



Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
PRIITA PIKAMÄEA
od 3. prosinca 2020.¹

Predmet C-826/19

WZ
protiv
Austrian Airlines AG

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Odšteta putnicima u zračnom prometu u slučaju otkazivanja ili kašnjenja leta – Let koji je preusmjeren u zračnu luku različitu od zračne luke za koju je izvršena rezervacija – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 2. točka (l) – Pojam ‚otkazivanje‘ – Članak 8. stavak 3. – Snošenje troškova transfera – Inicijativa – Povreda obveza predviđenih u člancima 8. i 9. Uredbe – Pravo na odštetu”

1. Treba li za let koji je preusmjeren u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja se nalazi u njezinoj blizini, smatrati da je otkazan u smislu Uredbe (EZ) br. 261/2004², tako da dotični putnici imaju pravo na odštetu na temelju članka 7. stavka 1. te uredbe, ili da samo kasni, u kojem slučaju ti putnici imaju takvo pravo samo ako kašnjenje traje tri sata ili dulje, u skladu s presudom *Sturgeon i dr.*³?
2. Je li zračni prijevoznik nakon slijetanja dužan na vlastitu inicijativu ponuditi da će snositi troškove transfera do zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom u smislu članka 8. stavka 3. navedene uredbe?
3. Postoji li zbog povrede obveze skrbi iz tog članka, kao i članka 9. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, pravo na paušalnu odštetu u smislu članka 7. stavka 1. te uredbe?
4. Na ta će se pitanja, od onih navedenih u zahtjevu za prethodnu odluku koji je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija), na zahtjev Suda odnositi ovo mišljenje.
5. Sud će u svojoj budućoj presudi biti, među ostalim, u prilici prvi put odlučiti o tumačenju članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 i tako odrediti njegovo konačno mjesto s obzirom na logiku i strukturu te uredbe.

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. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

³ Presuda od 19. studenoga 2009. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)

I. Pravni okvir

6. Uvodne izjave 1., 2. i 4. Uredbe br. 261/2004 glase:

„(1) Aktivnost [Unije] 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) [Unija] bi stoga trebala povisiti standarde zaštite propisane tom Uredbom, kako bi ojačala prava putnika i osigurala djelovanje zračnih prijevoznika sukladno ujednačenim uvjetima na liberaliziranom tržištu.”

7. Člankom 5. te uredbe, naslovljenim „Otkazivanje leta”, određuje se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

(a) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 8.; i

(b) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) i člankom 9. stavkom 2., kao i, u slučaju preusmjeravanja kada je predviđeno vrijeme polaska novog leta najmanje jedan dan nakon vremena polaska koje je bilo planirano za otkazani let, na pomoć navedenu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:

[...]

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 na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[...]”

8. Člankom 6. navedene uredbe, naslovljenim „Kašnjenje leta”, predviđa se:

„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),

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.”

9. Članak 7. te uredbe, naslovljen „Pravo na odštetu”, glasi:

„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 odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.

[...]”

10. Člankom 8. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Pravo na vraćanje prevoznine ili preusmjeravanje”, predviđa se:

„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, po sukladnim uvjetima prijevoza do njihovog konačnog odredišta prvom mogućom prilikom; ili

(c) preusmjeravanje po sukladnim uvjetima prijevoza, do njihovog konačnog odredišta kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta.

[...]

3. Kada, u slučaju kada se mjesto, grad i regija služe s nekoliko zračnih luka, zračni prijevoznik nudi putniku let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je let rezerviran, tada zračni prijevoznik snosi troškove transfera putnika iz te zamjenske zračne luke ili do ove za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom.”

11. Člankom 9. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Pravo na skrb”, određuje se:

„1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na besplatne:

- (a) obroke i osvježavajuće napitke u razumnom odnosu s vremenom čekanja;
- (b) smještaj u hotelu u slučajevima
 - kada je potrebno ostati jednu ili više noći,
 - kada je potreban ostanak duži od onoga koji je putnik planirao;
- (c) prijevoz između zračne luke do mjesta smještaja (hotel i drugo).

[...]”

II. Činjenice iz kojih proizlazi spor, glavni postupak i prethodna pitanja

12. Osoba WZ izvršila je jedinstvenu rezervaciju kod društva Austrian Airlines za putovanje 21. svibnja 2018. koje je uključivalo dva leta, prvi let od Klagenfurta (Austrija) do Beča (Austrija) s predviđenim polaskom u 18:35 i dolaskom u 19:20 te drugi let od Beča do Berlin Tegel (Njemačka) s predviđenim polaskom u 21 sat i dolaskom u 22:20.

13. Vremenski uvjeti tijekom pretpredzadnje rotacije zrakoplova u Beču prouzročili su kašnjenje koje se zatim odrazilo na kasnije letove koji su izvedeni tim zrakoplovom na liniji koja povezuje Beč i Berlin, tako da je let prema zračnoj luci Berlin Tegel koji je rezervirala osoba WZ prekoračio plan zabrane noćnih letova koji je bio na snazi u toj zračnoj luci.

14. Austrian Airlines stoga je preusmjerio predmetni let u zračnu luku Berlin Schönefeld, koja se nalazi izvan grada Berlina u saveznoj zemlji Brandenburg. Zrakoplov je poletio iz Beča u 22:07 i sletio u zračnu luku Berlin Schönefeld u 23:18.

15. Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, preusmjeravanje leta osobi WZ nije prouzročilo samo kašnjenje (slijetanje u 23:18 umjesto u 22:20 kako se prvotno predvidjelo), nego i neugodnost povezanu s mjestom slijetanja koje je udaljenije od njegove adrese stanovanja (24 km umjesto 8 km), zbog čega joj je bilo potrebno dulje vrijeme putovanja (41 minuta da stigne do svojeg stana od zračne luke Berlin Schönefeld umjesto 15 minuta da stigne do svojeg stana od zračne luke Berlin Tegel). Austrian Airlines nije ponudio osobi WZ zamjenski prijevoz od zračne luke Berlin Schönefeld do zračne luke Berlin Tegel.

16. Osoba WZ zatražila je da joj se plati iznos od 250 eura na ime odštete na temelju članka 5. Uredbe br. 261/2004, u vezi s člankom 7. te uredbe. Taj se zahtjev temeljio, s jedne strane, na kašnjenju leta u dolasku i, s druge strane, na činjenici da joj Austrian Airlines nije ponudio daljnji prijevoz iz zračne luke Berlin-Schönefeld do zračne luke Berlin Tegel.

17. Austrian Airlines osporavao je zahtjev i tvrdio da je, kao prvo, tužitelj stigao na svoje konačno odredište u Berlinu sa zakašnjenjem od samo 58 minuta. Kao drugo, osoba WZ lako je mogla doći do svojeg stana dodatnim prijevoznim sredstvom. Kao treće, potvrđeno je da su postojale „izvanredne okolnosti”, u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, zbog ozbiljnih vremenskih problema tijekom pretpredzadnje rotacije zbog kojih je Eurocontrol toj rotaciji, koju je izvela ista letjelica, dodijelio kasniji slot od onog koji se prvotno predvidio.

18. Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) odbio je zahtjeve osobe WZ, pri čemu je smatrao da preusmjeravanje leta ne treba smatrati bitnom izmjenom zračne rute, pa ni otkazivanjem leta. Taj je sud utvrdio i da kašnjenje nije trajalo tri sata ili dulje.

19. Osoba WZ podnijela je žalbu Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu). Potonji sud postavlja pitanje, kao prvo, treba li radnje smatrati otkazivanjem, kašnjenjem ili posebnim slučajem, kao drugo, može li se zračni prijevoznik pozivati na nastanak izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 koje su utjecale na let koji je prethodio onomu na kojem je bio putnik i, kao treće, treba li zračni prijevoznik platiti odštetu zbog povrede obveza pružanja pomoći i skrbi koje ima.

20. U tim je okolnostima Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Treba li članak 8. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da se primjenjuje na dvije zračne luke koje se nalaze u neposrednoj blizini gradskog središta, pri čemu se samo jedna nalazi na gradskom području, dok se druga nalazi u susjednoj saveznoj zemlji?
2. Treba li članak 5. stavak 1. točku (c), članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da u slučaju slijetanja na drugu odredišnu zračnu luku istog mjesta, istog grada ili iste regije postoji pravo na odštetu zbog otkazivanja leta?
3. Treba li članak 6. stavak 1., članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da u slučaju slijetanja na drugu zračnu luku istog mjesta, istog grada ili iste regije postoji pravo na odštetu zbog velikog kašnjenja leta?
4. Treba li članak 5., članak 7. i članak 8. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da je u svrhu utvrđivanja je li putnik pretrpio gubitak vremena od tri sata ili više u smislu presude [od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)], kašnjenje potrebno izračunati s obzirom na vrijeme slijetanja u drugu odredišnu zračnu luku ili s obzirom na vrijeme prijevoza putnika do zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom?
5. Treba li članak 5. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da se zračni prijevoznik koji izvodi letove u okviru niza uzastopnih letova može pozivati na događaj koji se dogodio na pretpredzadnjoj rotaciji tog leta, konkretno na smanjeni broj slijetanja zbog olujnog nevremena?
6. Treba li članak 8. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da zračni prijevoznik u slučaju slijetanja u drugu odredišnu zračnu luku mora na vlastitu inicijativu ponuditi prijevoz do drugog mjesta ili putnik mora zatražiti prijevoz?
7. Treba li članak 7. stavak 1., članak 8. stavak 3. i članak 9. stavak 1. točku (c) [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da putnik ima pravo na odštetu zbog povrede obveza pružanja pomoći i skrbi, koje su utvrđene u člancima 8. i 9.?”

21. Pisana očitovanja podnijele su osoba WZ, austrijska vlada i Europska komisija.

III. Analiza

22. Kao što je to gore prikazano, ovo će se mišljenje odnositi, u skladu sa zahtjevom Suda, samo na drugo, treće, šesto i sedmo pitanje.

23. Stoga ću ta pitanja ispitati navedenim redom.

A. Drugo i treće pitanje

24. Svojim drugim i trećim pitanjem, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita Sud treba li članak 5. stavak 1. točku (c), članak 6. stavak 1., članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da u slučaju slijetanja zrakoplova u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, a koja se nalazi u istom mjestu, istom gradu ili istoj regiji, putnik ima pravo na odštetu zbog otkazivanja ili velikog kašnjenja leta u dolasku⁴.

25. Drugim riječima, od Suda se traži da ocijeni može li se let koji je preusmjeren u zamjensku zračnu luku koja se nalazi u blizini zračne luke za koju je izvršena rezervacija kvalificirati kao otkazivanje leta ili treba smatrati, ovisno o slučaju, da je riječ o kašnjenju u dolasku. Odgovor na to pitanje ima ozbiljne posljedice s obzirom na to da se pravo na odštetu automatski priznaje putniku u slučaju otkazivanja leta (pod uvjetom da je obaviješten o otkazivanju u rokovima predviđenima u članku 5. stavku 1. točki (c)) Uredbe br. 261/2004), dok taj putnik nema takvo pravo u slučaju kašnjenja ako to kašnjenje ne traje tri sata ili dulje.

26. Kako bih predložio odgovor na ta pitanja, najprije ću ispitati pojam „otkazivanje” u smislu Uredbe br. 261/2004 i doći do zaključka da taj pojam, kako se tumači u sudskoj praksi Suda, može u načelu obuhvaćati situaciju, kao što je ona u ovom slučaju, u kojoj zrakoplov slijeće u zamjensku zračnu luku koja se nalazi u istoj regiji kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija (odjeljak 1.). Međutim, u nastavku ću tvrditi da takvo tumačenje nije pravilno jer je zakonodavac Unije uvođenjem članka 8. stavka 3. u Uredbu br. 261/2004 namjeravao izuzeti navedeni slučaj iz primjene pravnog sustava povezanog s otkazivanjima (odjeljak 2.). Stoga ću na temelju toga zaključiti da zbog leta koji je preusmjeren u zračnu luku koja se nalazi u istom mjestu, gradu ili regiji dotični putnik ima pravo na odštetu samo ako je stigao u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili drugo obližnje odredište u dogovoru sa zračnim prijevoznikom sa zakašnjenjem od tri sata ili duljim (odjeljak 3.).

1. Predstavlja li preusmjeravanje leta u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i ona za koju je izvršena rezervacija otkazivanje leta?

a) Pojam „otkazivanje” u sudskoj praksi Suda

27. Pojam „otkazivanje” definira se u članku 2. točki (l) Uredbe br. 261/2004 kao „otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano”. Budući da se ta definicija stoga temelji na okolnosti otkazivanja *leta*, za točno određivanje smisla pojma „otkazivanje” ne može se zanemariti nekoliko prethodnih pojašnjenja u pogledu pojma „let”.

28. Pojam „let” nije definiran u Uredbi br. 261/2004. Međutim, u ustaljenoj sudskoj praksi Suda opisuje se kao da se u biti sastoji od operacije zračnog prijevoza koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoju rutu⁵. Sud je zatim pojasnio da je plan puta „bitan element” leta s obzirom na to da se taj let izvršava u skladu s rasporedom letenja koji je zračni prijevoznik unaprijed utvrdio⁶. Čini mi se da iz toga proizlazi da je, ako se plan putovanja leta iz tog rasporeda letenja nije poštovao, došlo do „otkazivanja” tog leta u smislu Uredbe br. 261/2004 te ga stoga treba kvalificirati kao „otkazanog”.

4 Unatoč upućivanju na članak 6. stavak 1. Uredbe br. 261/2004, čini mi se očitim da „veliko kašnjenje” obuhvaćeno trećim pitanjem odgovara slučaju velikog kašnjenja u *dolasku*, odnosno kašnjenju u dolasku koje traje tri sata ili dulje u smislu presude od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716), a ne slučaju velikog kašnjenja u polasku. Naime, iz odluke kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku proizlazi da se zahtjev za isplatu odštete koji je tužitelj iz glavnog postupka podnio nacionalnim sudovima osobito temelji na kašnjenju predmetnog leta u dolasku. U svakom slučaju, zbog kašnjenja u polasku ne postoji nikakvo pravo na odštetu kao takvo s obzirom na to da se u članku 6. Uredbe br. 261/2004 ne upućuje na njezin članak 7.

5 Vidjeti presudu od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 40.).

6 Presuda od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 30.)

29. Stoga se postavlja pitanje pod kojim se uvjetima može zaključiti da se plan putovanja leta nije poštvovao.

30. Čini mi se da je odgovor dao Sud u presudi Sousa Rodríguez i dr.⁷. U predmetu u kojem je donesena ta presuda Sudu je postavljeno pitanje o tomu znači li činjenica da se zrakoplov ubrzo nakon polijetanja vratio natrag u polazišnu zračnu luku tako da su se putnici ponovno nalazili u prvoj točki polazišta da je let otkazan. Tom je prilikom Sud presudio da, kako bi se let mogao smatrati otkazanim, „nije dovoljno da zrakoplov krene u skladu sa zakazanim planom putovanja, nego je potrebno i da dođe na svoje odredište kako je navedeno u tom planu putovanja”, pri čemu se oslanja na utvrđenje da „pojam ‚plan putovanja’ znači put koji zrakoplov mora prijeći od *polazišne do odredišne zračne luke* prema utvrđenom vremenskom rasporedu”^{8,9}.

31. Prema mojem mišljenju, iz toga proizlazi da upravo te izmjene koje se odnose na polazišnu i/ili odredišnu zračnu luku u načelu uključuju odustajanje od prvobitno zakazanog rasporeda letenja i slijedom toga omogućuju da se zadrži kvalifikacija leta kao „otkazanog” u smislu Uredbe br. 261/2004.

32. Čini mi se da je to tumačenje potkrijepljeno rješenjem koje je Sud donio u predmetu Wunderlich¹⁰. Tom je prilikom Sudu postavljeno pitanje treba li let smatrati otkazanim u slučajevima u kojima su mjesta polaska i dolaska tog leta u skladu sa zakazanim rasporedom letenja, ali je tijekom navedenog leta izvršeno nezakazano pristajanje u zračnu luku. Budući da je smatrao da odgovor jasno proizlazi iz presude Sousa Rodríguez i dr.¹¹, Sud je u toj presudi odlučio da se na temelju potonje okolnosti ne može smatrati da je predmetni let otkazan s obzirom na to da je taj let stigao na mjesta polaska i dolaska u skladu sa zakazanim rasporedom letenja¹². Drugim riječima, razlog iz kojeg se ne može zaključiti da je let otkazan temelji se, prema mišljenju Suda, na činjenici da se izmjena plana putovanja navedenog leta nije odnosila *ni na polazišnu ni na odredišnu zračnu luku*. Iz toga zaključujem, *a contrario*, da svaka izmjena koja se odnosi na jedan od tih dvaju elemenata u načelu dovodi do zaključka prema kojem je predmetni let otkazani let u smislu Uredbe br. 261/2004.

b) Primjena na ovaj slučaj

33. Ne poričem da se činjeničnim okvirom ovog predmeta pomiču granice te sudske prakse Suda. Naime, iako zrakoplov na kojem je bio tužitelj iz glavnog postupka nije sletio u zračnu luku konačnog odredišta, koja se navodi u rasporedu letenja, sletio je u zračnu luku koja se nalazi u blizini prvonavedene zračne luke, što eventualno može ići u prilog fleksibilnijem tumačenju zahtjeva da se strogo poštuje zakazani plan putovanja, za koji mi se čini da se utvrđuje sudskom praksom Suda ispitanom u ovom mišljenju.

34. Može se zapravo tvrditi da, s obzirom na to da je usluga zračnog prijevoza po svojoj prirodi izložena mogućem nastanku poteškoća koje mogu dovesti do izmjena plana putovanja leta, svaka *manja* izmjena tog plana putovanja, kao što je slijetanje u zračnoj luci koja se nalazi u blizini zračne luke konačnog odredišta, ne mora dovesti do toga da se predmetni let smatra otkazanim. Čini mi se da Komisija upravo to tvrdi u svojim pisanim očitovanjima kad navodi da, s obzirom na to da je let na kojem je bio tužitelj iz glavnog postupka preusmjeren samo od Berlin Tegela do Berlin Schönefelda, tako da je zamjenska zračna luka odgovarala istom odredištu putovanja, nije se odustalo od rasporeda letenja, nego je on samo bio prilagođen vanjskim okolnostima.

7 Presuda od 13. listopada 2011. (C-83/10, EU:C:2011:652)

8 Presuda od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:652, t. 28.)

9 Moje isticanje

10 Rješenje od 5. listopada 2016. (C-32/16, EU:C:2016:753)

11 Presuda od 13. listopada 2011. (C-83/10, EU:C:2011:652)

12 Rješenje od 5. listopada 2016., Wunderlich (C-32/16, EU:C:2016:753, t. 18.)

35. Smatram da se sudska praksa Suda ne može razumjeti na način koji je predvidjela Komisija iz dva razloga.

36. Kao prvo, moram pojasniti da činjenica da se u točki 18. rješenja koje je Sud donio u predmetu Wunderlich¹³ upotrebljava izraz „mjesto polaska i dolaska” umjesto „polazišna i odredišna zračna luka” ne potkrepljuje Komisijin argument jer se u navedenoj točki parafrazira točka 28. presude od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:652), na koju se poziva, a koja upućuje na „polazišne i odredišne zračne luke”.

37. Kao drugo i ponajprije, ne smije se zaboraviti da je Sud u presudi Sturgeon i dr. prvotno utvrdio plan putovanja kao odlučujući element kako bi razlikovao pojam „otkazivanje” od pojma „kašnjenje” leta, odnosno pojmove s kojima se u Uredbi br. 261/2004 povezuju vrlo različite pravne posljedice¹⁴. Međutim, fleksibilno tumačenje sudske prakse Suda ispitane u ovom mišljenju, prema kojem manje izmjene koje se odnose na polazišnu zračnu luku ili na odredišnu zračnu luku leta ne bi dovele do njegova otkazivanja, imalo bi za učinak teže utvrđivanje navedene razlike, na štetu zahtjeva pravne sigurnosti u primjeni Uredbe br. 261/2004.

38. Prema tome, smatram da se let koji je preusmjeren radi slijetanja u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i ona za koju je izvršena rezervacija na prvi pogled može kvalificirati kao otkazani let na temelju sudske prakse Suda u kojoj se tumačio pojam „otkazivanje”, koji je predviđen člankom 2. točkom (l) Uredbe br. 261/2004. Tako bi preusmjerenje leta imalo za učinak da postoji pravo na odštetu na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) u vezi s člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004.

39. Kako bi se provjerila točnost tog prijedloga ipak ga je potrebno ispitati s obzirom na tekst članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, koji se primjenjuje u ovom slučaju u dijelu u kojem se njime posebno uređuje slučaj leta koji je preusmjeren u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i ona za koju je izvršena rezervacija.

2. Usklađenost kvalifikacije ovog slučaja preusmjerenja kao „otkazivanja” s člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004

a) Uvodne napomene

40. Valja podsjetiti da se, u svrhu osiguravanja visoke razine zaštite putnika, Uredbom br. 261/2004 uspostavio normativni sustav u kojem se prava koja se njime predviđaju, odnosno prava na odštetu, pružanje pomoći i skrb (članci 7., 8. i 9.), uvjetuju nastankom određenih događaja, odnosno uskraćivanjem ukrcaja, otkazivanjem leta ili dužim kašnjenjem leta u polasku (članci 4., 5. i 6.), kojima se u sudskoj praksi Suda dodalo duže kašnjenje u dolasku (presuda Sturgeon i dr.)¹⁵. Stoga otkazivanje leta ima za učinak da se putniku dodijeli pravo na odštetu (250, 400 ili 600 eura ovisno o udaljenosti koju je taj let morao prijeći da bude izveden), pravo na pružanje pomoći u obliku nadoknade cjelokupnog iznosa vrijednosti karte ili preusmjerenja do konačnog odredišta, kao i pravo na skrb koje uključuje besplatne obroke i osvježavajuće napitke, pravo na kontaktiranje (telefonski poziv, slanje telefaks poruke i elektroničke poruke) i, po potrebi, pravo na smještaj.

¹³ Rješenje od 5. listopada 2016. (C-32/16, EU:C:2016:753)

¹⁴ Presuda od 19. studenoga 2009. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 29. do 36.)

¹⁵ Presuda od 19. studenoga 2009. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)

41. U tom se kontekstu može smatrati, u skladu s onim što se navodi u točki 38. ovog mišljenja, da slučaj preusmjeravanja predviđen člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 odgovara situaciji otkazivanja u smislu Uredbe br. 261/2004 te se na temelju njega putnicima dodjeljuju sva prava koja iz toga proizlaze, a koja će se u pogledu pružanja pomoći nužno podrazumijevati da zračni prijevoznik snosi troškove transfera iz te zamjenske zračne luke ili do ove za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom. Da je to tako, prijedlog iznesen na kraju prethodnog odjeljka očito bi bio točan.

42. Međutim, može se smatrati i da slučaj preusmjeravanja predviđen člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 ne odgovara situaciji otkazivanja, nego *posebnom slučaju propusta u pružanju usluge* u odnosu na uskraćivanje ukrcaja, otkazivanje ili kašnjenje leta te se stoga na temelju njega putnicima dodjeljuje samo pravo koje se njime predviđa kad nastane takav propust u pružanju usluge. Kad bi to bilo tako, prijedlog iznesen na kraju prethodnog odjeljka očito bi se morao izmijeniti.

43. Kako bi se odredilo koje je od dvaju tumačenja članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 pravilno, valja primijeniti klasične metode tumačenja Suda.

b) Doslovno, sustavno, povijesno i teleološko tumačenje

44. Što se tiče doslovnog tumačenja, smatram da se na njemu mogu temeljiti i prva i druga mogućnost zamišljene u točkama 41. i 42. ovog mišljenja. Naime, tom se odredbom samo predviđa pravo putnika da se snose troškovi njegova transfera iz zamjenske zračne luke do one za koju je izvršena rezervacija u slučaju preusmjeravanja leta u zračnu luku koja se nalazi u istom mjestu, gradu ili regiji a da pritom njezin tekst ne uključuje nijedan element na temelju kojeg se može potvrditi ili isključiti kvalifikacija takvog preusmjeravanja kao „otkazivanja” u smislu članka 2. točke (l) Uredbe br. 261/2004.

45. Na svu sreću, sustavno i povijesno tumačenje članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 dovodi do jasnijeg tekstualnog ishoda.

46. Sa sustavnog gledišta, valja najprije uzeti u obzir članak 8. Uredbe br. 261/2004 u cijelosti. Podsjećam da se u stavku 1. te odredbe navodi sadržaj prava na pružanje pomoći, pri čemu se predviđa da se, kad se upućuje na taj članak, putnicima mora ponuditi izbor između nadoknade cjelokupnog iznosa vrijednosti karte (i povratni let u prvu točku polazišta) (točka (a)) i preusmjeravanja po sukladnim uvjetima prijevoza do njihovog konačnog odredišta prvom mogućom prilikom (točka (b)) ili kasnijeg dana (točka (c)). Budući da se u članku 5. Uredbe br. 261/2004 („Otkazivanje leta”) upućuje na tu odredbu, zbog otkazivanja leta dotični putnici imaju pravo na te dvije alternativne pomoći. Međutim, prema mojem mišljenju razumno je zamisliti da bi pravo iz članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, da je osmišljeno, kao što su prava na nadoknadu cjelokupnog iznosa vrijednosti karte ili preusmjeravanja, tako da ovisi o otkazivanju leta, vjerojatno bilo uključeno u stavak 1. te odredbe, eventualno dodavanjem točke (d) tom stavku.

47. Ako se smatra da se pravo na snošenje troškova transfera iz zamjenske zračne luke do zračne luke za koju je izvršena rezervacija i koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju navodi u *autonomnom* stavku različitom od onog u kojem se definiraju prava na pružanje pomoći koja se dodjeljuju putnicima u slučaju otkazivanja, iz toga nužno proizlazi da uvjeti o kojima ovisi postojanje tih prava nisu primjenjivi na prvonavedeno pravo.

48. Konkretno, valja podsjetiti da početak stavka 1. („Upućivanjem na ovaj članak [...]”) ukazuje na to da se prava na pružanje pomoći koja se njime predviđaju u načelu uvjetuju nastankom događaja koji se iscrpno utvrđuju u Uredbi br. 261/2004 i koji su se tumačili u sudskoj praksi, odnosno uskraćivanjem ukrcaja (članak 4.), otkazivanjem leta (članak 5.), kašnjenjem leta u polasku (članak 6.) i kašnjenjem u

dolasku koje traje tri sata ili dulje (presuda *Sturgeon i dr.*)¹⁶. Međutim, ako članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti *autonomno* u odnosu na navedeni stavak 1., kao što sam to predložio u prethodnoj točki, ne može se smatrati da se pravo koje se njime predviđa uvjetuje nastankom jednog od tih događaja. Stoga treba zaključiti da se člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 putnicima dodjeljuje pravo da se snose troškovi njihovih transfera od zamjenske zračne luke do one za koju je izvršena rezervacija kad se te zračne luke nalaze u istom mjestu, gradu ili regiji, *neovisno o tome je li jedan od navedenih događaja zaista nastao*.

49. Autonomno tumačenje članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 čini mi se tim više opravdano jer se predmetno pravo *materijalno razlikuje* od pravâ na pružanje pomoći iz stavka 1. tog članka s obzirom na to da se ne odnosi na „preusmjeravanje” putnika u zračnom prometu u njegovo konačno odredište, nego na „transfer” između dviju obližnjih zračnih luka. Dok prvonavedeno pravo predstavlja uslugu zračnog prijevoza koju obično pruža predmetni prijevoznik¹⁷, drugonavedeno pravo je drukčija usluga prijevoza koju osigurava gospodarski subjekt neovisno o zračnom prijevozniku, pri čemu je potonji prijevoznik odgovoran samo u pogledu snošenja troškova koje je putnik imao da bi se koristio takvom uslugom. Ukratko, smatram da se činjenica da je pravo iz članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 *različito* od pravâ na pružanje pomoći može objasniti time što se dodjeljuje putniku zbog propusta u pružanju usluge zračnog prijevoznika *različitog* od onih na temelju kojih nastaje pravo na pružanje pomoći, u skladu s Uredbom br. 261/2004 i prema sudskoj praksi Suda u kojoj se tumači.

50. Pomno razmatranje pripremnih akata predmetne uredbe, kao i uredbe koja joj je prethodila, odnosno Uredbe (EEZ) br. 295/91¹⁸, potvrđuje, prema mojem mišljenju, da pravo utvrđeno u članku 8. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 treba autonomno tumačiti u odnosu na tumačenje drugih prava na pružanje pomoći iz navedenog članka 8.

51. Što se tiče Uredbe br. 295/91, valja naime napomenuti da se u članku 6. stavku 2. te uredbe utvrđuje pravo pravilo sadržaja koji je gotovo jednak onomu iz članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004¹⁹ i da je to pravno pravilo uključeno u odredbu koja se isključivo odnosi na prava putnika na skrb²⁰, umjesto da se nalazi među pravima na pružanje pomoći predviđenima u članku 4. stavku 1. Uredbe br. 295/91²¹. Što se tiče pripremnih akata Uredbe br. 261/2004, napominjem da, iako je prijedlogom Komisije na kojem se temelji ta uredba²² predmetno pravno pravilo premješteno u članak naslovljen „Pravo na vraćanje prevoznine ili preusmjeravanje”, to premještanje nije dovelo do njegova umetanja u članak 8. stavak 1. navedene uredbe, nego do toga da se to pravilo zasebno navodi u stavku 3. spomenutog članka, u kojem se nalazi i trenutačno.

52. Stoga iz sustavnog i povijesnog tumačenja proizlazi da je članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 osmišljen kao autonomna odredba kojom se kao takvom istodobno utvrđuju njezini vlastiti uvjeti primjene (ponuda koju zračni prijevoznik nudi putniku čiji je let preusmjeren u zračnu luku koja se nalazi u istom mjestu, gradu ili regiji kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija) i pravne

16 Presuda od 19. studenoga 2009. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)

17 To osobito jasno proizlazi iz tumačenja talijanske jezične verzije članka 8. Uredbe br. 261/2004, u kojem se izraz „preusmjeravanje” preveo kao „imbarco su un volo alternativo” (moje isticanje), odnosno „ukrcaj na alternativni let”.

18 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.)

19 Članak 6. stavak 2. Uredbe br. 295/91 glasio je kako slijedi: „[k]ad se mjesto ili regija služe s nekoliko zračnih luka i kad zračni prijevoznik nudi putniku kojem je uskraćen ukrcaj let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je putnik izvršio rezervaciju, troškove putovanja između zamjenskih zračnih luka ili do obližnjeg alternativnog odredišta u dogovoru s putnikom, snosi zračni prijevoznik.” [neslužbeni prijevod].

20 Vidjeti članak 6. stavak 1. Uredbe br. 295/91, prema kojem „[o]sim minimalnih odšteta predviđenih u članku 4., zračni prijevoznik osobama kojima je uskraćen ukrcaj besplatno nudi: (a) pravo na telefonski poziv i/ili slanje telefaks poruke/elektroničke poruke u mjesto odredišta; (b) mogućnost okrepe u razumnom odnosu s vremenom čekanja; (c) smještaj u hotelu u slučaju kad putnici moraju ostati jednu ili više noći” [neslužbeni prijevod].

21 Ta odredba glasi kako slijedi: „U slučaju uskraćivanja ukrcaja putnik ima pravo odabira između: - nadoknade vrijednosti karte bez penala za nedovršeni dio putovanja; - preusmjeravanja do konačnog odredišta prvom mogućom prilikom i –preusmjeravanja kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo.” [neslužbeni prijevod].

22 Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku (COM/2001/0784 final – COD 2001/0305) (SL 2002., C 103 E/17, str. 225.)

posljedice koje proizlaze iz ostvarivanja tih uvjeta (pravo putnika da se snose troškovi nastali zbog njegova transfera iz zamjenske zračne luke do zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili drugog obližnjeg odredišta u dogovoru sa zračnim prijevoznikom), a da pritom nije potrebno, kako bi se utvrdili ti uvjeti ili posljedice, tumačiti tu odredbu u vezi s drugim odredbama Uredbe br. 261/2004, kako su se tumačile u sudskoj praksi Suda.

53. Naposljetku, predmetnu odredbu treba razmotriti s teleološkog aspekta, što je, podsjećam, nedvojbeno metoda kojoj Sud daje prednost u tumačenju Uredbe br. 261/2004²³. A već sam naveo da ta metoda omogućuje, prema mojem mišljenju, da se otklone sve eventualne preostale dvojbe u pogledu pitanja treba li slučaj preusmjeravanja predviđen člankom 8. stavkom 3. te uredbe izjednačiti s otkazivanjem leta u smislu članka 2. točke (l) navedene uredbe.

54. S obzirom na prvi cilj koji se želi postići Uredbom br. 261/2004, valja najprije podsjetiti da je cilj te uredbe, kao što to proizlazi iz njezinih uvodnih izjava 1., 2. i 4., osigurati visoku razinu zaštite putnika, tako da se jačaju njihova prava u određenim situacijama koje uzrokuju ozbiljne probleme i neugodnosti, kao što su uskraćivanje ukrcaja, otkazivanje leta i duže kašnjenje leta, te tako da im se standardizirano i neposredno naknađuje štetu²⁴.

55. Stoga kvalifikacija leta kao „otkazanog” podrazumijeva da su neugodnosti s kojima se putnici suočavaju zbog nepoštovanja obveze prijevoza *ozbiljne*. Međutim, slijetanje zrakoplova u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, prema mojem mišljenju, nije situacija koja kao takva putnicima uzrokuje neugodnosti koje su toliko ozbiljne kao što su one koje uzrokuje otkazivanje (ili uskraćivanje ukrcaja ili kašnjenje u dolasku koje traje tri sata ili dulje).

56. K tomu, ne čini mi se očitim da se tumačenjem članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 kojim se slučaj preusmjeravanja u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija izjednačava s otkazivanjem osigurava viša razina zaštite putnika od tumačenja kojim se taj slučaj preusmjeravanja kvalificira kao propust u pružanju usluge koji je različit od otkazivanja, uskraćivanja ukrcaja i dužeg kašnjenja u dolasku. Naime, podsjećam da je jedan od načina koji se upotrebljavaju u navedenoj uredbi, kako bi se ostvario njezin glavni cilj da se osigura visoka razina zaštite putnika, odvratiti zračne prijevoznike od toga da otkazuju letove²⁵. U tom je kontekstu lako zamisliti da, kad se za slučaj preusmjeravanja predviđen člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, ne bi smatralo da je obuhvaćen pojmom „otkazivanje” te da stoga na temelju njega putnik ima ista prava kao u slučaju tog otkazivanja, zračni bi prijevoznici u velikom broju slučajeva djelovali kao upućeni gospodarski subjekti, pri čemu bi odlučili otkazati letove koji su se mogli samo preusmjeriti u zračnu luku koja se nalazi u blizini zračne luke za koju je izvršena rezervacija, te bi zatim ponudili putnicima tih letova da ih se preusmjeri u potonju zračnu luku, vjerojatno na kasniji datum. Naposljetku, bi li bilo ekonomski razumno poduzimati organizacijske napore, koji su često nezanemarivi, kako bi se putnicima omogućilo da stignu u konačno odredište prvom mogućom prilikom kad bi obveze koje bi imali zračni prijevoznici zbog tog preusmjeravanja bile slične onima koje imaju u slučaju otkazivanja (odšteta, pružanje pomoći i skrbi)?

23 Među znatnim brojem mogućih primjera, vidjeti upućivanje Suda na ciljeve Uredbe br. 261/2004 kad se od njega tražilo da tumači pojam „let” u presudi od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 35.), prema kojoj bi se, „[k]ad bi se ‚let’ smatrao povratnim putovanjem, zaista smanjila zaštita koja se dodjeljuje putnicima na temelju te uredbe, što je protivno njezinu cilju da se osigura visoka razina zaštite putnika”.

24 Vidjeti presudu od 22. lipnja 2016., Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, t. 26. i navedena sudska praksa).

25 Vidjeti u tom pogledu Prijedlog uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku (COM/2001/0784 *final* – COD 2001/0305), točka 5. Vidjeti i presudu od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 83.).

3. Zaključak

57. S obzirom na prethodna razmatranja, smatram da se tumačenje koje se predviđa u točki 41. ovog mišljenja, prema kojem se let koji je preusmjeren radi slijetanja u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija može kvalificirati kao otkazani let, ne može prihvatiti jer se u članku 8. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 takvo preusmjeravanje određuje kao slučaj propusta u pružanju usluge koji je različit od slučaja otkazivanja leta. Iz toga slijedi da zbog tog preusmjeravanja putnik u načelu ima samo pravo na to da se snose troškovi njegova transfera iz zamjenske zračne luke do zračne luke za koju je izvršena rezervacija (ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru između zračnog prijevoznika i putnika), a ne pravo na odštetu koje putnik ima u slučaju otkazivanja leta.

58. Radi korisnosti, iako sam svjestan da to nije slučaj u glavnom predmetu, dodajem da se svakako ne može isključiti da će zbog predmetnog slučaja preusmjeravanja putnik stići u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili u drugo obližnje odredište u dogovoru sa zračnim prijevoznikom sa zakašnjenjem od tri sata ili duljim. Podrazumijeva se da takvo duže kašnjenje u dolasku tom putniku daje pravo na odštetu na temelju zajedničkog tumačenja članka 5., 6. i 7. Uredbe br. 261/2004, kao što to proizlazi iz prethodno navedene presude *Sturgeon i dr.*²⁶.

59. Prije zaključka želim istaknuti da je tumačenje kojim se slučaj preusmjeravanja koji se uređuje člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 izjednačava s otkazivanjem leta također protivno, prema mojem mišljenju, načelu jednakog postupanja, na koje je Sud uputio u više navrata u okviru tumačenja drugih odredbi te uredbe²⁷.

60. Kao što je to poznato, tim se načelom 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. Što se tiče Uredbe br. 261/2004, Sud je već naveo da pitanje jesu li situacije obuhvaćene tom uredbom usporedive treba riješiti „ovisno o vrsti i razmjeru različitih neugodnosti i štete koju su dotični putnici pretrpjeli”²⁸,²⁹. S obzirom na te kriterije, uopće nema dvojbe, prema mojem mišljenju, da je putnik koji je bio na letu koji se izvodio u skladu s prvobitnim rasporedom letenja i koji je stigao u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija sa zakašnjenjem kraćim od tri sata pretrpio neugodnost iste vrste i razmjera kao i putnik, kao što je tužitelj iz glavnog postupka, čiji je let preusmjeren u zamjensku zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju i koji je stigao u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija sa zakašnjenjem kraćim od tri sata. Međutim, kad bi se smatralo da taj slučaj preusmjeravanja treba izjednačiti s otkazivanjem, samo bi drugonavedeni putnik imao pravo na odštetu na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004.

61. S obzirom na prethodno navedeno, predlažem Sudu da na drugo i treće prethodno pitanje odgovori tako da članak 5. stavak 1. točku (c), članak 6., članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da u slučaju slijetanja zrakoplova u zračnu luku različitu od zračne luke za koju je izvršena rezervacija, a koja se nalazi u istom mjestu, istom gradu ili istoj regiji, putnik nema pravo na odštetu zbog otkazivanja leta. Pravo na odštetu postoji samo ako zbog tog preusmjeravanja putnik stigne u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili u drugo obližnje odredište u dogovoru sa zračnim prijevoznikom sa zakašnjenjem od tri sata ili duljim.

26 Presuda od 19. studenoga 2009. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)

27 Presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, t. 93. do 100.); od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, t. 38. i 39.); od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.* (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 48. i sljedeće); od 23. listopada 2012., *Nelson i dr.* (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 33. do 40.) i od 7. rujna 2017., *Bossen i dr.* (C-559/16, EU:C:2017:644, t. 19. i sljedeće), kao i rješenje od 5. listopada 2016., *Wunderlich* (C-32/16, EU:C:2016:753, t. 21. i sljedeće)

28 Presuda od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.* (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 49.)

29 Moje isticanje

B. Šesto pitanje

62. Svojim šestim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da je u slučaju slijetanja u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija zračni prijevoznik dužan na vlastitu inicijativu ponuditi putniku da će snositi troškove transfera do potonje zračne luke ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom.

63. Najprije želim izraziti svoje neslaganje sa stajalištem koje je Komisija iznijela u svojim pisanim očitovanjima, prema kojem se na temelju činjenice da se tim člankom predviđa da zračni prijevoznik „snosi troškove transfera putnika iz te zamjenske zračne luke ili do ove za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom”³⁰ nužno mora zaključiti da taj prijevoznik nije dužan preuzeti inicijativu kako bi ispunio tu obvezu. Naime, iako je točno da se zbog riječi „snositi” može smatrati da navedena obveza uključuje samo nadoknadu troškova transfera *na zahtjev putnika*, tim se tumačenjem ipak zanemaruje činjenica da se u dijelu prethodne rečenice predmetne odredbe („[...] zračni prijevoznik *nudi* putniku let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je let rezerviran”)³¹ upućuje na prijevoznikov prijedlog koji može biti popraćen ponudom da snosi troškove koje je putnik imao zbog predmetnog transfera. Slijedom toga, smatram da se na temelju teksta članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 ne može dati jednoznačan odgovor na ovo pitanje.

64. U tim je okolnostima teleološki aspekt članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 ponovno od odlučujuće važnosti za njegovo tumačenje. Naime, valja podsjetiti da, iako je glavni cilj te uredbe, kao što se to navodi u njezinoj uvodnoj izjavi 1., „osiguravanje visoke razine zaštite putnika”, u toj se uvodnoj izjavi pojašnjava da bi „[u]z to, u potpunosti [...] trebalo voditi računa o obvezama zaštite *potrošača općenito*”³².

65. Drugim riječima, pristup na kojem se zasniva sustav pravila uveden Uredbom br. 261/2004 također se temelji na utvrđenju da se putnik potrošač nalazi u nepovoljnoj situaciji u odnosu na zračnog prijevoznika koji je pružatelj usluge. Kako bi to nadoknadio i kako bi stoga omogućio putniku-potrošaču stvarno ostvarivanje prava koja mu se dodjeljuju, čini mi se da se tom uredbom zahtijeva da zračni prijevoznik koji je pružatelj usluge *aktivno* pomogne putniku potrošaču.

66. To osobito proizlazi iz odredbi Uredbe br. 261/2004 kojima se uređuju prava putnika na pomoć. Naime, u tom se pogledu može utvrditi da iako različite jezične verzije članka 8. stavka 1. navedene uredbe nisu jednoznačne u pogledu pitanja je li inicijativa na zračnom prijevozniku ili na putniku³³, člankom 4. stavkom 3. (uskraćivanje ukrcaja), člankom 5. stavkom 1. točkom (a) (otkazivanje leta) i člankom 6. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. (kašnjenje leta najmanje pet sati) te uredbe predviđa se da zračni prijevoznik „pruž[a] [...] pomoć [dotičnim putnicima]”, da dotični putnici „imaju pravo na pomoć od strane [...] zračnog prijevoznika” i da je tim putnicima „zračni prijevoznik dužan [...] pružiti [...] pomoć propisanu člankom 8. stavkom 1. točkom (a)”.

67. Potreba da zračni prijevoznik ponudi pomoć zapravo odražava zahtjev zaštite putnika potrošača jer se potonji putnik potrošač, koji je „završio” u zračnoj luci različitoj od one njegova konačnog odredišta zbog nastanka jednog od prethodno navedenih događaja, nalazi u ranjivoj situaciji u odnosu na zračnog prijevoznika čije je sjedište u toj zračnoj luci. Iz tog je razloga potonji zračni prijevoznik dužan ispuniti obvezu pružanja pomoći koju ima neovisno o tome je li taj putnik tu pomoć prethodno zatražio.

³⁰ Moje isticanje

³¹ Moje isticanje

³² Moje isticanje

³³ U verzijama na njemačkom („so können Fluggäste wählen zwischen [...]”), finskom („matkustajalle on annettava mahdollisuus valita jokin seuraavista vaihtoehdoista [...]”), litavskom („keleiviams leidžiama rinktis [...]”) i poljskom jeziku („pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy [...]”) upućuje se isključivo na činjenicu da putnici mogu odabrati odnosno imaju pravo odabira između različitih dostupnih oblika pomoći, pri čemu se ne pojašnjava je li na zračnom prijevozniku da putnicima ponudi pomoć predviđenu tom odredbom ili je oni sami moraju zatražiti, dok se u ostalim jezičnim verzijama navodi prvi od ta dva slučaja.

68. Kao što je to napomenula austrijska vlada u svojim pisanim očitovanjima, čini mi se da je to tumačenje u potpunosti u skladu s presudom koju je Sud donio u predmetu Rusu, u kojoj je presudio da je zračni prijevoznik koji je putnicima uskratio ukrcaj dužan potonjim putnicima pružiti pomoć predviđenu člankom 8. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004. Konkretnije, Sud je u toj presudi smatrao da je zračni prijevoznik dužan tijekom iznošenja svojeg prijedloga pružiti putniku potrebne informacije kako bi mu se omogućilo da učinkovito izabere između povrata vrijednosti karte ili preusmjerenja leta a da taj putnik pritom nije obvezan aktivno pridonijeti traženju tih informacija³⁴. Ukratko, čini mi se da iz te presude proizlazi da se za stvarno ostvarivanje prava na pružanje pomoći koje ima putnik ne može zanemariti potreba da zračni prijevoznik prethodno intervenira.

69. Međutim, iako pravo na snošenje troškova transfera iz zamjenske zračne luke do one za koju je izvršena rezervacija (ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom) treba, kao što se to tvrdilo u ovom mišljenju, autonomno tumačiti u odnosu na prava na pružanje pomoći iz članka 8. stavka 1. Uredbe br. 261/2004, smatram da se povezanom obvezom koju ima zračni prijevoznik treba uzeti u obzir i zahtjev zaštite putnika potrošača, koji se navodi u prvoj uvodnoj izjavi te uredbe.

70. S obzirom na prethodno navedeno, predlažem Sudu da na šesto pitanje odgovori tako da članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da je u slučaju slijetanja u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija zračni prijevoznik dužan na vlastitu inicijativu ponuditi putniku da će snositi troškove transfera do potonje zračne luke ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom.

C. Sedmo pitanje

71. Svojim sedmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita može li se na temelju povrede obveza snošenja troškova transfera putnikâ iz zamjenske zračne luke do zračne luke za koju je izvršena rezervacija (ili do obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom) i prijevoza između zračne luke do mjesta smještaja, koje zračni prijevoznik ima na temelju članka 8. stavka 3. i članka 9. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, putniku dodijeliti pravo na paušalnu odštetu u smislu članka 7. stavka 1. te uredbe.

72. Najprije valja predložiti Sudu da preoblikuje to pitanje tako da upućuje samo na članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004. Što se tiče članka 9. stavka 1. točke (c) te uredbe, doista smatram da relevantnost njegova tumačenja u svrhu rješavanja glavnog postupka ne proizlazi jasno iz činjeničnog okvira ovog predmeta i da se u svakom slučaju na temelju tumačenja članka 8. stavka 3. navedene uredbe kao autonomne odredbe, što sam predložio u ovom mišljenju, takva relevantnost može isključiti jer to tumačenje podrazumijeva da se samo članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 primjenjuje u slučaju preusmjerenja kao što je ono u ovom predmetu.

73. Čini mi se da takvo pitanje ne predstavlja posebne poteškoće jer su u sudskoj praksi već osigurane sve potrebne smjernice kako bi se na njega odgovorilo.

74. Prije svega valja podsjetiti da je Sud već izričito zauzeo potvrdno stajalište, iako u obliku *obiter dictum*, u pogledu pitanja koje se odnosi na *postojanje* putnikova prava na odštetu zbog toga što je zračni prijevoznik povrijedio obveze pružanja pomoći i skrbi koje ima na temelju članaka 8. i 9. Uredbe br. 261/2004 u presudi Sousa Rodríguez i dr.³⁵.

34 Presuda od 29. srpnja 2019. (C-354/18, EU:C:2019:637, t. 53. do 55.)

35 Presuda od 13. listopada 2011. (C-83/10, EU:C:2011:652, t. 44.)

75. Eventualno se može postaviti pitanje raspolaže li putnik tim pravom i kad je zračni prijevoznik povrijedio obvezu snošenja troškova transfera putnika iz zamjenske zračne luke do one za koju je izvršena rezervacija (ili do dogovorenog obližnjeg odredišta) iz članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Naime, podsjećam još jednom na to da teza koja se zagovara u ovom mišljenju jest da se obveze pružanja pomoći u užem smislu, zbog čije povrede postoji pravo na odštetu u skladu s presudom Sousa Rodríguez i dr.³⁶, predviđaju samo člankom 8. stavkom 1. te uredbe, dok članak 8. stavak 3. te uredbe treba smatrati autonomnom odredbom. Doista, smatram da odgovor na to pitanje mora biti potvrđan jer predmetna obveza, kao i obveze pružanja pomoći (i skrbi), „postaje bezvrijedna ako je se ne može poštovati”, da se izrazim riječima koje je upotrijebila nezavisna odvjetnica E. Sharpston u svojem mišljenju u predmetu Sousa Rodríguez i dr.³⁷.

76. Što se tiče pitanja može li predmetna odšteta uključivati *paušalnu* odštetu u smislu članka 7. stavka 1. Uredbe br. 261/2004, kao što to tvrdi tužitelj iz glavnog postupka, dovoljno je pomno ispitati rasuđivanje Suda u presudi McDonagh³⁸, kad ocjenjuje pitanje valjanosti članka 9. Uredbe br. 261/2004 s obzirom na načelo proporcionalnosti, kako bi se isključila takva mogućnost.

77. Prema mišljenju Suda, nepostojanjem vremenskog ili financijskog ograničenja obveze skrbi iz članka 9. te uredbe ne može se povrijediti načelo proporcionalnosti s obzirom na to da negativne financijske posljedice, čak i znatne, koje ta povreda ima za zračne prijevoznike nisu nerazmjerne u odnosu na cilj visoke zaštite putnika i s obzirom na to da u svakom slučaju zračni prijevoznici kao upućeni gospodarski subjekti imaju pravo odraziti troškove koje je uzrokovala ta obveza u cijenama zrakoplovnih karata. U toj je fazi Sud dodao još jedno razmatranje kako bi pojasnio da zbog činjenice da je zračni prijevoznik povrijedio tu obvezu skrbi putnik kao odštetu ipak može dobiti samo povrat iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, potrebni, prikladni i razumni kako bi se nadoknadio propust zračnog prijevoznika u skrbi za dotičnog putnika, pri čemu je prepustio nacionalnom sudu da provede takvu ocjenu³⁹. Stoga je Sud, prema mojem mišljenju, želio smatrati da tumačenje koje je u skladu s načelom proporcionalnosti podrazumijeva da iznos odštete koju treba isplatiti zračni prijevoznik *odgovora* iznosu troškova koje je snosio dotični putnik, što je zahtjev koji po definiciji isključuje paušalnu odštetu, koja je predviđena člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004.

78. Rado ću priznati da cilj dodavanja tog razmatranja u ovu presudu nije posebno bio da se isključi primjena paušalne odštete, nego jedino da se ograniče iznosi koje potražuju putnici zbog toga što je zračni prijevoznik povrijedio obvezu skrbi koju ima u slučaju kad je njihov let otkazan zbog izvanrednih okolnosti koje dugo traju. Međutim, sam izraz koji je upotrijebio Sud, zajedno s činjenicom da se predmetno pitanje navodi i u izreci navedene presude, pokazuje, prema mojem mišljenju, da priznavanje putniku paušalne odštete, kao što je ona predviđena člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004, nakon povrede svake obveze skrbi predviđene člankom 9. te uredbe, ima, prema mišljenju Suda, negativne financijske posljedice za zračnog prijevoznika koje su toliko velike da se taj članak ne može tako tumačiti a da se pritom ne povrijedi načelo proporcionalnosti.

79. Stoga se može zaključiti da u ovom slučaju zbog toga što je zračni prijevoznik povrijedio obvezu skrbi iz članka 9. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004 putnik ima pravo na povrat iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, potrebni, prikladni i razumni kako bi se nadoknadio taj propust zračnog prijevoznika.

80. S obzirom na potrebu da se primijeni tumačenje koje je u skladu s načelom proporcionalnosti bilo koje odredbe Uredbe br. 261/2004, očito je, prema mojem mišljenju, da je taj zaključak primjenjiv i u slučaju kad zračni prijevoznik povrijedi obvezu iz članka 8. stavka 3. navedene uredbe.

36 Presuda od 13. listopada 2011. (C-83/10, EU:C:2011:652)

37 Mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Sousa Rodríguez i dr. (C-83/10, EU:C:2011:427, t. 60.)

38 Presuda od 31. siječnja 2013. (C-12/11, EU:C:2013:43)

39 Vidjeti presudu od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 45. do 51.).

81. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na sedmo prethodno pitanje odgovori tako da se na temelju povrede obveze snošenja troškova transfera putnikâ iz zamjenske zračne luke do zračne luke za koju je izvršena rezervacija (ili do obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom), koju zračni prijevoznik ima na temelju članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, putniku ne može dodijeliti pravo na paušalnu odštetu u smislu članka 7. stavka 1. te uredbe. Suprotno tomu, na temelju povrede te obveze putnik ima pravo na povrat iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, potrebni, prikladni i razumni kako bi se nadoknadio taj propust zračnog prijevoznika.

IV. Zaključak

82. S obzirom na prethodna razmatranja, predlažem Sudu da na drugo, treće, šesto i sedmo prethodno pitanje koje je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) odgovori kako slijedi:

1. Članak 5. stavak 1. točku (c), članak 6., članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. 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 u slučaju slijetanja zrakoplova u zračnu luku različitu od zračne luke za koju je izvršena rezervacija, a koja se nalazi u istom mjestu, istom gradu ili istoj regiji, putnik nema pravo na odštetu zbog otkazivanja leta. Pravo na odštetu postoji samo ako zbog tog preusmjeravanja putnik stigne u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili u drugo obližnje odredište u dogovoru sa zračnim prijevoznikom sa zakašnjenjem od tri sata ili duljim.
2. Članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da je u slučaju slijetanja u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija zračni prijevoznik dužan na vlastitu inicijativu ponuditi putniku da će snositi troškove transfera do potonje zračne luke ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom.
3. Na temelju povrede obveze snošenja troškova transfera putnikâ iz zamjenske zračne luke do zračne luke za koju je izvršena rezervacija (ili do obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom), koju zračni prijevoznik ima na temelju članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, putniku se ne može dodijeliti pravno na paušalnu odštetu u smislu članka 7. stavka 1. te uredbe. Suprotno tomu, na temelju povrede te obveze putnik ima pravo na povrat iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, potrebni, prikladni i razumni kako bi se nadoknadio taj propust zračnog prijevoznika.