



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

7. rujna 2017.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Promet – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 7. stavak 1. – Opća pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – Let koji se sastoji od više dijelova – Pojam ‚udaljenost‘ koja se uzima u obzir”

U predmetu C-559/16,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka), odlukom od 4. listopada 2016., koju je Sud zaprimio 4. studenoga 2016., u postupku

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

protiv

Brussels Airlines SA/NV,

SUD (osmo vijeće),

u sastavu: M. Vilaras, predsjednik vijeća, J. Malenovský (izvjestitelj) i M. Safjan, suci,

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za B. Bossen, A. Bossen i G. Gräßmann, F. Puschkarski, *Rechtsanwältin*,
- za Brussels Airlines SA/NV, D. Smielick, *Rechtsanwalt*,
- za francusku vladu, D. Colas, E. de Moustier i M.-L. Kitamura, u svojstvu agenata,
- za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju P. Garofolija, *avvocato dello Stato*,

* Jezik postupka: njemački

– za Europsku komisiju, W. Mölls i N. Yerrell, u svojstvu agenata,
odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,
donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 7. stavka 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 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Birgit Bossen, Anje Bossen i Gudule Gräßmann, s jedne strane, i društva Brussels Airlines SA/NV, s druge strane, vezano uz iznos odštete koja im se mora isplatiti zbog dužeg kašnjenja leta u polasku te zrakoplovne kompanije.

Pravni okvir

- 3 U članku 2. točki (h) Uredbe br. 261/2004, naslovljenom „Definicije”, određuje se:

„Za potrebe ove Uredbe:

[...]

(h) ‚konačno odredište’ znači destinacija na karti predstavljena na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta; zamjenski povezani letovi koji su dostupni neće uzimati u obzir izvorno planirano vrijeme dolaska”.

- 4 Prema članku 5. stavku 1. točki (c) te uredbe:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[...]

- (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:
- i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
 - ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto [konačnog] odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
 - iii. 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 u mjesto [konačnog] odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.”

5 Članak 6. te uredbe formuliran je kako slijedi:

„Kašnjenje leta

1. Kada stvarni zračni prijevoznik razumno očekuje kašnjenje leta u polasku izvan vremena predviđenog redom letenja:

- (a) za dva sata i više za letove od 1 500 km ili kraće; ili
- (b) za tri sata ili više za sve letove unutar Zajednice duže od 1 500 km i za sve ostale letove između 1 500 km i 3 500 km; ili
- (c) za četiri sata ili više, u slučaju svih letova koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

[stvarni] zračni prijevoznik dužan je putnicima pružiti:

- i. pomoć propisanu u članku 9. stavku 1. točki (a) i članku 9. stavku 2.; i
- ii. kada je razumno očekivano vrijeme polaska najmanje dan nakon prethodno najavljenog vremena polaska, pomoć propisanu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i
- iii. kada je kašnjenje leta najmanje pet sati, pomoć propisanu člankom 8. stavkom 1. točkom (a).

2. U svakom slučaju, pomoć će se pružiti unutar gore propisanih vremenskih rokova, a s obzirom na svaku pojedinu kategoriju udaljenosti.”

6 U članku 7. iste uredbe predviđa se:

„Pravo na odštetu

1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

- (a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće;
- (b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1 500 km i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km;
- (c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto [krajnjeg] odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja. [...]

4. Udaljenosti iz stavaka 1. i 2. određuju se pomoću metode za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome.”

Glavni postupak i prethodno pitanje

7 Tužiteljice su kod Brussels Airlinesa rezervirale prijevoz za putovanje iz Rima (Italija) u Hamburg (Njemačka) s vezanim letom preko Bruxellesa (Belgija). Let iz Rima za Bruxelles trebao je poletjeti u 10:25 i sletjeti u 12:40 sati, dok je let iz Bruxellesa za Hamburg trebao poletjeti u 13:35 i sletjeti u 14:45 sati.

- 8 Let iz Rima za Bruxelles je kasnio. Zrakoplov je u Bruxelles sletio tek u 13:22 sati, pa tužiteljice nisu mogle stići na vrijeme na svoj vezani let.
- 9 One su potom u Hamburg prevezene sljedećim letom, koji je stigao u 18:35 sati, odnosno sa zakašnjenjem od tri sata i pedeset minuta u odnosu na prvotno planirano vrijeme dolaska.
- 10 Prema ortodromskoj metodi udaljenost između Rima i Hamburga iznosi 1326 km. Udaljenost između Rima i Bruxellesa iznosi 1173 km, a udaljenost između Bruxellesa i Hamburga 483 km, pa stoga ukupna udaljenost tih dvaju letova zajedno iznosi 1656 km.
- 11 Tužiteljice su pred Amtsgerichtom Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka) podnijele tužbu tražeći svaka odštetu u visini od 400 eura na temelju članka 7. stavka 1. Uredbe br. 261/2004.
- 12 Sud koji je uputio zahtjev navodi da je među strankama nesporno da tužiteljice imaju pravo na odštetu zbog dužeg kašnjenja leta u polasku, pri čemu je Brussels Airlines po toj osnovi svakoj već isplatio 250 eura.
- 13 Tužiteljice sada traže dodatni iznos od 150 eura za svaku jer su u izračun udaljenosti prema njihovu mišljenju morala biti uključena oba dijela leta te je ona stoga bila veća od 1500 km, a ne ortodromska udaljenost između Rima i Hamburga.
- 14 U tim je okolnostima Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Trebaju li članak 7. stavak 1. drugu rečenicu Uredbe (EZ) br. 261/2004 tumačiti na način da pojam ‚udaljenost‘ obuhvaća samo izravnu udaljenost između mjesta polijetanja i krajnjeg odredišta izračunatu prema ortodromskoj metodi, neovisno o stvarno prijedenoj udaljenosti leta?“

O prethodnom pitanju

- 15 Sud koji je uputio zahtjev svojim pitanjem u bitnome želi znati treba li članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da pojam „udaljenost“ u slučaju zračnih linija s vezanim letovima obuhvaća samo udaljenost između mjesta prvog polijetanja i konačnog odredišta, koju treba izračunati prema ortodromskoj metodi, neovisno o stvarno prijedenoj udaljenosti leta.
- 16 Uvodno treba reći da je nesporno da su tužiteljice iz predmeta u glavnom postupku pri dolasku na svoje konačno odredište pretrpjele kašnjenje za koje imaju pravo na odštetu. U tom je predmetu stoga jedino sporno određivanje iznosa te odštete prema uvjetima utvrđenima u članku 7. stavku 1. Uredbe br. 261/2004.
- 17 Najprije valja podsjetiti da se u tekstu članka 7. stavka 1. Uredbe br. 261/2004 navodi, među ostalim, da pozivanjem na taj članak putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu koji se kreće od 250 do 600 eura, ovisno o udaljenosti prijedenoj na odnosnim letovima, pri čemu se uzima u obzir krajnje odredište dotičnog putnika, a tu udaljenost, u skladu s člankom 7. stavkom 4. te uredbe, treba izračunati pomoću ortodromske metode određivanja rute.
- 18 U tom pogledu treba istaknuti da, iako članak 5. Uredbe br. 261/2004, koji se odnosi na otkazivanja letova, upućuje na članak 7. te uredbe, to, naprotiv, nije slučaj s člankom 6. iste uredbe, koji se odnosi na kašnjenja letova.

- 19 Međutim, Sud je podsjetio da svaki pravni akt Unije treba tumačiti u skladu s ukupnim primarnim pravom, uključujući načelo jednakog postupanja, kojim se zahtijeva da se u usporedivim situacijama ne postupa na različit način i da se u različitim situacijama ne postupa na jednak način, osim ako je takvo postupanje objektivno opravdano (vidjeti u tom smislu presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 33.).
- 20 Sud je utvrdio da u slučaju putnika na letovima koji kasne najmanje tri sata i putnika na letovima koji su otkazani i preusmjereni u okolnostima koje nisu u skladu s ograničenjima predviđenima u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe br. 261/2004 treba smatrati da se radi o usporedivim situacijama zato što i jedni i drugi trpe slične neugodnosti koje čine temelj za njihovu odštetu (vidjeti u tom smislu presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 34).
- 21 Iz toga slijedi da Uredbu br. 261/2004 treba tumačiti na način da putnici na letovima koji kasne najmanje tri sata moraju imati pravo na istu odštetu kao i putnici na otkazanim letovima koji su preusmjereni u okolnostima koje nisu u skladu s ograničenjima predviđenima u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe br. 261/2004 (vidjeti u tom smislu presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 38).
- 22 Navedenu sudsku praksu treba shvatiti na način da se njome zahtjeva da se prema objema kategorijama putnika spomenutima u prethodnoj točki postupa na jednak način, ne samo kada je riječ o samom stjecanju prava na odštetu nego i u pogledu visine takve odštete.
- 23 Stoga upravo u svjetlu tog zahtjeva treba tumačiti članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 kao i članak 5. stavak 1. točku (c) podtočku iii. te uredbe.
- 24 Kao što to slijedi iz samog teksta tih odredbi, njima se predviđa pravo na odštetu putnika, ali se ne pravi razlika prema tome jesu li putnici na konačno odredište stigli izravnim letom ili vezanim letovima.
- 25 Isto treba vrijediti i kada je riječ o izračunu visine takve odštete.
- 26 Naime, izbor i razmjer različitih mjera za koje se zakonodavac Unije odlučio u sklopu Uredbe br. 261/2004 variraju ovisno o značaju štete koju su putnici pretrpjeli (vidjeti u tom smislu presudu od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 85.). Različite razine iznosa odštete koja se isplaćuje putnicima treba stoga shvatiti tako da se njima odražavaju razlike u razmjerima neugodnosti koje je dotični putnik pretrpio u slučajevima predviđenima u članku 7. stavku 1. točkama (a) do (c) Uredbe br. 261/2004.
- 27 U tom smislu Sud je već naveo da razlog za obeštećenje putnika u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. te uredbe leži u tome što im je zbog otkazivanja leta u zadnji tren praktički oduzeta mogućnost da slobodno preorganiziraju svoje putovanje. Dakle, unatoč činjenici da iz ovog ili onog razloga do svojeg konačnog odredišta nužno moraju stići u određeno vrijeme, oni nikako ne mogu izbjeći gubitak vremena koji podrazumijeva nova situacija te u tom smislu nemaju nikakvog manevarskog prostora (presuda od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 35).
- 28 S obzirom na narav tako pretrpljene neugodnosti, činjenica da određeni putnici na koje se primjenjuje članak 5. stavak 1. točka (c) podtočka iii. Uredbe br. 261/2004 do konačnog odredišta ne putuju izravnim letom nego, naprotiv, vezanim letovima, što u potonjem slučaju dovodi do stvarnog povećanja prijedene udaljenosti, sama po sebi ne povećava razmjer neugodnosti u odnosu na onu koju imaju putnici koji putuju izravnim letom.
- 29 Pri određivanju visine odštete stoga treba uzeti u obzir samo udaljenost između mjesta prvog polijetanja i konačnog odredišta te zanemariti eventualne vezane letove.

- 30 Nadalje, kao što to sugerira zahtjev spomenut u točki 21. ove presude, istu metodu izračuna valja primijeniti kada je riječ o putnicima na letovima koji kasne najmanje tri sata.
- 31 Konkretno, Sud je naveo da su temelj za njihovo obeštećenje neugodnosti pretrpljene zbog gubitka vremena od najmanje tri sata u odnosu na njihov prvotno planirani prijevoz, kako je utvrđen, uključujući i u slučajevima vezanih letova, prilikom dolaska na njihovo konačno odredište (vidjeti u tom smislu presudu od 26. veljače 2013., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, t. 35.).
- 32 S obzirom na narav tako pretrpljenih neugodnosti, eventualne razlike u stvarno prijedenoj udaljenosti same po sebi nikako ne utječu na razmjer tih neugodnosti.
- 33 Iz svih navedenih razmatranja proizlazi da članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da pojam „udaljenost” u slučaju zračnih linija s vezanim letovima obuhvaća samo udaljenost između mjesta prvog polijetanja i konačnog odredišta, koja se izračunava prema ortodromskoj metodi, neovisno o stvarno prijedenoj udaljenosti leta.

Troškovi

- 34 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (osmo vijeće) odlučuje:

Članak 7. 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 treba tumačiti na način da pojam „udaljenost” u slučaju zračnih linija s vezanim letovima obuhvaća samo udaljenost između mjesta prvog polijetanja i konačnog odredišta, koja se izračunava prema ortodromskoj metodi, neovisno o stvarno prijedenoj udaljenosti leta.

Potpisi