

Predmet C-345/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

16. travnja 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Amtsgericht Düsseldorf (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

6. prosinca 2018.

Tužitelj

EUflight.de GmbH

Tuženik:

Eurowings GmbH

[omissis]

Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu)

Rješenje

u sporu

EUflight.de GmbH protiv Eurowings GmbH

I.

Sudu EU u skladu s člankom 267. UFEU-a upućuje se radi tumačenja sljedeće prethodno pitanje:

„Trebaju li odredbe iz članaka 4., 5., 6. i 7. Uredbe 261/2004 tumačiti na način da putnici, koji se rezerviranim letom do konačnog odredišta prevoze više od jednog sata prije planiranog polijetanja, odgovarajućom primjenom članka 7. Uredbe 261/2004 primaju odštetu?“

Može li se odšteta smanjiti u skladu s člankom 7. stavkom 2. ovisno o duljini leta ako je vrijeme dolaska prije tamo navedenih kašnjenja dolaska, čak i prije dolaska predviđenog redom letenja?

Je li mogućnost smanjenja isključena ako je vrijeme polijetanja toliko prije vremena polijetanja predviđenog redom letenja koliko je predviđeno graničnim vrijednostima za kašnjenja u članku 7. stavku 2. (to jest više od dva, tri ili četiri sata)?”

II.

Tužitelj na temelju ustupljenog prava dvaju ustupitelja zahtijeva odštetu u visini od 250 eura za svakog ustupitelja u skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (a) Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba 261/2004). [orig.str. 2.]

Tuženik je njemački zračni prijevoznik. Ustupitelji su kod tuženika rezervirali let iz Münchena u Pariz, broj leta EW1926, koji je prema redu letenja trebao poletjeti 1. siječnja 2018. u 17.20 sati u Münchenu te sletjeti u 18.45 sati u Parizu.

Let je otkazan te su ustupitelji prevezeni zamjenskim letom LH2234 koji je poletio 1. siječnja 2018. u 15.54 sati u Münchenu i sletio istog datuma u 17.20 sati u Parizu. Ustupitelji su na konačno odredište stigli stoga 1 sat i 25 minuta ranije od planiranog vremena dolaska, međutim, njihovo je putovanje i počelo 1 sat i 26 minuta ranije nego što je planirano.

III.

Prije svega je upitno je li tako preuranjeni let obuhvaćen područjem primjene članka 7. i zatim, primjenjuje li se moguća analogija u navedenom slučaju na cijeli članak, dakle i na mogućnost umanjenja iz stavka 2.

1.

Upitno je može li uopće „preuranjenost” tada stvarno provedenog leta biti osnova za odštetu ako iznosi više od jednog, a manje od tri sata.

U skladu sa sudskom praksom Suda (presuda od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, u daljnjem tekstu: presuda Sturgeon) za odgovarajuću primjenu članka 7. na kašnjenja presudna je usporedba situacije putnika kojem je otkazan let i situacije putnika kojem let kasni (t. 50.). Razlog za odštetu je da se šteta koja se sastoji od gubitka vremena može nadoknaditi samo odštetom (t. 52. do 54.). U presudi je utvrđeno da se predmetne osobe nalaze u usporedivoj situaciji u pogledu štete u obliku gubitka vremena (t. 54.).

Relevantni gubitak vremena Sud nastoji utvrditi u točki 57. na temelju odredbe članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke (iii). Sud je pritom odredio iznos na temelju vremenskog okvira unutar kojeg se mora izvršiti zamjenski prijevoz bez isplate odštete u slučaju otkazivanja leta. Pritom izričito uzima u obzir „trajanje”. Odmah zatim u točki 58. ponovno se razmatra načelo jednakog postupanja. U točki 61. ponovno se gubitak vremena opisuje isključivo kao kašnjenje od tri sata ili više. U točki 62. Sud zatim nalazi razlog za razlikovanje između običnog kašnjenja dužeg od dva sata u skladu s člankom 6. i „dugog kašnjenja” iz uvodne izjave [**orig. str. 3.]** 15. čime očito želi opravdati neželjenu pravnu prazninu u članku 6. za duga kašnjenja koja je potrebna za analogiju.

Presudom Sturgeon nisu u potpunosti izjednačeni putnici otkazanih letova s putnicima letova koji kasne. Naime, ipak u skladu s dosadašnjom sudskom praksom Suda putnici kojima let kasni više od dva sata, ali manje od tri sata, unatoč jednakom gubitku vremena u usporedbi s otkazivanjem leta, nemaju pravo na odštetu. Stoga se pitanje smanjenja odštete postavlja samo za letove na duge udaljenosti (t. 63.).

Dakle više je razloga u prilog tomu da samo kašnjenje, a ne i preuranjeno izvršenje istog leta, može biti osnova za odštetu.

Usto, Sud u rješenju od 27. lipnja 2018. flightright, C-130/18, ECLI:EU:C:2018:496 u točkama 21. i 22. razlikuje otkazivanje i kašnjenje kojom opravdava da se u slučaju otkazivanja odšteta osigurava već za gubitak vremena od dva sata (makar smanjena), a u slučaju kašnjenja tek za gubitak vremena od tri sata.

Smatram da se prethodna razmatranja ne protive nužno isplati odštete u slučaju preuranjenog polijetanja (i tada također dolaska s kašnjenjem manjim od tri sata).

Naime, „preuranjenost” bi u svakom slučaju mogla biti uzrok gubitka vremena koji se mora nadoknaditi novčanom odštetom. U skladu s time ni dolazak više od jednog sata ranije od dolaska predviđenim redom letenja ne isključuje odštetu zbog otkazivanja. Činjenica da Sud u presudi Sturgeon uzima u obzir gubitak vremena u odnosu na „trajanje” leta (ili se misli na vrijeme čekanja?), čini se nedosljedno i pomalo nejasno. Naime, putnicima otkazanih letova odšteta se isplaćuje čak i ako nisu pretrpili gubitak vremena jer je zamjenski let trajao jednako dugo.

Stoga se šteta zapravo ne sastoji od gubitka vremena, nego od gubitka mogućnosti (unutar vremenskog okvira od sat vremena prije i dva sata nakon dolaska predviđenog redom letenja) da se raspolaže svojim vremenom na način kako je prvotno planirano. Člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom (iii) se dakle štiti ne samo vrijeme nakon dolaska predviđenog redom letenja, nego i vrijeme prije polijetanja predviđenog redom letenja. U tom se pogledu [**orig. str. 4.]** putnik (odnosno njegova sloboda raspolaganja svojim vremenom) još snažnije štiti (naime za jedan sat).

Uredba 261/2004 uopće ne uređuje prisilno preuranjeno polijetanje s istim letom. Jasne odredbe iz članka 6. o kašnjenjima dužim od dva sata ne protive se postojanju nenamjerne pravne praznine i stoga mogućej primjeni analogije. Stoga postoji situacija za primjenu analogije, nužna usporediva situacija putnika. U skladu s time, može se opravdano tvrditi da putnici koji se prevoze s istim letom jedan sat ranije od vremena polijetanja analognom primjenom članka 7. imaju pravo na odštetu.

2.

Smatram da moguća analogija mora u svakom slučaju dovesti do primjene cijelog članka 7. Međutim, u tom je slučaju upitno, je li raniji prijevoz preusmjeravanje u smislu članka 8. na koji se upućuje.

Člankom 8. stavkom 1. točkom (b) predviđa se zamjenski prijevoz do konačnog odredišta po sukladnim uvjetima i „prvom mogućom prilikom”. Međutim, time se može misliti samo na prijevoz putnika prvom mogućom prilikom nakon prvotno planiranog polaska.

Sam tekst Uredbe uređuje samo slučajeve kašnjenja; slučaj preuranjenog dolaska u konačno odredište u odnosu na planirano vrijeme dolaska ne uređuje se Uredbom. U kontekstu uvodnih izjava na kojima se temelji Uredba valja pretpostaviti da se prvom mogućom prilikom u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) u svakom slučaju misli na trenutak nakon prvotnog trenutka polaska. Tako se u uvodnoj izjavi 13. Uredbe 261/2004 navodi da bi putnici trebali biti zbrinuti na odgovarajući način dok čekaju kasniji let. Uvodna izjava 18. također govori o zbrinjavanju putnika koji čekaju kasniji let.

Tomu u prilog govori i činjenica da Uredba 261/2004 treba reducirati probleme i neugodnosti koje putnicima uzrokuje otkazivanje njihova leta. Stoga bi prijevoznike trebalo potaknuti da o otkazivanju leta putnike izvijeste pravovremeno, u smislu članka 5. stavka 1. točke (c), prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da im uz to ponude prihvatljivo preusmjeravanje kako bi putnici [orig. str. 5.] mogli izvršiti druge pripreme. Pritom su pretpostavke koje se utvrđuju za preusmjeravanje razumljivo obrnuto razmjerne trenutku u kojem su putnici obaviješteni o otkazivanju. U tom pogledu smisao i svrhu Uredbe 261/2004 treba uzeti u obzir uz razumijevanje članka 7. stavka 2. točke (a) prema kojem smanjenje odštete ne dolazi u obzir ako se ne poštuju razumne mjere, kako su definirane člankom 5. stavkom 1. točkom (c), te je putnik na preusmjeravanje morao stići više od jednog sata prije planiranog polijetanja.

Međutim, ako se okolnost da je u svim jezičnim verzijama riječ o „može” („may”, „podrá” itd.) shvati kao mogućnost donošenja odluke po načelu *ex aequo et bono*, smanjenje odštete bilo bi neprimjereno u slučaju pomicanja na raniji let, s za tri sata ili više ranijim dolaskom. To možda ipak nije slučaj ako je preuranjenost manja od tri sata.

IV.

Postupak se prekida do konačne odluke Suda EU.

[*omissis*] (mjesto, datum)

[*omissis*] (ime suca koji je donio rješenje)

RADNI DOKUMENT