkazanog leta sa stvarnim vremenom dolaska zamjenskog leta. [omissis]

Sud Europske unije u svojem je rješenju od [27. lipnja 2018. *flightright/Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496)] također naglasio razliku između planiranog dolaska otkazanog leta i stvarnog dolaska zamjenskog leta. Međutim, iz činjenica na kojima se temeljilo to rješenje nije se moglo zaključiti je li i razlika između planiranog dolaska otkazanog leta i stvarnog dolaska zamjenskog leta iznosila više od dva sata. Prethodno pitanje također se nije odnosilo na tumačenje članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe o pravima putnika koje je sporno u ovom slučaju, nego na neusklađenost te odredbe i presude Suda Europske unije od [19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.* (spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)].

Međutim, žaliteljjev argument, u skladu s kojim treba uzeti u obzir planirana vremena letenja zamjenskog leta, u potpunosti je osnovan jer na dvama primjerima pokazuje da uzimanje u obzir samo stvarnih vremena zamjenskog leta može uzrokovati posljedice koje su očito protivne ciljevima Direktive o pravima putnika koji se odnose na to da se osigura visoka razina zaštite putnika za koje [orig. str. 10.] uskraćeni ukrcaj, otkazivanje ili duže kašnjenje leta u polasku predstavlja ozbiljne probleme (uvodne izjave 1. i 2.).

#### Prvi primjer:

Vremena letenja koja se odnose na iznenada otkazan let obuhvaćaju razdoblje od 10 sati do 12 sati. Putnik dobiva ponudu za zamjenski let, čiji je početak vožnje (*off block*) određen u sedam sati. Međutim, let je zatim u polasku kasnio dva i pol sata te je početak vožnje bio tek u 9.30. Putnik nema pravo na odštetu, iako su mu u ovom slučaju istodobno uzrokovane dvije neugodnosti, naime najprije to da je dobio ponudu koja nije u skladu s kriterijima iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. Uredbe (što može dovesti i do toga da u zračnu luku treba stići znatno ranije nego što je to planirao) te zatim i kašnjenje (iako je iznosilo manje od tri sata). U tom je smislu stvarni zračni prijevoznik otkazanog leta čak i „nagrađen” za kašnjenje zamjenskog leta.

#### Drugi primjer:

Vremena letenja koja se odnose na iznenada otkazan let obuhvaćaju razdoblje od 10 sati do 12 sati. Putnik dobiva ponudu za zamjenski let, čiji je početak vožnje određen u devet sati. Time se smanjuju putnikovi problemi zato što zapravo samo treba „pretrpjeti” izmjenu rezervacije, ali su njegova vremena putovanja u biti jednaka planiranim. Putnik ni u tom slučaju nema pravo na odštetu. Međutim, ako odgovarajući let zbog brzog ukrcavanja (primjerice zato što se zamjenskim letom prevozi znatno manji broj putnika) polijeće ranije nego što se to planiralo, tako da je primjerice početak vožnje već u 8.55, to bi dovelo do toga da putnik sada ima pravo na odštetu zato što je let poletio više od jednog sata ranije nego prvotno rezervirani let. Stoga bi zračni prijevoznik bio u boljem položaju kad ne bi žurio s ukrcavanjem, a putnik bi dobio naknadu štete zato što je let poletio nekoliko minuta ranije iako su se vremena letenja, za razliku od prethodnog primjera, **[orig. str. 11.]** tek neznatno izmijenila. U tom bi slučaju zračni prijevoznik otkazanog leta bio „kažnjen” zbog brzog ukrcavanja na zamjenski let koji izvodi stvarni zračni prijevoznik.

U tekstu odredbe ne postoje nikakve naznake za to da se člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkama ii. i iii. Uredbe o pravima putnika namjeravalo razlikovati između toga da u pogledu vremena polaska treba uzeti u obzir planirana vremena, a u pogledu vremena dolaska treba uzeti u obzir stvarna vremena.

Osim toga, valja uzeti u obzir sljedeće: čini se da se u skladu s tekstom pravnog pravila koje treba tumačiti („*ponuđeno im je*”) polazi od toga da zračni prijevoznik samo treba dati odgovarajuću ponudu za zamjenski let (koja se stvarno može prihvatiti) te da stoga u svakom slučaju treba izvršiti samo izmjenu rezervacije i premještanje na zamjenski let u pogledu kojeg on ne treba biti stvarni zračni prijevoznik. Dakle, on sam nije dužan izvesti zamjenski let, nego putniku samo treba „omogućiti” taj zamjenski let. Međutim, time se postavlja pitanje treba li eventualno kašnjenje zamjenskog leta, na koje on u određenim okolnostima ne može utjecati, uopće pripisati tuženom zračnom prijevozniku ili je ponudom izmjene rezervacije (i izvršavanjem te izmjene u slučaju da putnik prihvati ponudu) već ispunio sve svoje obveze kako bi mogao spriječiti nastanak prava na odštetu.

To treba istaknuti osobito s obzirom na okolnosti nedavno donesene presude Suda Europske unije od [12. ožujka 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204)], u skladu s kojom neugodnosti koje su za putnika nastale zbog otkazivanja rezerviranog leta i zbog dužeg kašnjenja zamjenskog leta treba zasebno ocijeniti i one eventualno mogu dovesti do nastanka dvaju **[orig. str. 12.]** prava na odštetu (presuda [*omissis*] *Finnair*, t. 31.).

U slučaju da se uzme u obzir stvarno vrijeme dolaska zamjenskog leta, to bi moglo dovesti do različitih pravnih posljedica u usporedivim situacijama.

Treći primjer:

Let koji je iznenada otkazan trebao je sletjeti na konačno odredište u 15 sati. Zamjenski let koji je ponuđen putniku u stvarnosti je sletio na konačno odredište u 20 sati.

#### Prva mogućnost

Zračni prijevoznik premješta putnika na zamjenski let koji, u skladu s planom, treba sletjeti na konačno odredište u 16 sati.

U tom slučaju putnik ima pravo na dvije odštete: s jedne strane, ima pravo na odštetu od zračnog prijevoznika koji je trebao izvesti otkazani let zato što je stvarni dolazak zamjenskog leta u odnosu na planirani dolazak otkazanog leta kasnio pet sati te se stoga nisu poštovala vremenska ograničenja iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. Uredbe i, s druge strane, ima pravo na odštetu od stvarnog zračnog prijevoznika zamjenskog leta zato što se taj let u odnosu na njegov plan letenja izveo sa znatnim kašnjenjem u dolasku od četiri sata.

#### Druga mogućnost

Zračni prijevoznik premješta putnika na zamjenski let koji, u skladu s planom, treba sletjeti na konačno odredište u 18.30.

U tom slučaju putnik također ima pravo na odštetu od zračnog prijevoznika koji je trebao izvesti otkazani let. Međutim, nema pravo na odštetu od stvarnog zračnog prijevoznika zamjenskog leta jer se taj let u odnosu na njegov plan letenja izveo sa kašnjenjem u dolasku od samo jednog sata i 30 minuta.

Neugodnosti za putnika u oba su slučaja jednake: otkazivanje prvotnog leta i kašnjenje od pet sati u odnosu na planirani dolazak otkazanog leta. **[orig. str. 13.]**

Međutim, kad bi se umjesto stvarnog dolaska uzeo u obzir planirani dolazak zamjenskog leta, putnik bi u oba slučaja imao pravo na samo jednu odštetu, odnosno u pogledu prve mogućnosti od stvarnog zračnog prijevoznika zamjenskog leta, a u pogledu druge mogućnosti od stvarnog zračnog prijevoznika otkazanog leta.

Stoga sud koji je uputio zahtjev smatra da tumačenje, u skladu s kojim u pogledu pitanja treba li za ispunjavanje uvjeta za oslobođenje od isplate odštete iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. (kao i podtočke ii.) Uredbe o pravima putnika uzeti u obzir stvarno vrijeme dolaska zamjenskog leta, može dovesti do rješenja u kojem ili slične situacije dovode do različitih pravnih posljedica ili u kojem se putniku oduzima pravo koje mu je naizgled nastalo iako su se njegove neugodnosti povećale. Čini se da takvi rezultati tumačenja nisu u skladu sa svrhom Uredbe, osobito s njezinim uvodnim izjavama 1. i 2.

Budući da se to pitanje u sudskoj praksi Suda Europske unije, barem koliko je to razvidno sudu koji je uputio zahtjev, nije konačno pojasnilo te da sud koji je

uputio zahtjev namjerava usvojiti tumačenje koje se razlikuje od ostalih odluka nacionalnih sudova, ovaj sud bio je obvezan uputiti zahtjev za prethodnu odluku.

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) [*omissis*]

Korneuburg, 25. kolovoza 2020.

[*omissis*]

RADNI DOKUMENT