



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
HENRIKA SAUGMANDSGAARDA ØEA
od 28. ožujka 2019.¹

Predmet C-163/18

**Osoba HQ,
osoba IP, zastupana po zakonskom zastupniku osobi HQ,
osoba JO
protiv
Aegean Airlines SA**

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio rechtbank Noord-Nederland (Sud za Sjevernu Holandiju, Nizozemska))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Opća pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – Članak 8. stavak 2. – Pravo na nadoknadu – Direktiva 90/314/EEZ – Putovanje u paket-aranžmanu – Otkazivanje leta – Stečaj organizatora putovanja – Pravo na nadoknadu vrijednosti zrakoplovne karte od strane zračnog prijevoznika”

I. Uvod

1. Zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio rechtbank Noord-Nederland (Sud za Sjevernu Holandiju, Nizozemska) odnosi se na tumačenje članka 8. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 261/2004², kojim se dodjeljuju usklađena prava putnicima u slučaju otkazivanja njihova leta, u vezi s odredbama Direktive 90/314/EEZ³, koja se odnosi na prava potrošača koji su kupili putovanja u paket-aranžmanima.

2. Zahtjev je upućen u okviru spora između nekoliko putnika i zračnog prijevoznika, u vezi s nadoknadom iznosa vrijednosti zrakoplovnih karata koju su zainteresirane osobe zahtijevale nakon otkazivanja leta koji je bio dio putovanja u paket-aranžmanu koje su kupile od drugog društva. Budući da tu nadoknadu nisu mogle dobiti od organizatora putovanja zbog njegova stečaja, tužitelji u glavnom postupku tvrde da im je u tom slučaju odštetu dužan platiti zračni prijevoznik odgovoran za otkazani let.

¹ Izvorni jezik: francuski

² Uredba 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.)

³ Direktiva Vijeća od 13. lipnja 1990. o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket aranžmanima (SL 1990., L 158, str. 59.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 60., str. 27.)

3. Zbog razloga navedenih u ovom mišljenju smatram da članak 8. stavak 2. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da putnik koji je nositelj prava na nadoknadu iznosa vrijednosti zrakoplovne karte u odnosu na organizatora svojega putovanja u paket-aranžmanu, na temelju nacionalnih odredbi kojima je prenesena Direktiva 90/314, nema mogućnost tražiti tu nadoknadu od stvarnog zračnog prijevoznika na temelju uredbe o kojoj je riječ, čak i ako navedeni organizator nije u financijskoj mogućnosti nadoknaditi iznos vrijednosti zrakoplovne karte i ako nije ispunio svoju obvezu pružanja dokaza o sigurnosti povrata predviđenu tom direktivom kako bi osigurao tu nadoknadu.

II. Pravni okvir

A. Direktiva 90/314

4. U skladu s člankom 1. Direktive 90/314 njezina je „svrha [...] usklađivanje zakona i drugih propisa država članica koji se odnose na paket aranžmane prodane ili ponuđene na prodaju na području Zajednice”.

5. Članak 4. stavak 6. točka (b) te direktive predviđa da „[a]ko [...], iz bilo kojeg razloga koji nije skrivio potrošač organizator otkáže paket aranžman prije dogovorenog datuma polaska, potrošač ima pravo [...] u najkraćem roku, na povrat svih iznosa uplaćenih prema ugovoru”.

6. Na temelju članka 5. stavka 1. navedene direktive, „[d]ržave članice moraju poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale odgovornost ugovorne stranke organizatora i/ili prodavatelja prema potrošaču za pravilno izvršenje obveza koje proizlaze iz ugovora, bez obzira na to da li te obveze moraju izvršiti organizator i/ili prodavatelj ili pružatelji usluga, ne dovodeći u pitanje pravo organizatora i/ili prodavatelja da poduzima mjere protiv drugih pružatelja usluga”.

7. Članak 7. iste direktive nalaže da „[u]govorna stranka organizator i/ili prodavatelj pružaju dovoljne dokaze o sigurnosti povrata uplaćenog novca i povratka potrošača u domovinu u slučaju insolventnosti”.

8. Direktiva 90/314 stavljena je izvan snage 1. srpnja 2018. Direktivom (EU) 2015/2302⁴, sukladno njezinu članku 29. Međutim, imajući u vidu datum nastanka činjenica u glavnom postupku u ovom se slučaju primjenjuje prva direktiva.

B. Uredba br. 261/2004

9. U skladu s uvodnim izjavama 1., 2. i 16. Uredbe br. 261/2004:

„(1) Aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

(2) Uskraćivanje ukrcaja i otkazivanje ili kašnjenje leta uzrokuju ozbiljne probleme i neugodnosti putnicima.

[...]

⁴ Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/314/EEZ (SL 2015., L 326, str. 1.)

(16) U slučajevima kada je paket tura otkazana iz drugih razloga, a koji se ne tiču otkazivanja samog leta, ova se Uredba ne primjenjuje.”

10. Članak 1. te uredbe, naslovljen „Predmet”, u stavku 1. točki (b) određuje da se tim instrumentom „utvrđuju, prema ovdje navedenim uvjetima, minimalna prava koja imaju putnici kada: [među ostalim] im je let otkazan”.

11. Članak 3. navedene uredbe, naslovljen „Područje primjene”, predviđa u stavku 6. da taj instrument „ne utječe na prava putnika propisana Direktivom 90/314/EEZ” i da se „ne primjenjuje u slučajevima kada se paket tura otkaže zbog razloga različitih od otkazivanja leta”.

12. Članak 5. iste uredbe, naslovljen „Otkazivanje leta”, u stavku 1. točki (a) određuje da „[u] slučaju otkazivanja leta, dotični putnici [...] imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 8.”

13. Članak 8. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo na vraćanje prevoznine ili preusmjeravanje“, u stavcima 1. i 2. predviđa:

„1. Upućivanjem na ovaj članak, putnicima se nudi izbor između:

- a)
- nadoknade u roku od 7 dana, u skladu s člankom 7. stavkom 3., cjelokupnog iznosa vrijednosti karte po cijeni po kojoj je kupljena, za dio ili dijelove putovanja koji nisu realizirani i za dio, ili dijelove putovanja koji su već ostvareni, ako let više služi svrsi prvotnog plana putovanja putnika, zajedno sa, kada je to primjereno,
 - povratnim letom u prvu točku polazišta, kada je to najranije moguće;
- b) preusmjeravanje [...] do njihovog konačnog odredišta prvom mogućom prilikom; ili
- c) preusmjeravanje [...] do njihovog konačnog odredišta kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo [...].

2. Stavak 1. [točka] (a) se također primjenjuje na putnike čiji letovi čine dio paketa, isključujući pravo na nadoknadu tamo gdje takvo pravo proizlazi iz Direktive 90/314.”

14. Članak 13. te uredbe, naslovljen „Pravo regresa” glasi „[u] slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži odštetu od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim pravom. Posebno se ovom Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da traži nadoknadu od tour operatora ili od druge osobe s kojom zračni prijevoznik ima ugovor. Sukladno tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava tour operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima”.

III. Glavni postupak, prethodna pitanja i postupak pred Sudom

15. Aegean Airlines SA, zračni prijevoznik sa sjedištem u Grčkoj, sklopio je ugovor o čarteru s društvom G. S. Charter Aviation Services Ltd (u daljnjem tekstu: G. S. Charter), društvom sa sjedištem u Cipru, na temelju kojeg je potonjem morao staviti na raspolaganje određen broj sjedala, u zamjenu za plaćanje cijene čartera. G. S. Charter je potom preprodao sjedala, među ostalim društvu Hellas Travel BV (u daljnjem tekstu: Hellas), organizatoru putovanja sa sjedištem u Nizozemskoj.

16. G. S. Charter i Hellas sklopili su ugovor prema kojem je od 1. svibnja do 24. rujna 2015. svakog petka trebao postojati povratni let između Krfa (Grčka) i Eelde (Nizozemska), Aegean Airlinesu trebao biti plaćen predujam, a plaćanje povratnog leta predviđenog za idući petak trebalo je izvršiti svakog ponedjeljka.

17. Dana 19. ožujka 2015. osoba HQ, osoba IP – zastupana po zakonskom zastupniku osobi HQ – i osoba JO (u daljnjem tekstu: HQ i dr.) rezervirale su kod društva Hellas povratne letove između Eelde i Krfa. Takvi letovi bili su dio putovanja u paket-aranžmanu, u smislu Direktive 90/314, čija je cijena plaćena društvu Hellas.

18. HQ i dr. su za te letove, predviđene za 17. i 24. srpnja 2015., primili elektroničke karte s logotipom Aegean Airlinesa kao i dokumente na kojima je društvo Hellas bilo navedeno kao čarter poduzetnik.

19. Društvo Hellas je 13. srpnja 2015. HQ-u i dr. poslalo dopis u kojem ih obavještava o tome da su navedeni letovi, kao i svi letovi kojima je polazište ili odredište Krf, otkazani, kako zbog stagnacije broja rezervacija tako i zbog otkazivanja koja su posljedica „nesigurnosti u pogledu situacije u Grčkoj” u to vrijeme. Osim toga, u njemu je navelo da intenzivni pregovori vođeni s Aegean Airlinesom nisu omogućili pronalazak rješenja za putnike/klijente društva Hellas.

20. U poruci elektroničke pošte u kojoj nije naznačen datum društvo Hellas je HQ-u i dr. pojasnilo da je Aegean Airlines, s obzirom na to da društvo Hellas više nije u mogućnosti poštovati cijenu dogovorenu s tim zračnim prijevoznikom, odlučio da više neće održavati letove počevši od 17. srpnja 2015.

21. Dana 3. kolovoza 2016. otvoren je stečajni postupak nad imovinom društva Hellas. To društvo HQ-u i dr. nije nadoknadilo iznos vrijednosti njihovih zrakoplovnih karata.

22. Potonji su pred nizozemskim sudom pokrenuli postupak kako bi on Aegean Airlinesu naložio da isplati naknadu štete zbog otkazivanja leta od 17. srpnja 2015. kao i da im nadoknadi iznos vrijednosti karata za taj let, na temelju, s jedne strane, članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004 te, s druge strane, njezina članka 8. stavka 1. točke (a).

23. Aegean Airlines protivio se tim zahtjevima pozivajući se na to da se Uredba br. 261/2004 ne primjenjuje u takvim okolnostima, osobito s obzirom na njezin članak 3. stavak 6.

24. Međutim, međuodlukom od 14. studenoga 2017. sud pred kojim je pokrenut postupak odbio je taj argument, s obrazloženjem da je primjena Uredbe br. 261/2004 u korist putnika koji imaju putovanje u paket-aranžmanu, na temelju navedene odredbe, isključena samo ako otkazivanje ne ovisi o volji zračnog prijevoznika da osigura ili ne let ili letove koji su dio tog putovanja, a to nije bio slučaj u ovom predmetu⁵.

⁵ U tom pogledu, taj je sud smatrao, s jedne strane, da je inicijativa za otkazivanje leta bila na društvu Aegean Airlines, koje je očito bilo spremno osigurati let samo ako mu društvo Hellas prethodno plati ugovorenu fiksnu cijenu i, s druge strane, da nisu niti navedeni razlozi niti je dokazano da je društvo Hellas najavilo otkazivanje putovanja u paket-aranžmanu zbog razloga koji se razlikuju od te odluke Aegean Airlinesa. Ističem da ću, s obzirom na to da je riječ o ocjeni činjenica, poći od pretpostavke suda koji je uputio zahtjev prema kojoj se na glavni postupak primjenjuje Uredba br. 261/2004.

25. Stoga je taj sud, sukladno navedenoj uredbi, HQ-u i dr. dodijelio paušalnu odštetu koju su zatražili zbog otkazivanja predmetnog leta⁶. S druge strane, nije odlučio o zahtjevu kojim je tražena nadoknada iznosa vrijednosti zrakoplovnih karata.

26. U pogledu potonjeg, društvo Aegean Airlines je u svoju obranu tvrdilo da, iako se Uredba br. 261/2004 primjenjuje u ovom slučaju, ostaje činjenica da je ovdje riječ o putovanju u paket-aranžmanu, tako da ono na temelju članka 8. stavka 2. te uredbe nije dužno HQ-u i dr. nadoknaditi iznos koji su oni platili društvu Hellas, organizatoru tog putovanja, za kupovinu svojih zrakoplovnih karata.

27. U tim je okolnostima, odlukom od 21. veljače 2018., koju je Sud zaprimio 1. ožujka 2018., rechtbank Noord-Nederland (Sud za Sjevernu Holandiju) odlučio prekinuti postupak i uputiti sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li članak 8. stavak 2. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da putnik koji na temelju Direktive 90/[314] o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket-aranžmanima (koja je prenesena u nacionalno pravo) ima pravo na nadoknadu iznosa vrijednosti svoje karte od svojega organizatora putovanja više ne može od zračnog prijevoznika zahtijevati nadoknadu?

2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje: može li putnik ipak zahtijevati nadoknadu iznosa vrijednosti svoje karte od zračnog prijevoznika ako treba smatrati da njegov organizator putovanja, ako bi ga se za to proglasilo odgovornim, financijski neće moći stvarno nadoknaditi iznos vrijednosti karte te da organizator putovanja nije pružio dokaze o sigurnosti povrata kako bi osigurao nadoknadu?”

28. Pisana očitovanja Sudu su podnijeli HQ i dr., Aegean Airlines, češka i njemačka vlada te Europska komisija. Na raspravi održanoj 16. siječnja 2019. saslušane su stranke glavnog postupka, njemačka vlada i Komisija.

IV. Analiza

A. O predmetu prethodnih pitanja

29. Svojim dvama prethodnim pitanjima, koja prema mojem mišljenju treba razmotriti zajedno s obzirom na njihovu usku povezanost⁷, sud koji je uputio zahtjev u biti postavlja pitanje o odnosu između Uredbe br. 261/2004 kojom se utvrđuje niz minimalnih prava u korist putnika, posebno u slučaju otkazivanja leta⁸, i Direktive 90/314, kojom se usklađuju mjerodavne odredbe država članica u pogledu potrošača koji su kupili putovanje u paket-aranžmanu⁹.

6 Pojašnjavam da putnici o kojima je riječ, na temelju zajedničke primjene navedenog članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. točke (b), u slučaju otkazivanja leta, od stvarnog zračnog prijevoznika moraju dobiti paušalnu odštetu u iznosu od 400 eura za sve letove unutar Zajednice duže od 1500 km, osim ako su o otkazivanju bili obaviješteni sukladno uvjetima predviđenima u točki (c).

7 Češka vlada i Komisija u svojim pisanim očitovanjima te društvo Aegean Airlines u svojem izlaganju također su predložili da se na njih da zajednički odgovor.

8 Ističem da se navedena pitanja odnose isključivo na zahtjeve za *nadoknadu iznosa vrijednosti* zrakoplovnih karata, s obzirom na to da su, u okviru glavnog postupka, već usvojeni zahtjevi za *paušalnu odštetu* koji se temelje na članku 5. stavku 1. točki (c) i članku 7. stavku 1. točki (b) Uredbe br. 261/2004, a riječ je o odredbama za koje je sud pred kojim se vodi postupak presudio da se primjenjuju u ovom slučaju (vidjeti točke 22. do 25. ovog mišljenja).

9 Ciljevi koji osobito proizlaze iz članka 1. svakog od tih dvaju instrumenata.

30. Konkretnije, taj sud zahtijeva od Suda da prvi put tumači članak 8. stavak 2. navedene uredbe, koji propisuje da *se pravilo* iz stavka 1. točke (a) tog članka – prema kojem putnik čiji je let otkazan mora od stvarnog zračnog prijevoznika¹⁰ moći istovremeno dobiti nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte¹¹ i ako je to potrebno, let koji će ga odvesti u njegovu prvu točku polazišta – „*također primjenjuje na putnike čiji letovi čine dio paketa* [,] *isključujući pravo na nadoknadu* [¹²] *tamo gdje takvo pravo proizlazi iz Direktive 90/314*” (moje isticanje).

31. Od Suda se traži da ponajprije utvrdi je li značenje te odredbe to da putnik koji je rezervirao let koji je dio otkazanog putovanja u paket-aranžmanu i koji stoga od organizatora svojega putovanja¹³ ima pravo zahtijevati da mu nadoknadi cjelokupni iznos vrijednosti karte na temelju Direktive 90/314¹⁴, kako je prenesena u nacionalno pravo¹⁵, stoga nema mogućnost zahtijevati nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte od zračnog prijevoznika na temelju Uredbe br. 261/2004.

32. Ako se prihvati to tumačenje, Sud će također u odgovoru na drugo upućeno pitanje morati pojasniti u kojoj to mjeri međutim ne bi vrijedilo u okolnostima kao što su one u glavnom postupku, odnosno u posebnom slučaju kada organizator o kojem je riječ u praksi nije u financijskoj mogućnosti¹⁶ nadoknaditi iznos vrijednosti karte¹⁷ niti je pružio ikakve dokaze o sigurnosti povrata kako bi osigurao tu nadoknadu.

33. Imajući u vidu očitovanja podnesena u ovom predmetu, o tom pitanju postoje dva suprotna stajališta. Prema prvom koje zastupaju HQ i dr. te Komisija, putnik koji je kupio let koji je dio otkazanog putovanja u paket-aranžmanu ima mogućnost zahtijevati nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte od stvarnog zračnog prijevoznika na temelju Uredbe br. 261/2004 ako tu nadoknadu nije mogao stvarno dobiti obraćanjem organizatoru svojega putovanja, na temelju nacionalnog prava kojim se prenosi Direktiva 90/314.

34. Suprotno tomu, prema drugom stajalištu koje zagovaraju Aegean Airlines te češka i njemačka vlada, takav putnik nema navedenu mogućnost s obzirom na to da je on u odnosu na svojeg organizatora putovanja nositelj prava na nadoknadu koje proizlazi iz Direktive 90/314, uključujući i onda kad izvršavanje tog prava nije imalo konkretnih učinaka zbog manjka organizatorovih financijskih sredstava. Slažem se s drugim mišljenjem zbog razloga navedenih u nastavku.

10 Pojam „stvarni zračni prijevoznik” kako je definiran člankom 2. točkom (b) te uredbe. Vidjeti također presudu od 4. srpnja 2018., Wirth i dr. (C-532/17, EU:C:2018:527, t. 17. i sljedeće).

11 Nadoknadu vrijednosti treba izvršiti u skladu s uvjetima iz točke (a) i članka 7. stavka 3. iste uredbe.

12 S obzirom na potonje izričaje, čini mi se očitim da na pravo na „povratni let u [njegovu] prvu točku polazišta” koje je kao dopuna predviđeno u drugoj alineji tog članka 8. stavka 1. točke (a), za razliku od „prava na nadoknadu iznosa vrijednosti” karte (o kojem je jedino riječ u ovom slučaju), ne utječe iznimka navedena na kraju stavka 2. istog članka. Isto vrijedi i za prava na „preusmjeravanje do [...] konačnog odredišta” koja su alternativno obuhvaćena točkama (b) i (c) navedenog stavka 1.

13 Pojmovi „paket” i „operator”, kako su definirani u članku 2. točkama 1. i 2. Direktive 90/314, na koji upućuje članak 2. točke (d) i (e) Uredbe br. 261/2004.

14 Na temelju članka 4. stavka 6. točke (b) te direktive.

15 Direktiva 90/314 prenesena je u nizozemsko pravo naslovom 7A, naslovljenim „Ugovor o putovanju”, sveska 7. Burgerlijk Wetboek (Građanski zakonik). Članak 7:504 stavak 3. tog zakonika putniku omogućuje da u slučaju da organizator putovanja raskine ugovor o putovanju, od njega među ostalim zahtijeva nadoknadu cijene zrakoplovnih karata.

16 Konkretnije, u ovom slučaju, zbog stečaja tog organizatora.

17 Čak i kad bi navedeni organizator bio „proglašen odgovornim”, prema pretpostavci suda koji je uputio zahtjev u skladu s njegovim drugim prethodnim pitanjem.

B. Predloženo tumačenje članka 8. stavka 2. Uredbe br. 261/2004

35. Tumačenje članka 8. stavka 2. Uredbe br. 261/2004 koje predlažem da se prihvati, koje bi dovelo do potvrdnog odgovora na prvo postavljeno pitanje i do niječnog odgovora na drugo postavljeno pitanje, prema mojem je mišljenju u skladu sa svim kriterijima za ocjenu koje obično primjenjuje Sud¹⁸, a koje ću razjasniti u nastavku.

1. O tekstu predmetnih odredbi

36. Prema mojem mišljenju, iz teksta navedenog stavka 2. proizlazi to da je i *samo postojanje* „prava na nadoknadu [koje] proizlazi iz Direktive 90/314” samo po sebi *dovoljno* kako putnik koji je kupio putovanje u paket-aranžmanu koje je otkazano zbog otkazivanja leta¹⁹ ne bi imao mogućnost da od stvarnog zračnog prijevoznika zahtijeva nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte na temelju te uredbe.

37. Naime, s obzirom na razne jezične verzije Uredbe br. 261/2004 uz francusku jezičnu verziju²⁰, čini mi se dovoljno jasnim da gore navedeni izraz treba razumjeti na način da je dovoljno da je zainteresirana osoba nositelj prava o kojem je riječ na temelju Direktive 90/314, kako je prenesena u pravne sustave država članica, i da nije odlučno znati dovodi li izvršavanje tog prava do stvarnog dobivanja željene nadoknade²¹. Mišljenja sam da zakonodavac Unije, u slučaju da je imao namjeru tom stavku 2. dati drugo značenje, zasigurno ne bi propustio biti izričitiiji, na način da bi pojasnio da Uredba br. 261/2004 mora proizvoditi svoje učinke kad pravo na nadoknadu koje proizlazi iz odredbi Direktive 90/314 nije ostvareno u praksi. Međutim, daleko od toga da zahtijeva da mora biti riječ o slučaju kad se navedena *nadoknada ne može dobiti* na temelju te direktive, on je naprotiv samo spomenuo postojanje *prava na naknadu koja eventualno može proizlaziti iz nje* ako su ispunjeni svi uvjeti navedeni u njoj.

38. Štoviše, u tekstu članka 8. stavka 2. Uredbe br. 261/2004, kao uostalom i u tekstu drugih odredbi potonje²², ništa ne upućuje na to da su njezini autori željeli isključiti slučaj u kojem se pojavljuju okolnosti poput onih iz drugog prethodnog pitanja²³, na način da bi nadoknadu iznosa vrijednosti karte bilo moguće zahtijevati od zračnog prijevoznika u slučaju da organizator putovanja u

18 Iz ustaljene sudske prakse proizlazi da odredbu prava Unije treba autonomno i ujednačeno tumačiti u cijeloj Uniji, a to tumačenje mora uzimati u obzir *tekst* te odredbe, njezin *kontekst*, *ciljeve* koji se žele postići propisom kojega je dio kao i *kontekst nastanka* te odredbe (vidjeti, osobito, presude od 15. studenoga 2018., Verbraucherzentrale Baden-Württemberg, C-330/17, EU:C:2018:916, t. 23. i od 17. siječnja 2019., Brisch, C-102/18, EU:C:2019:34, t. 22.).

19 Znajući da se, kao što je to navedeno u uvodnoj izjavi 16. i članku 3. stavku 6. Uredbe br. 261/2004, to ni u kojem slučaju ne primjenjuje kad je predmetno putovanje u paket-aranžmanu otkazano „iz drugih razloga, a koji se ne tiču otkazivanja samog leta”.

20 Osobito, verzije na španjolskom jeziku („cuando ese derecho se derive de la Directiva 90/314”), danskom jeziku („medmindre retten til refusion følger af direktiv 90/314”), njemačkom jeziku („sofern dieser [Anspruch auf Erstattung] sich aus der Richtlinie 90/314 ergibt”), engleskom jeziku („where such right arises under Directive 90/314”), talijanskom jeziku („ad esclusione del diritto al rimborso qualora tale diritto sussista a norma della direttiva 90/314”), nizozemskom jeziku („indien dit recht bestaat krachtens Richtlijn 90/314”), portugalskom jeziku („salvo quanto ao direito a reembolso quando este se constitua ao abrigo da Directiva 90/314”) i švedskom jeziku („om denna rättighet regleras i direktiv 90/314”).

21 Aegean Airlines i njemačka vlada također smatraju da tekst članka 8. stavka 2. te uredbe ne ostavlja mnogo prostora drugom tumačenju. Prema mišljenju Komisije „[d]oslovno tumačenje teksta [tog] stavka 2. dovelo bi do toga da bi i samo postojanje prava na nadoknadu iznosa vrijednosti karte na temelju Direktive 90/314 bilo dovoljno za ukidanje prava na nadoknadu iznosa vrijednosti karte na temelju Uredbe br. 261/2004”, ali teleološki pristup trebao bi, međutim, dovesti do suprotnog zaključka.

22 S obzirom na to da nijedna odredba navedene uredbe ne spominje moguću financijsku nesposobnost putnikovih posrednika kao što su zračni prijevoznik i organizator putovanja. Što se tiče konteksta njezina članka 8. stavka 2., vidjeti točku 48. i slj. ovog mišljenja.

23 Napominjem da HQ i dr. te Komisija prema mojem mišljenju pogrešno tvrde da putnik ne bi trebao ostati „praznih ruku” iako mu se u ovom slučaju (dakako) ne može ništa prigovoriti i da „u iznimnim okolnostima poput onih u ovom predmetu ne bi smjelo doći do toga da putnik u konačnici ne dobije ništa”.

paket-aranžmanu nije u financijskoj mogućnosti osigurati tu nadoknadu na temelju Direktive 90/314 i da nije pružio dokaze o sigurnosti povrata²⁴. Naime, Sud ne može a da pritom ne izvrši preširoko, odnosno *contra legem* tumačenje, dodati odredbi prava Unije pravne kriterije koje zakonodavac Unije nije propisao, pa čak niti predvidio²⁵.

39. Kao što su to Aegean Airlines i njemačka vlada iznijeli u svojim izlaganjima, iako se Sud već odlučio za tumačenje drugih odredbi Uredbe br. 261/2004 koje je šire od njihova doslovnog značenja koje bi iz njih *a priori*²⁶ proizlazilo, široko tumačenje koje u ovom predmetu predlažu HQ i dr. te Komisija je, međutim, u suprotnosti s tekstom članka 8. stavka 2. te uredbe, kojem prema mojem mišljenju ne nedostaje jasnoće. Osim toga, takvo tumačenje ne bi imalo nikakav potencijalno dobar učinak na popunjavanje moguće praznine u navedenoj uredbi, u vezi s Direktivom 90/314, s obzirom na sljedeća razmatranja.

2. O nastanku predmetnih odredbi

40. Tumačenje koje predlažem Sudu prema mojem mišljenju podupiru objašnjenja koja se odnose na nastanak Uredbe br. 261/2004.

41. Najprije podsjećam da je potonja zamijenila *Uredbu (EEZ) br. 295/91*²⁷, koja se odnosi isključivo na uskraćivanje ukrcaja, u kojoj su već bile sadržane odredbe kojima se uređuje odnos s Direktivom 90/314 – donesenom neposredno prije nje – prema kojima je u slučaju uskraćivanja ukrcaja na organizatoru putovanja u paket-aranžmanu da svojim klijentima plati odštetu zbog neizvršenja ugovora, na temelju te direktive, ali mu je zračni prijevoznik dužan eventualno isplatiti odštetu²⁸.

42. Nadalje, ističem da razvoj koji su pratili *pripremni akti Uredbe br. 261/2004*, prema mojem mišljenju, otkriva namjeru zakonodavca u vezi sa sadržajem članka 8. stavka 2. tog instrumenta.

43. Naime, kao što to ističe Aegean Airlines, prvim prijedlogom uredbe koji je predstavila Komisija htjelo se predvidjeti da se potonja u potpunosti primjenjuje na putnike čiji je let bio dio putovanja u paket-aranžmanu²⁹. Europski parlament usprotivio se uključenju tih putnika u područje primjene buduće uredbe s obrazloženjem da već uživaju prikladnu zaštitu na temelju Direktive 90/314, koja organizatore putovanja drži odgovornima za pravilno izvršenje ugovora o putovanju u paket-aranžmanu³⁰, uključujući i za zračni prijevoz³¹. U svojem izmijenjenom prijedlogu Komisija je ipak zadržala svoj početni stav, tvrdeći da zaštita koja se pruža tom direktivom nije jednaka zbog toga

24 Ističem da su autori Direktive 90/314, nasuprot tomu, izričito obuhvatili slučaj u kojem je organizator u stečaju (u tom pogledu vidjeti točku 55. ovog mišljenja).

25 Vidjeti u tom pogledu točku 47. ovog mišljenja.

26 Osobito u presudi od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 40. do 69.), čiji su sadržaj osporavali određeni komentatori. O toj presudi i sudskoj praksi koja je uslijedila, vidjeti, među ostalim, Cachard, O., *Međunarodni zračni prijevoz putnika*, Académie de droit international de La Haye, Adi-Poche, La Haye, 2015., t. 283. i slj. te Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU”, *Air Passenger Rights – Ten Years On*, izdavači Bobek, M. i Prassl, J., Hart Publishing, Oxford, 2016., str. 27. i slj.

27 Uredba Vijeća od 4. veljače 1991. o utvrđivanju općih pravila za sustav odštete u slučaju uskraćivanja ukrcaja u redovnom zračnom prijevozu (SL 1991., L 36, str. 5.). (neslužbeni prijevod)

28 Članak 5. Uredbe br. 295/91 u stavku 1. propisivao je: „[u] slučaju uskraćivanja ukrcaja na let koji je prodan u okviru putovanja u paket aranžmanu, zračni prijevoznik je dužan platiti odštetu gospodarskom subjektu [koji je organizirao putovanje] koji je sklopio ugovor s putnikom i koji je u odnosu na njega odgovoran za pravilno izvršenje ugovora o tom putovanju u paket aranžmanu, na temelju Direktive 90/314”, a u stavku 2.: „[n]e dovodeći u pitanje prava i obveze koje proizlaze iz [ove direktive], gospodarski subjekt je dužan putniku prenijeti iznose primljene na temelju stavka 1.”

29 Vidjeti prijedlog od 21. prosinca 2001., COM(2001) 784 *final*, točku 19. obrazloženja, uvodne izjave 10. i 11. (prema kojima „[s] obzirom na to da su organizatori putovanja općenito odgovorni za poslovne odluke o putovanjima u [...] aranžmanima, oni trebaju nadoknaditi štetu [...] putnicima letova koji su dio tih putovanja [...] u slučaju [...] otkazivanja [...] leta”) te članak 3. stavak 1.

30 Pojašnjavam da na temelju članka 5. stavka 1. Direktive 90/314 organizatori ipak mogu poduzeti zakonske mjere protiv drugih pružatelja usluga odgovornih za izvršenje ugovora. Vidjeti također uvodnu izjavu 36. *in fine* i članak 22. Direktive 2015/2302.

31 Vidjeti, posebno, amandmane 2., 3. i 15. zajedno s njihovim obrazloženjima iz izvješća od 12. rujna 2002. o gore navedenom prijedlogu (A5 – 0298/2002), koje je Parlament usvojio 24. listopada 2002. (stajalište u prvom čitanju, SL 2003., C 300, str. 557.).

što se njome putnicima³² ne dodjeljuju tzv „automatska” prava. Vijeće Europske unije odlučilo se za kompromisno rješenje između onih koja su predložili Komisija i Parlament³³, s kojim su se obje institucije usuglasile, smatrajući da će ono omogućiti postizanje ciljeva obuhvaćenih njihovim prijedlozima³⁴.

44. Prema mojem mišljenju iz ovih elemenata proizlazi da autori posljednje verzije Uredbe br. 261/2004 iz njezina područja primjene nisu namjeravali u potpunosti isključiti putnike koji putuju u paket-aranžmanima, već su u odnosu na njih zadržali učinke sustava koji pruža dostatnu zaštitu, koji je prije uspostavljen Direktivom 90/314. U tom pogledu slažem se s mišljenjem Aegean Airlinesa prema kojem prigovori izneseni u izmijenjenom prijedlogu Komisije³⁵ nisu utemeljeni. Naime, tom direktivom kao i Uredbom br. 261/2004 uspostavljaju se prava koja se moraju moći primijeniti na način koji ne zahtijeva pokretanje postupka pred sudom u cilju njihova poštovanja, osim u slučaju da dužnik odbija postupiti u skladu s njima.

45. Konkretnije, kada je riječ o otkazivanju putovanja u paket-aranžmanu zbog otkazivanja leta i o pravu na nadoknadu iznosa vrijednosti zrakoplovne karte koje može biti posljedica toga, konačni tekst prema mojem mišljenju ide u smjeru smisla koji predlaže Parlament jer je zakonodavac smatrao da su interesi putnika koji su kupili takvo putovanje dostatno zaštićeni Direktivom 90/314, znajući da zaštitni mehanizmi koji su njome predviđeni trebaju pravilno funkcionirati u državama članicama³⁶. Stoga prema mojem mišljenju iz članka 8. stavka 2. navedene uredbe proizlazi da se stavak 1. točka (a) tog članka primjenjuje na takve putnike jer im omogućuje da dobiju, s jedne strane, let koji će ih, ako je to potrebno, odvesti u prvu točku polazišta i, s druge strane, nadoknadu iznosa vrijednosti njihove zrakoplovne kate, ali ako pravo na nadoknadu već ne proizlazi iz Direktive 90/314, dakle samo u slučaju kad uvjeti za nastanak tog prava navedeni u njoj nisu ispunjeni.

46. Osim toga, smatram da ovdje predložen pristup nije protivan načelu jednakog postupanja³⁷, na koje se Sud dakako pozivao u odlukama o tumačenju drugih odredaba Uredbe br. 261/2004³⁸, uzimajući u obzir rješenja koja je zakonodavac Unije legitimno izabrao što se tiče odnosa između te uredbe i Direktive 90/314. Taj zakonodavac je odlučio da osobe koje su kupile putovanje u paket-aranžmanu moraju u načelu biti obuhvaćene područjem primjene navedene uredbe, ali ipak biti predmet specifičnih³⁹ uređenja. Konačno, uvjeti primjene načela jednakog postupanja prema mojem mišljenju nisu ispunjeni u ovom slučaju jer putnici koji su kupili let u okviru putovanja u paket-aranžmanu objektivno nisu u usporedivoj situaciji s onom putnika koji su kupili isti let, ali koji nije dio takvog paket-aranžmana, koji po definiciji podrazumijeva kombinaciju više usluga.

47. Naposljetku, napominjem da tijekom navedenih pripremnih radova u uredbi koja se ispituje uopće nije bilo namjere predvidjeti iznimku što se tiče slučajeva – navedenih u drugom prethodnom pitanju – u kojima organizator putovanja nije u financijskoj mogućnosti svojem klijentu nadoknaditi iznos vrijednosti karte i nije pružio dokaze o sigurnosti povrata u tu svrhu.

32 Prijedlog od 4. prosinca 2002., COM(2002) 717 *final*, obrazloženje, točka 2., prema kojoj „predložena uredba putnicima daje utvrđena ‚automatska’ prava kojima se mogu odmah koristiti, pri čemu se ne moraju obračati sudovima. Ničim nije moguće opravdati dodjeljivanje različite zaštite putnicima koji se suočavaju sa sličnim problemima”.

33 Vidjeti Zajedničko stajalište usvojeno 18. ožujka 2003. i obrazloženje (SL 2003., C 125 E, str. 63.).

34 Vidjeti Obavijest Komisije od 25. ožujka 2003., SEC(2003) 361 *final*, str. 3., 6. i 7., kao i stajalište Parlamenta u drugom čitanju od 3. srpnja 2003. (SL 2004., C 74 E, str. 807.), koje ne preuzima isključenje putnika koji putuju u paket-aranžmanu koje je ponovno predložio izvjestitelj 13. lipnja 2003. (izvješće A5 – 0221/2003, amandmani 1. i 9.).

35 Vidjeti bilješku 32. ovog mišljenja.

36 U vezi s pravom na nadoknadu troškova za putovanje u paket-aranžmanu i s povezanim sustavom dokaza o sigurnosti povrata koji je uveden tom direktivom vidjeti točke 54. i slj. ovog mišljenja.

37 Načelo implicitno navedeno u gore navedenom izmijenjenom Komisijinom prijedlogu (bilješka na stranici 32.), a na koje su se izričito pozvali HQ i dr. pred sudom koji je uputio zahtjev i pred Sudom, koje zahtijeva da se u usporedivim situacijama ne postupa na različite načine i da se u različitim situacijama ne postupa na isti način, osim ako bi takvo postupanje bilo objektivno opravdano.

38 Vidjeti presude od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 58. i slj.); od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 33. i slj.) kao i od 7. rujna 2017., Bossen i dr. (C-559/16, EU:C:2017:644, t. 19. i slj.), rješenje od 5. listopada 2016., Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, t. 21. i slj.).

39 Vidjeti u tom pogledu točku 52. ovog mišljenja.

3. O kontekstu predmetnih odredbi

48. Članak 8. stavak 2. Uredbe br. 261/2004 dio je specifičnog konteksta i to kao dio te uredbe te u odnosu na odredbe koje ju okružuju, što potkrjepljuje tumačenje koje predlažem.

49. *Kao prvo*, Komisija se poziva na činjenicu da članak 8. stavak 2. odstupa od načela prema kojem je zračni prijevoznik dužan isplatiti odštetu putnicima i pomagati im u skladu s uvjetima iz *Uredbe br. 261/2004*, tako da ga treba strogo tumačiti, kao što je to Sud presudio kada je riječ o drugim odredbama tog instrumenta⁴⁰.

50. Međutim, valja utvrditi da je sam zakonodavac Unije formulirao tu odredbu na način da je njezin doseg usko ograničen, s obzirom na to da je iznimka koja je u njoj navedena sužena na pravo na nadoknadu predviđeno u stavku 1. točki (a) prvoj alineji tog istog članka⁴¹. Štoviše, navedeni članak 8. stavak 2. ima poseban cilj, koji ga prema mojem mišljenju razlikuje od ostalih odredbi Uredbe br. 261/2004 koje je Sud već tumačio, s obzirom na to da mu je svrha osigurati izričaj te uredbe koji odgovara izričaju Direktive 90/314 i, konkretnije, propisati da teret te nadoknade snosi zračni prijevoznik ili organizator putovanja, ovisno o slučaju. Naposljetku, strogo tumačenje odredbi ne može podrazumijevati to da se iz nje iščitavaju uvjeti koji u njoj nisu navedeni.

51. Stoga se prema mojem mišljenju iz odstupajuće naravi tog stavka 2. ne može izravno zaključiti da bi zračni prijevoznik trebao platiti odštetu putniku koji je kupio putovanje u paket-aranžmanu u slučaju da to nije učinio organizator tog putovanja na temelju Direktive 90/314. Upravo suprotno, da je volja zakonodavca bila propisati takvu obvezu jamstva zračnom prijevozniku, uz već postojeće obveze propisane tom direktivom organizatoru putovanja, on bi to zasigurno izričito naveo u navedenoj uredbi.

52. To je stajalište potkrijepljeno, prema mojem mišljenju, sadržajem druge odredbe Uredbe br. 261/2004 koja se odnosi na vezu između tog instrumenta i Direktive 90/314, odnosno članka 3. stavka 6. navedene uredbe⁴². Naime, tim stavkom propisano je, s jedne strane, da Uredba br. 261/2004 ne utječe na prava koja za putnike koji su kupili putovanje u paket-aranžmanu proizlaze iz te direktive te, s druge strane, da se ona ne primjenjuje u slučajevima kada je predmetno putovanje otkazano zbog razloga različitih od otkazivanja predmetnog leta⁴³. Čini mi se da je zakonodavac Unije htio dati određenu prednost Direktivi 90/314, iako se na takve putnike usporedno primjenjuje Uredba br. 261/2004, u granicama koje su njome određene.

53. *Kao drugo*, s obzirom na njegov poseban, gore navedeni cilj, članak 8. stavak 2. Uredbe br. 261/2004 treba prema mojem mišljenju tumačiti na temelju njegova konteksta, a ne ograničavajući se na ispitivanje drugih odredbi te uredbe, ali vodeći računa i o sadržaju drugog instrumenta obuhvaćenog tom odredbom, drugim riječima, uzimajući u obzir *sadržaj Direktive 90/314*.

40 Vidjeti presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 20.), na koju se poziva Komisija, kao i rješenje od 14. studenoga 2014., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, t. 17.) te presudu od 17. rujna 2015., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, t. 35. i 45.), koji se svi odnose na tumačenje članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.

41 Vidjeti također bilješku 12. ovog mišljenja.

42 Napominjem da HQ i dr. svoju argumentaciju, osim toga, temelje na članku 13. Uredbe br. 261/2004, koji predviđa da u slučajevima kad zračni prijevoznik plaća odštetu (kao što je paušalna odšteta koja se duguje na temelju članka 7.) ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz te uredbe, on potom može tražiti nadoknadu, među ostalim, od organizatora putovanja s kojim je sklopio ugovor. Međutim, smatram da ta odredba ne utječe na odnos te uredbe i Direktive 90/314.

43 Podsjećam na to da je to drugo pravilo spomenuto i u uvodnoj izjavi 16. navedene uredbe.

54. Naime, tom direktivom je u njezinu članku 4. stavku 6. točki (b) predviđen vlastiti sustav u okviru kojeg, kad organizator putovanja u paket-aranžmanu otkáže to putovanje prije dogovorenog polaska, neovisno o razlogu, potrošač koji je kupio predmetno putovanje ima pravo „na povrat [u najkraćem roku] svih iznosa uplaćenih prema ugovoru” sklopljenom s tim trgovcem⁴⁴. Ta nadoknada obuhvaća između ostalog i cijenu zrakoplovnih karata.

55. Osim toga i u svakom slučaju, u Direktivi 90/314 u njezinu članku 7. već su propisani posebni zahtjevi čiji je cilj zajamčiti da se osigura plaćanje nadoknade predviđene tom direktivom čak i u slučaju da je organizator putovanja insolventan ili u stečaju⁴⁵. U slučaju da ne ispuni obveze koje ima na temelju navedenog članka 7., ničim nije moguće opravdati da se dokazi o sigurnosti povrata koji su njime predviđeni zapravo stave na teret zračnog prijevoznika, nalaganjem potonjem da klijentima predmetnog organizatora nadoknadi iznos vrijednosti njihovih zrakoplovnih karata. Ističem da ako se pravilno provodi u državama članicama, sustav dokaza o sigurnosti povrata koji je njime predviđen osobito štiti putnike⁴⁶. Te odredbe su obvezujućeg karaktera, iako nisu popraćene sankcijama, i organizator putovanja ih prema mojem mišljenju treba poštovati, pod nadzorom nadležnih nacionalnih tijela⁴⁷. Ako bi se pokazalo da tijela države članice nisu poduzela sve mjere propisane tom direktivom kako bi pravo na nadoknadu bilo djelotvorno⁴⁸, ne bi se moglo isključiti postavljanje pitanja o postojanju odgovornosti te države⁴⁹.

56. Stoga, s obzirom na Direktivu 90/314, čini mi se da pitanje o eventualnoj insolventnosti ili stečaju organizatora putovanja ulazi isključivo u područje primjene te direktive, a ne u područje primjene Uredbe br. 261/2004, što uostalom izričito potvrđuje nova direktiva o putovanjima u paket-aranžmanima⁵⁰. Okolnosti navedene u drugom prethodnom pitanju stoga ne mogu opravdati to da se, u posebnom slučaju na koji upućuje sud koji je uputio zahtjev, zračnog prijevoznika obveže na to da nadoknadi iznos vrijednosti karte putniku koji je kupio putovanje u paket-aranžmanu koji tu nadoknadu nije dobio od organizatora tog putovanja.

4. O cilju predmetnih odredbi

57. Neovisno o prigovorima koje su u tom pogledu iznijeli HQ i dr. te Komisija, smatram da ovdje predloženo tumačenje nije u suprotnosti s ciljevima odgovarajućih odredbi u odnosu na opće ciljeve Uredbe br. 261/2004 i posebne ciljeve iz njezina članka 8. stavka 2.

⁴⁴ Osim ako se otkazivanje može pripisati pogrešci koju je počinio potrošač.

⁴⁵ Dvadeset i prva uvodna izjava i članak 7. te direktive propisuju da organizator putovanja mora pružiti dovoljne dokaze o sigurnosti povrata uplaćenog novca u slučaju insolventnosti ili stečaja. Isto tako, članak 7:512 stavak 1. nizozemskog Građanskog zakonika nalaže organizatoru putovanja da unaprijed poduzme mjere koje su potrebne da bi osigurao da u slučaju da ne može ispuniti svoje obveze prema putniku zbog insolventnosti, te obveze preuzme netko treći ili da se vrati cijena putovanja.

⁴⁶ Budući da taj sustav nema ekvivalent u drugim područjima prava zaštite potrošača.

⁴⁷ Naglašavam da do situacije u kojoj su se našli potrošači u ovom slučaju nije došlo zbog nedostatka u sustavu uspostavljenom Direktivom 90/314, koji bi trebalo ispraviti Uredbom br. 261/2004, nego zbog činjenice da organizator putovanja nije ispunio svoje zakonske obveze, čije poštovanje moraju osigurati države članice.

⁴⁸ S obzirom na to da je Sud tumačio članak 7. Direktive 90/314 na način da mu se protivi nacionalni propis čije mjere učinkovito ne jamče potrošaču povrat cjelokupnog iznosa uplaćenog novca u slučaju insolventnosti ili stečaja organizatora putovanja (vidjeti osobito presudu od 15. lipnja 1999., Rechberger i dr., C-140/97, EU:C:1999:306, t. 64. do 66. i 74. do 77. kao i rješenje od 16. siječnja 2014., Baradics i dr., C-430/13, EU:C:2014:32, t. 32. do 38.).

⁴⁹ O postupcima zbog odgovornosti države članice koje mogu pokrenuti pojedinci vidjeti osobito presude od 14. ožujka 2013., Leth (C-420/11, EU:C:2013:166, t. 41. i slj.); od 3. rujna 2014., X (C-318/13, EU:C:2014:2133, t. 42. i slj.) kao i od 4. listopada 2018., Kantarev (C-571/16, EU:C:2018:807, t. 92. i slj.).

⁵⁰ Vidjeti uvodne izjave 1. i 38. do 44. te članke 17. i 18. Direktive 2015/2302, čiji sadržaj daje zanimljivo pojašnjenje, iako se ona ne primjenjuje u ovom slučaju.

58. Točno je da je *opći cilj* te uredbe, kao što je to navedeno u njezinoj preambuli⁵¹, osigurati putnicima na koje se primjenjuje visoku razinu zaštite, s ciljem uklanjanja ozbiljnih neugodnosti s kojima se te osobe susreću, posebno zbog otkazivanja leta. Sud se u više navrata pozvao na taj cilj, konkretnije, kako bi opravdao široko tumačenje prava priznatih tim putnicima⁵².

59. Međutim, kao što je to Sud već presudio, Uredba br. 261/2004 odgovara i drugom cilju, koji također treba uzeti u obzir, a riječ je o cilju da se osigura ravnoteža između interesa putnika koji se štite i interesa zračnih prijevoznika⁵³. Naime, iako je zakonodavac Unije odabrao stvarnom zračnom prijevozniku dati središnju ulogu glede odštete i pomoći na koje putnici imaju pravo, osobito u slučaju otkazivanja leta⁵⁴, to ipak ne podrazumijeva da taj prijevoznik mora sam snositi financijski teret u bilo kojem slučaju.

60. Konkretno, kada je riječ o otkazivanju leta koji je dio putovanja u paket-aranžmanu, smatram da se odgovornost i s otkazivanjem povezani troškovi trebaju podijeliti između organizatora putovanja i zračnog prijevoznika ovisno o njihovim odnosnim obvezama, ne samo kako one proizlaze iz mjerodavnih odredbi Direktive 90/314 ili Uredbe br. 261/2004, nego i iz obveza preuzetih ugovorima sklopljenima između, s jedne strane, organizatora putovanja i njegova klijenta i, s druge strane, između tog organizatora i zračnog prijevoznika⁵⁵.

61. U svakom slučaju, prema mojem mišljenju ne postoji nikakav pravni temelj, čak ni objektivan razlog za to da se osiguranje slučaja da nad tim organizatorom bude pokrenut stečaj u praksi stavi na teret zračnog prijevoznika, time da mu se odredi obveza da isplati nadoknadu putniku koji putuje u paket-aranžmanu u takvom slučaju, tim više što Direktiva 90/314, kao što sam to već istaknuo, sadržava odredbe kojima se omogućuje jasno rješavanje takve vrste problema ako se one poštuju⁵⁶.

62. Osim toga, uzimanje u obzir cilja zaštite putnika, koji je općenito obuhvaćen Uredbom br. 261/2004, ne može Sud navesti na to da se odluči za tumačenje njezina članka 8. stavka 2. koje ne bi bilo u skladu s tekstem i *posebnim ciljem* te odredbe.

63. U potonjem pogledu, smatram da je poseban cilj navedenog članka 8. stavka 2. organizirati odgovarajući odnos između Uredbe br. 261/2004 i Direktive 90/314, nastojeći očuvati područje primjene svakog od tih zaštitnih instrumenata, istodobno sprječavajući predmetne potrošače da uživaju prava koja bi zbog eventualne kumulacije normi mogla imati prekomjerni karakter.

51 Vidjeti uvodne izjave 1. do 6. Uredbe br. 261/2004.

52 Vidjeti osobito presude od 4. listopada 2012., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, t. 23. i 34.); od 4. listopada 2012., Rodríguez Cachafeiro i Martínez-Reboredo Varela-Villamor (C-321/11, EU:C:2012:609, t. 25. i 33.); od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 37. i 38. kao i 74. i slj.); od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 47. i slj.) kao i od 22. lipnja 2016., Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, t. 26. i slj.).

53 Vidjeti osobito presude od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 67.); od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 39.) kao i od 12. rujna 2018., Harms (C-601/17, EU:C:2018:702, t. 15.).

54 U skladu s člancima 5. i 8. Uredbe br. 261/2004. U svojoj gore spomenutoj obavijesti (bilješka 34.), str. 3., Komisija je navela da „[j]e riječ o praktičnom rješenju jer se prijevoznik koji stvarno obavlja let obično nalazi u najboljem položaju da osigura da se letovi odvijaju u skladu s planiranim rasporedom, a u zračnim lukama ima na raspolaganju osoblje i službenike koji mogu doći pomoći putnicima. Sustav je također izravan i jednostavan pa ga stoga putnici mogu lako razumjeti”.

55 Vidjeti, po analogiji, presudu od 11. svibnja 2017., Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, t. 25. i slj.), u kojoj je presuđeno da je stvarni zračni prijevoznik dužan nadoknaditi štetu putniku koji je let kupio posredstvom putničke agencije, čak i ako je prijevoznik tu agenciju na vrijeme obavijestio o promjeni rasporeda leta, a ona je o tome putnika obavijestila izvan roka, ali u kojoj je Sud također podsjetio da prijevoznik na temelju članka 13. Uredbe br. 261/2004 može tražiti nadoknadu od bilo koje osobe s kojom je sklopio ugovor.

56 Vidjeti točku 55. ovog mišljenja. Društvo Aegean Airlines je na raspravi s pravom istaknulo da tumačenje koje predlažu HQ i dr. te Komisija može čak biti protivno interesu potrošača jer se organizatore putovanja više ne bi poticalo na pružanje dokaza o sigurnosti povrata uplaćenog novca propisanih Direktivom 90/314 ako znaju da će zračni prijevoznici biti dužni ispraviti njihove propuste na temelju Uredbe br. 261/2004.

64. Briga oko izbjegavanja toga da oštećeni putnik bude prekomjerno zaštićen kumulativnom primjenom prava koja pružaju ta uredba i direktiva proizlazi i iz Obavijesti Komisije, koja osobito upućuje na odgovarajući način kombiniranja te uredbe s novom Direktivom o putovanjima u paket-aranžmanima⁵⁷, uz napomenu da potonja izričito isključuje „prekomjernu odštetu” u slučaju naknade štete putniku⁵⁸.

65. Isto tako, smatram da putnik nikad ne bi trebao imati mogućnost dobiti dvostruku nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte u slučaju otkazivanja njegova putovanja u paket-aranžmanu zbog toga što ima mogućnost svoj izbor temeljiti na Direktivi 90/314 i/ili na Uredbi br. 261/2004. Stoga, ako zainteresirana osoba ispunjava uvjete potrebne da bi imala pravo na nadoknadu na temelju te direktive, ona ju prema mojem mišljenju ne može zahtijevati i na temelju te uredbe, čak i ako izvršavanje tog prava ne bi imalo konkretnog učinka, kao što je to u ovom slučaju, zbog nedostatka jedinog dužnika koji je organizator putovanja, pri čemu valja navesti da takav gospodarski rizik ostaje uvijek moguć⁵⁹, te imajući na umu da članak 7. navedene direktive već ima za cilj spriječiti to da potrošač ne primi nikakvu nadoknadu u predmetnim slučajevima.

66. Naposljetku, dodatno ističem da je ovdje predloženo tumačenje u skladu s praktičnim razmatranjima, koja nije moguće potpuno zanemariti. Kao što su to istaknuli Aegean Airlines i njemačka vlada, čak i da se presudi da stvarni zračni prijevoznik mora nadoknaditi iznos vrijednosti karte putniku koji ju je kupio od treće osobe u okviru putovanja u paket-aranžmanu, bilo bi općenito vrlo teško, ako ne i nemoguće, znati koji mu iznos mora isplatiti. Naime, s obzirom na to da je cijena leta dio cijene koja po svojoj biti obuhvaća cijenu nekoliko usluga, s čijim je sastavnim dijelovima u pravilu upoznat samo organizator putovanja, ni prijevoznik⁶⁰ pa ni sam kupac ne znaju koji dio te cijene odgovara cijeni predmetnog leta. Drugim riječima, čini mi se nerealnim smatrati da bi prijevoznik uvijek mogao utvrditi točan iznos nadoknade⁶¹ koja se duguje tom putniku u takvim okolnostima.

67. Uzimajući u obzir sve te elemente, članak 8. stavak 2. Uredbe br. 261/2004 treba prema mojem mišljenju tumačiti na način da putnik koji se na temelju Direktive 90/314, prenesene u nacionalno pravo, ima pravo obratiti organizatoru svojega putovanja u paket-aranžmanu u slučaju otkazivanja potonjeg, kako bi dobio povrat svih iznosa koje mu je isplatio na temelju njihova ugovora, nema na temelju te uredbe mogućnost zahtijevati nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte od stvarnog zračnog prijevoznika, uključujući i onda kad navedeni organizator nije u financijskoj mogućnosti nadoknaditi iznos vrijednosti karte i kad nije pružio dokaze o sigurnosti povrata potrebne za osiguranje te nadoknade.

57 Vidjeti Smjernice za tumačenje Uredbe br. 261/2004 (SL 2016., C 214, str. 5.), odjeljak 2.2.6., naslovljen „Područje primjene Uredbe u pogledu Direktive o putovanjima u paket aranžmanima”. Na taj neobvezujući dokument upućuje i sud koji je uputio zahtjev, koji pravilno primjećuje da je odjeljak 4.2. posvećen pravu na nadoknadu u slučaju otkazivanja a da pritom ne spominje sadržaj članka 8. stavka 2. navedene uredbe.

58 Naime, u uvodnoj izjavi 36. i članku 14. stavku 5. Direktive 2015/2302 pojašnjeno je da se odšteta odobrena na temelju te direktive, u slučaju nepravilnog izvršenja usluga putovanja, i ona koja je odobrena na temelju drugih citiranih pravnih akata Unije, među kojima se nalazi Uredba br. 261/2004, moraju „oduzeti jedna od druge kako bi se izbjeglo prekomjernu odštetu”. Iako se ta direktiva, koja je zamijenila Direktivu 90/314, ne primjenjuje u ovom slučaju (vidjeti točku 8. ovog mišljenja), pojašnjenje koje je u njoj dao zakonodavac Unije međutim prema mojem mišljenju nije lišeno relevantnosti u ovom predmetu.

59 Nažalost nije rijedak slučaj da se potrošač nađe suočen s insolventnošću ili stečajem trgovca s kojim je sklopio ugovor a da pritom nikad ne može ostvariti popravak ili naknadu štete zbog njegova neizvršenja.

60 Ne može se pretpostaviti, prema mojem mišljenju, da bi cijena koju treba nadoknaditi takvim putnicima bila jednaka ugovorenoj cijeni između organizatora putovanja i prijevoznika za kupnju mjesta u zrakoplovu s obzirom na to da se taj organizator mogao odlučiti za drukčiju cijenu prilikom prodaje karata svojim klijentima.

61 Podsjećam na to da članak 8. stavak 1. točka (a) Uredbe br. 261/2004 propisuje „nadoknadu cjelokupnog iznosa vrijednosti karte [...] po cijeni po kojoj je kupljena”, a ne po sličnoj cijeni.

V. Zaključak

68. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja je uputio rechtbank Noord-Nederland (Sud za Sjevernu Holandiju, Nizozemska) odgovori na sljedeći način:

Članak 8. stavak 2. 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 treba tumačiti na način da putnik koji se na temelju Direktive Vijeća 90/314/EEZ od 13. lipnja 1990. o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket aranžmanima, prenesene u nacionalno pravo, ima pravo obratiti organizatoru svojega putovanja u paket-aranžmanu u slučaju otkazivanja potonjeg, kako bi dobio povrat svih iznosa koje mu je isplatio na temelju njihova ugovora, nema na temelju te uredbe mogućnost zahtijevati nadoknadu iznosa vrijednosti svoje zrakoplovne karte od stvarnog zračnog prijevoznika, uključujući i onda kad navedeni organizator nije u financijskoj mogućnosti nadoknaditi iznos vrijednosti karte i kad nije pružio dokaze o sigurnosti povrata potrebne za osiguranje te nadoknade.