

Predmet C-661/19**Zahtjev za prethodnu odluku****Datum podnošenja:**

6. rujna 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Handelsgericht Wien (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

28. kolovoza 2019.

Tužitelj:

flightright GmbH

Tuženik:

Austrian Airlines AG

Republika Austrija

Handelsgericht Wien (Trgovački sud u Beču, Austrija)

Handelsgericht Wien (Trgovački sud u Beču) kao žalbeni sud [omissis] u predmetu tužitelja **flightright GmbH**, [omissis] D-[omissis] Potsdam, [omissis] protiv tuženika **Austrian Airlines AG**, [omissis] Zračna luka Beč, [omissis] radi 300 eura, uključujući kamate i troškove, o žalbi protiv presude Bezirksgerichta für Handelssachen Wien (Općinski trgovački sud u Beču) od 19. prosinca 2018. [omissis] donio je

Rješenje

U skladu s člankom 267. stavkom 3. UFEU-a Sudu Europske unije upućuje se sljedeće prethodno pitanje:

Treba li članak 7. stavak 1. drugu rečenicu u vezi sa stavkom 4. 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 [...] te o stavljanju izvan snage

Uredbe (EEZ) br. 295/91 tumačiti na način da je u slučaju prijevoza osoba zračnom linijom koja se sastoji od dvaju letova bez značajnijeg zadržavanja u transfernoj zračnoj luci za iznos prava na odštetu relevantna samo [orig. str. 2.] dužina druge dionice puta, ako je tužba podnesena protiv stvarnog zračnog prijevoznika koji je izveo drugu dionicu puta na kojoj je došlo do nepravilnosti a prijevoz na prvoj dionici puta izveo je drugi zračni prijevoznik?

Postupak se prekida do donošenja odluke o zahtjevu za prethodnu odluku Suda Europske unije.

O b r a z l o ž e n j e:

I. Činjenično stanje

Obojica dotičnih putnika rezervirala su putovanje s povratnim letom iz Innsbrucka za Reykjavik, pri čemu je let u oba smjera bio podijeljen te je najprije išao samo do Frankfurta. Tako su ukupno četiri leta (Innsbruck – Frankfurt, Frankfurt – Reykjavik, Reykjavik – Frankfurt, Frankfurt – Innsbruck) bila rezervirana pod jedinstvenim „Lufthansinim rezervacijskim kodom”.

Povratno putovanje sastojalo se od sljedećih letova:

- **LH 869 od Keflavika do Frankfurta:**
 - očekivano vrijeme polaska 24. lipnja 2017. u 00:30 sati
 - očekivano vrijeme dolaska 24. lipnja 2017. u 06:00 sati
- **LH 1584 (OS 278) od Frankfurta do Innsbrucka:**
 - očekivano vrijeme polaska 24. lipnja 2017. u 08:55 sati
 - očekivano vrijeme dolaska 24. lipnja 2017. u 10:00 sati

Prvi let LH 869 izvelo je društvo Deutsche Lufthansa. Drugi let LH 1584 (OS 278) izveo je [orig. str. 3.] tuženik. Taj let otkazalo je društvo Deutsche Lufthansa.

Obojica putnika premještena su na sljedeće letove:

- **LH 1234 od Frankfurta do Beča:**
 - očekivano vrijeme polaska 24. lipnja 2017. u 08:50 sati
 - očekivano vrijeme dolaska 24. lipnja 2017. u 10:10 sati

Putnici su nakon toga premješteni na vlak od Zračne luke Beč do Innsbrucka. To je bila najbrža opcija prijevoza putnika do Innsbrucka kao njihova konačnog odredišta.

Udaljenost između Zračne luke Keflavik, Reykjavik, Island i Zračne luke Innsbruck je prema metodi za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome iznosila 2777 km, dok je ona od Zračne luke Frankfurt i Zračne luke Innsbruck, nasuprot tomu, iznosila manje od 1500 km.

Tužitelj zastupa putnike u postupku protiv zračnih kompanija koji su mu u tu svrhu ustupili svoje tražbine. Tuženik je zračna kompanija.

Obojica putnika ustupila su tužitelju tražbine zbog otkazivanja leta i promjene rezervacije.

Društvo Deutsche Lufthansa isplatilo je tužitelju 6. ožujka 2018. odštetu u iznosu od 250 eura za svakog od putnika.

II. Argumenti stranaka

Tužitelj potražuje 300 eura na ime preostalog dijela prava na odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004 te tvrdi da za svakog od putnika ima pravo na odštetu u iznosu od 400 eura s obzirom na to da [**orig. str. 4.**] udaljenost između Reykjavika i Innsbrucka iznosi više od 1500 km. Tuženik je pasivno legitimiran kao stvarni zračni prijevoznik. Tužitelj tvrdi da se radi o jedinstvenoj rezervaciji s jedinstvenim rezervacijskim kodom.

Tuženik osporava osnovu i iznos tužbenog zahtjeva te traži da se tužba odbije. Daljnje tražbine se trebaju istaći protiv društva Deutsche Lufthansa jer tuženik nije pasivno legitimiran. Ne može se pretpostaviti da se radi o jedinstvenoj rezervaciji u smislu Uredbe br. 261/2004. Tuženik tvrdi da plaćanje od strane društva Deutsche Lufthansa znači priznanje zbog čega zahtjevi u odnosu na njega ne postoje.

III. Tijek prethodnog postupka

Prvostupanjski sud je u cijelosti odbio tužbeni zahtjev.

Pravno gledano, kada različite zračne kompanije djeluju kao zračni prijevoznici, u slučaju kašnjenja drugog leta pri izračunu prava na odštetu u obzir treba uzeti samo dužinu drugog leta.

Stoga, tužitelj ima pravo samo na iznos od 250 eura po putniku. Međutim, taj iznos je prethodno platilo društvo Lufthansa.

Nasuprot tomu, tužitelj je podnio žalbu na tu odluku pozivajući se na pogrešnu pravnu ocjenu i zahtijevajući da se pobijana presuda izmijeni na način da se njome u cijelosti usvoji tužbeni zahtjev.

Tuženik zahtijeva da se tužiteljeva žalba ne usvoji.

Žalitelj u svojoj žalbi osporava pravno stajalište prvostupanjskog suda prema kojem je za iznos **[orig. str. 5.]** priznatog prava na odštetu relevantna samo dužina druge dionice puta.

IV. Prethodno pitanje

Pitanje o tome kako postupiti kada je pri letu s jedinstvenom rezervacijom i presjedanjem prvi let bio točan, ali putnik ipak zbog uskraćivanja prijevoza stigne na odredište sa zakašnjenjem koje mu daje pravo na odštetu, je dvojbeno. U skladu s odlukom njemačkog Amtsgerichta Erding (Općinski sud u Erdingu) *[omissis]* pravo na odštetu dodjeljuje se samo za drugu dionicu puta jer su neugodnosti pri duljim, još nedovršenim dionicama puta veće nego pri kraćim.

Njemački Amtsgericht Köln (Općinski sud u Kölnu) *[omissis]* je u slučaju jedinstvene rezervacije leta s njegovim pravodobnim izvršenjem na prvoj dionici puta i otkazivanjem druge dionice puta priznao samo pravo na odštetu u iznosu od 250 eura. To stoga jer je tek nakon nastupa smetnji potrebna zaštita putnika dok uredbom nije predviđen „retroaktivni učinak” izračuna dužine na dionicama leta koji su već prijedeni bez smetnji.

Prema Maruhnovu mišljenju *[omissis]* ti argumenti nisu uvjerljivi. Osobito u slučaju leta s jedinstvenom rezervacijom i dalje ne postoji očiti razlog zbog kojeg bi se pri podijeljenom letu trebalo odstupiti od načela prema kojem je kašnjenje na konačno odredište odlučujuće za iznos prava na odštetu za cijelu rutu leta.

O ovom pitanju Sud Europske unije još nije odlučivao. **[orig. str. 6.]**

V. Obveza upućivanja zahtjeva za prethodnu odluku i prekid postupka

Žalbeni sud je u ovom postupku sud najvišeg stupnja *[omissis]*. Pri tumačenju pitanja koja se tiču prava Unije, a koje je u ovom slučaju potrebno, ne može se pretpostaviti da je primjena prava Unije toliko očita (doktrina *acte-claire*) da ne ostaje mjesta nikakvoj razumnoj sumnji o odgovoru na postavljena pitanja.

[omissis] **Handelsgericht Wien**

[omissis] [potpis]