



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

22. travnja 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Odšteta i pomoć putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 6. – Zakašnjeli let – Članak 8. stavak 3. – Preusmjerenje leta u drugu zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju – Pojam ‚otkazivanje‘ – Izvanredne okolnosti – Odšteta putnicima u zračnom prijevozu u slučaju otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u dolasku – Obveza snošenja troškova transfera između stvarne zračne luke dolaska i zračne luke za koju je izvršena rezervacija”

U predmetu C-826/19,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija), odlukom od 29. listopada 2019., koju je Sud zaprimio 13. studenoga 2019., u postupku

WZ

protiv

Austrian Airlines AG,

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: M. Vilaras, predsjednik vijeća, N. Piçarra, D. Šváby (izvjestitelj), S. Rodin i K. Jürimäe, suci,

nezavisni odvjetnik: P. Pikamäe,

tajnik: Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za osobu WZ, F. Puschkarski, *Rechtsanwältin*,
- za austrijsku vladu, A. Posch, G. Kunnert i J. Schmoll, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, G. Braun, R. Pethke i N. Yerrell, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 3. prosinca 2020.,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: njemački

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. do 9. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (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.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između osobe WZ i društva Austrian Airlines AG u vezi s odštetnim zahtjevom zbog neugodnosti prouzročenih preusmjeravanjem leta u određenu zračnu luku koja je različita od one za koju je izvršena rezervacija, ali se nalazi na istom zemljopisnom području.

Pravni okvir

- 3 Uvodne izjave 1. do 4., 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 glase:

„(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.

(3) Dok je Uredbom Vijeća (EEZ) br. 295/91 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.) propisana temeljna zaštita putnika, broj putnika kojima se uskraćuje ukrcaj protivno njihovoj volji ostaje i dalje previsok, baš kao i broj putnika oštećenih otkazivanjem leta bez prethodnog upozorenja i onih pogođenih dugim odgodama.

(4) Zajednica 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.

[...]

(14) U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih [razumnih] mjera. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

(15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana [doveo] do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće [razumne] mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

4 Člankom 2. te uredbe, naslovljenim „Definicije”, određeno je:

„Za potrebe ove Uredbe:

[...]

(h) ‚konačno odredište’ znači odredište navedeno na karti koja je predstavljena na šalteru za prijavu za let ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta; zamjenski povezani letovi koji su dostupni neće se uzimati u obzir ako je poštovano izvorno planirano vrijeme dolaska;

[...]

(l) ‚otkazivanje’ znači otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano;”

5 Članak 4. navedene uredbe, naslovljen „Uskraćivanje ukrcaja”, u svojem stavku 3. propisuje:

„Ako je ukrcaj putnicima uskraćen protiv njihove volje, stvarni zračni prijevoznik im je dužan odmah nadoknaditi štetu u skladu s člankom 7. i pružiti im pomoć u skladu s člancima 8. i 9.”

6 Člankom 5. iste uredbe, naslovljenim „Otkazivanje leta”, u stavcima 1. i 3. određuje se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

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

(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 preusmjerenja 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 preusmjerenje, 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.

[...]

3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.”

7 Člankom 6. Uredbe br. 261/2004, 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 1500 km i za sve ostale letove između 1500 km i 3500 km; ili

(c) za četiri sata ili više, u slučaju svih letova koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

[stvarni] zračni prijevoznik dužan je putnicima pružiti:

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

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

8 Člankom 7. te uredbe, naslovljenim „Područje primjene”, u stavcima 1. do 2. propisuje se:

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

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

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

2. Kada je putnicima ponuđeno preusmjeravanje do njihova konačnog odredišta zamjenskim letom, sukladno članku 8., i kad na taj način ostvareno vrijeme dolaska ne premašuje prvotno vrijeme dolaska leta:

- (a) za 2 sata, u vezi s letovima dugim 1 500 km ili kraće; ili
- (b) za 3 sata, u vezi sa svim letovima unutar Zajednice, dužih od 1 500 km i u vezi sa svim ostalim letovima između 1 500 km i 3 500 km; ili
- (c) za 4 sata, u vezi sa svim letovima koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

zračni prijevoznik može smanjiti visinu odštete predviđenu stavkom 1. za 50 %.”

9 Člankom 8. navedene uredbe, 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 [ne] 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, [stvarni] zračni prijevoznik nudi putniku let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je let rezerviran, tada [stvarni] 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.”

10 Članak 9. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo na skrb”, u stavku 1. navodi:

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

[...]

- (c) prijevoz između zračne luke do mjesta smještaja (hotel i drugo).”

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 11 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 Berlina (Njemačka) s predviđenim polaskom u 21 sat i dolaskom u zračnu luku Berlin Tegel u 22.20.
- 12 Budući da su vremenski uvjeti tijekom pretpredzadnje rotacije zrakoplova, kojim se trebao izvesti let između Beča i Berlina, prouzročili kašnjenje koje se odrazilo na kasnije letove izvedene tim zrakoplovom, zrakoplov koji je izvodio let za koji je rezervaciju izvršila osoba WZ poletio je iz zračne luke u Beču u 22.07 te je, s obzirom na to da zbog zabrane noćnih letova koja je bila na snazi nije mogao sletjeti u zračnu luku Berlin Tegel, bio preusmjeren u zračnu luku Berlin Schönefeld, koja se nalazi u saveznoj zemlji Brandenburg (Njemačka), u blizini savezne zemlje Berlin (Njemačka), u koju je sletio u 23.18.
- 13 Osoba WZ je podnijela tužbu Bezirksgerichtu Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) kojom je tražila da se društvu Austrian Airlines naloži da joj isplati iznos od 250 eura na ime odštete na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim člankom 7. stavkom 1. Taj se zahtjev temeljio, s jedne strane, na kašnjenju leta u dolasku (23.18 umjesto 22.20) i, s druge strane, na činjenici da društvo Austrian Airlines nije ispunilo svoju obvezu da joj ponudi daljnji prijevoz iz zračne luke Berlin-Schönefeld do zračne luke Berlin Tegel. Prema mišljenju osobe WZ, članak 8. stavak 3. navedene uredbe ne može se primijeniti na njezinu situaciju jer se zračna luka Berlin Schönefeld ne nalazi u saveznoj zemlji Berlin.
- 14 U svoju obranu društvo Austrian Airlines zahtijevalo je da se tužba odbije, pri čemu je tvrdilo, kao prvo, da je osoba WZ stigla na svoje konačno odredište sa zakašnjenjem od samo 58 minuta, kao drugo, da je osoba WZ mogla lako doći do svojeg doma, koji je od zračne luke Berlin Schönefeld udaljen 24 kilometra, koristeći se dodatnim prijevoznim sredstvom, kao treće, da je do kašnjenja došlo zbog izvanrednih okolnosti, u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, to jest ozbiljnih vremenskih problema tijekom pretpredzadnje rotacije zrakoplova.

- 15 Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) je presudom od 24. lipnja 2019. odbio tužbu smatrajući, s jedne strane, da preusmjeravanje leta o kojemu je riječ u glavnom postupku ne treba smatrati bitnom izmjenom plana putovanja leta, tako da valja smatrati da je riječ o kašnjenju, a ne otkazivanju leta i, s druge strane, da kašnjenje nije iznosilo tri sata ili više.
- 16 Osoba WZ je protiv te presude podnijela žalbu Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija).
- 17 Potonji sud dvoji o tome, kao prvo, treba li činjenično stanje iz glavnog postupka razumjeti na način da je riječ o otkazivanju, kašnjenju ili posebnom slučaju, kao drugo, može li se društvo Austrian Airlines pozivati na nastup izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 i, kao treće, treba li taj prijevoznik platiti odštetu zbog eventualne povrede svojih obveza pružanja pomoći i skrbi.
- 18 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 središta mjesta, pri čemu se, međutim, samo jedna nalazi na području tog mjesta, 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 u 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 u drugu zračnu luku istog mjesta, istog grada ili iste regije postoji pravo na odštetu zbog dugog 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 u zračnom prometu 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 završetka putnikova transfera 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.?”

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

- 19 Svojim prvim 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 preusmjerenja leta u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija, snošenje troškova transfera putnika između dviju zračnih luka, predviđeno tom odredbom, uvjetovano time da se prva zračna luka nalazi na području istog mjesta, istog grada ili iste regije kao i druga zračna luka.
- 20 U tom pogledu, iako se člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 predviđa da je snošenje troškova transfera putnika između stvarne zračne luke dolaska i zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili drugog obližnjeg odredišta u dogovoru između stvarnog zračnog prijevoznika i putnika primjenjivo „u slučaju kada se mjesto, grad i regija služe s nekoliko zračnih luka”, ni u toj odredbi, ni u članku 2. te uredbe, kojim se za potrebe te uredbe definira određeni broj pojmova, ni u bilo kojoj drugoj odredbi navedene uredbe nije pojašnjeno što se smatra pod izrazom „mjesto, grad i regija [koji se] služe s nekoliko zračnih luka”.
- 21 Usto, budući da se u članku 8. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 u pogledu tih pojmova ni na koji način ne upućuje na nacionalno pravo, oni se moraju autonomno tumačiti tako da se ujednačeno primjenjuju u Europskoj uniji (vidjeti analogijom presudu od 4. rujna 2014., Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, t. 16. i 17.).
- 22 U tom kontekstu valja podsjetiti na to da utvrđivanje značenja i dosega pojmova za koje pravo Unije ne daje nikakvu definiciju treba provesti u skladu s njihovim uobičajenim smislom u jeziku koji se u danom trenutku koristi, uzimajući u obzir kontekst u kojem se oni koriste i ciljeve postavljene propisom kojem pripadaju (presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 17.).
- 23 Kad je riječ o uobičajenom smislu u jeziku koji se u danom trenutku koristi izraza „mjesto, grad ili regija”, iako je točno da ti pojmovi, uzeti zasebno, označavaju područja čiji je opseg ograničen granicama određenima ustavnim, zakonskim ili regulatornim odredbama države koje su ta područja dio, te iste pojmove, uzete zajedno u obliku nabrojavanja i precizirane izrazom „služe [se] s nekoliko zračnih luka”, iz članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, treba razumjeti na način da se njima ne upućuje toliko na podržavnu teritorijalnu jedinicu, upravne ili čak političke prirode, koliko na područje koje karakterizira to da se u njegovoj neposrednoj blizini nalaze zračne luke koje ga opslužuju.
- 24 Iz toga proizlazi da okolnost da se stvarna zračna luka dolaska i zračna luka za koju je izvršena rezervacija nalaze na području različitih podržavnih teritorijalnih jedinica nije relevantna za primjenu članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.
- 25 Takav zaključak potvrđuju ciljevi Uredbe br. 261/2004.
- 26 Naime, s jedne strane, cilj Uredbe br. 261/2004 je, kao što to proizlazi iz uvodnih izjava 1., 2. i 4. te uredbe, osigurati visoku razinu zaštite putnika i potrošača time što jača njihova prava u određenim situacijama koje uzrokuju ozbiljne probleme i neugodnosti te im standardizirano i neposredno naknađuje štetu (vidjeti, u tom smislu, presudu od 22. lipnja 2016., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, t. 26.).
- 27 Međutim, uskim tumačenjem izraza „mjesto, grad ili regija” – poput onog koje zagovara tužitelj iz glavnog postupka, u smislu da se stvarna zračna luka dolaska i zračna luka za koju je izvršena rezervacija moraju nalaziti na području istog mjesta, istog grada ili iste regije, pri čemu se svaki od tih

pojmovna razumije u smislu nacionalnog prava – bi se putnika čiji je let preusmjeren u zamjensku zračnu luku koja se, iako je u blizini zračne luke za koju je izvršena rezervacija, nalazi na području drugog mjesta, drugog grada ili druge regije lišilo prava na snošenje troškova transfera predviđenog člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 te bi se, posljedično, ugrozio cilj te uredbe koji se sastoji od osiguranja visoke razine zaštite putnika u zračnom prometu.

- 28 S druge strane, cilj je Uredbe br. 261/2004, u skladu s njezinom uvodnom izjavom 4., i osigurati da zračni prijevoznici mogu obavljati svoje djelatnosti pod usklađenim uvjetima na liberaliziranom tržištu. Međutim, davanje prednosti uskom tumačenju izraza „mjesto, grad ili regija”, kako je izloženo u prethodnoj točki, imalo bi za posljedicu to da snošenje troškova transfera od strane stvarnog zračnog prijevoznika, na temelju članka 8. stavka 3. te uredbe, ovisi o ustavnim, zakonskim ili regulatornim odredbama svake države članice.
- 29 Naposljetku, to isto usko tumačenje izraza „mjesto, grad i regija koji se služe s nekoliko zračnih luka” lišilo bi članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 korisnog učinka. Naime, za stvarnog zračnog prijevoznika bilo bi osobito teško, ako ne i nemoguće, predložiti putniku preusmjerenje leta u zamjensku zračnu luku smještenu izvan područja mjesta, grada ili regije u kojoj se nalazi zračna luka za koju je izvršena rezervacija, čak i kada bi se ta zamjenska zračna luka nalazila u neposrednoj blizini područja mjesta, grada ili regije na kojem se nalazi zračna luka za koju je izvršena rezervacija.
- 30 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje valja odgovoriti da članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da, u slučaju kada je let preusmjeren u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija, snošenje troškova transfera putnikâ između dviju zračnih luka, predviđeno tom odredbom, nije uvjetovano time da se prva zračna luka nalazi na području istog mjesta, istog grada ili iste regije kao i druga zračna luka.

Drugo i treće pitanje

- 31 Svojim drugim i trećim pitanjem, koja valja ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita 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 preusmjerenja leta u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, za putnika može nastati pravo na odštetu zbog otkazivanja ili dužeg kašnjenja tog leta.
- 32 Uvodno valja istaknuti da se, u odluci kojom se upućuje zahtjev za prethodnu odluku, sud koji je uputio zahtjev također poziva na članak 6. stavak 1. Uredbe br. 261/2004, koji se odnosi na slučaj dužeg kašnjenja leta u polasku. Međutim, iz te odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da taj sud u biti pita može li za putnika u slučaju preusmjerenja leta u zamjensku zračnu luku koja se nalazi u neposrednoj blizini područja na kojem se nalazi zračna luka za koju je izvršena rezervacija, nastati pravo na odštetu bilo zbog otkazivanja leta, u smislu članka 5. stavka 1. točke (c) te uredbe, bilo zbog dužeg kašnjenja u dolasku u trajanju 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). Stoga članak 6. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 nije relevantan za davanje korisnog odgovora sudu koji je uputio zahtjev za rješavanje spora u glavnom postupku.
- 33 Uzimajući u obzir to pojašnjenje, valja podsjetiti, kao prvo, na to da se člankom 2. točkom (l) navedene uredbe pojam „otkazivanje” definira kao „otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano”.
- 34 U tom je pogledu Sud presudio da se let u biti sastoji od operacije zračnog prijevoza koja je tako i na određen način „jedinica” tog prijevoza, a koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoj plan putovanja (presuda od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, t. 40.). Usto,

pojasnio je da je plan putovanja bitan element leta koji se obavlja u skladu s rasporedom letenja koji prijevoznik unaprijed utvrđuje (presuda od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 30.).

- 35 Budući da izraz „plan putovanja” označava put koji zrakoplov mora prijeći od polazišne do odredišne zračne luke prema utvrđenom vremenskom rasporedu, iz toga slijedi da, kako bi se let mogao smatrati izvršenim, nije dovoljno da zrakoplov krene u skladu s predviđenim planom putovanja, nego je potrebno i da dođe na svoje odredište kako je navedeno u navedenom planu putovanja (presuda od 13. listopada 2011., *Sousa Rodríguez i dr.*, C-83/10, EU:C:2011:652, t. 28.).
- 36 Stoga se let ne može smatrati izvršenim kada je preusmjeren u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, tako da taj let, u načelu, valja smatrati otkazanim u smislu članka 2. točke (1) Uredbe br. 261/2004, što može dovesti do nastanka prava na odštetu na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) u vezi s člankom 7. te uredbe.
- 37 Međutim, u posebnom slučaju u kojem zračna luka u koju je let preusmjeren opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija ne bi bilo u skladu ni s ciljem navedene uredbe ni s načelom jednakog postupanja izjednačiti preusmjeravanje leta s dobro definiranim otkazivanjem leta.
- 38 Naime, s jedne strane, valja istaknuti da se Uredbom br. 261/2004, uz glavni cilj koji se njome želi postići, a koji se, kao što je to navedeno u točki 26. ove presude, sastoji od osiguranja visoke razine zaštite putnika i potrošača, također nastoje postići implicitni sporedni ciljevi, među kojima je i cilj preventivnog smanjenja broja otkazivanja letova (vidjeti u tom smislu presudu od 10. siječnja 2006., *IATA i ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 83.).
- 39 Osim toga, valja dodati da je donošenjem navedene uredbe zakonodavac Unije također želio uspostaviti ravnotežu između interesa putnika u zračnom prometu i interesa zračnih prijevoznika (presude od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 67., i od 23. listopada 2012., *Nelson i dr.*, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 39.).
- 40 U tom kontekstu valja utvrditi da članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 1. do 4., ima poseban cilj jer se njime želi spriječiti nastanak ozbiljnih problema i neugodnosti koje bi putnik mogao imati u slučaju otkazivanja leta, a ne nadoknaditi posljedice tih neugodnosti, tako da se stvarnog zračnog prijevoznika odvraća od toga da izvrši to otkazivanje te mu se daje određeni manevarski prostor da putniku ponudi promjenu puta do njegova konačnog odredišta preusmjeravanjem leta u zamjensku zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i snošenje troškova transfera između te zračne luke i zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili bilo kojeg drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom.
- 41 S druge strane, prema ustaljenoj sudskoj praksi, svaki pravni akt Unije treba tumačiti u skladu s cjelokupnim primarnim pravom, uključujući u skladu s načelom jednakog postupanja, koje zahtijeva da se u usporedivim situacijama ne postupa na različit način i da se u različitim situacijama ne postupa na jednak način, osim ako je takvo postupanje objektivno opravdano (vidjeti presudu od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 48.).
- 42 Međutim, bilo bi protivno načelu jednakog postupanja izjednačiti let preusmjeren u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, s otkazanim letom. Naime, takvo bi izjednačavanje, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točkama 59. i 60. svojeg mišljenja, dovelo do priznavanja putniku tog leta prava na odštetu na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. Uredbe br. 261/2004, i u slučaju kada putnik, nakon transfera, stigne u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili bilo koje drugo dogovoreno odredište s

kašnjenjem manjim od tri sata, dok se to pravo na odštetu ne bi priznalo putniku zrakoplova koji je sletio u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija s kašnjenjem manjim od tri sata, iako je potonji putnik pretrpio sličnu neugodnost kao i prvi putnik.

- 43 Suprotno tomu, kao drugo, do ozbiljnih problema i neugodnosti dolazi kada putnik leta preusmjerenog u zamjensku zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju pretrpi duže kašnjenje u dolasku i na svoje konačno odredište dođe sa zakašnjenjem od tri sata ili više u odnosu na izvorno planirano vrijeme dolaska. U toj situaciji putnik, u načelu, ima pravo na odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 kada pretrpi duže kašnjenje u dolasku u trajanju 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).
- 44 S obzirom na prethodno navedeno, na drugo i treće pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 1. točku (c), članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da zbog preusmjerenog leta koji završava u zračnoj luci različitoj od zračne luke za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, za putnika ne može nastati pravo na odštetu s osnove otkazivanja leta. Međutim, putnik leta preusmjerenog u zamjensku zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija u načelu ima pravo na odštetu na temelju te uredbe kada na svoje konačno odredište dođe tri ili više sati nakon vremena dolaska koje je izvorno predvidio stvarni zračni prijevoznik.

Četvrto pitanje

- 45 Svojim četvrtim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članke 5. i 7. te članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da, kako bi se odredila duljina kašnjenja u dolasku koje je pretrpio putnik preusmjerenog leta koji je završio u zračnoj luci različitoj od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, kao referentno vrijeme treba uzeti vrijeme dolaska na zamjenski aerodrom ili vrijeme dolaska, nakon transfera, u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili, prema potrebi, u drugo obližnje odredište dogovoreno sa stvarnim zračnim prijevoznikom.
- 46 Kao prvo, iz teksta članka 5. stavka 1. točke (c) kao i članaka 7. i 8. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da se te odredbe odnose na pojam „konačno odredište” koji je u članku 2. točki (h) te uredbe definiran kao odredište navedeno na karti koja je predočena na šalteru za prijavu za let ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta.
- 47 Kao drugo, Sud je pojasnio da, s obzirom na to da se navedena neugodnost, prouzročena gubitkom vremena, materijalizira u dolasku na konačno odredište, duljinu kašnjenja leta za potrebe odštete predviđene člankom 7. Uredbe br. 261/2004 treba ocijeniti u odnosu na planirano vrijeme dolaska na to odredište (presuda od 26. veljače 2013., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, t. 33. i navedena sudska praksa), pri čemu se pojašnjava da to vrijeme odgovara onomu određenom u planu leta i naznačenom na karti kojom raspolaže predmetni putnik (rješenje od 1. listopada 2020., FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, t. 25.).
- 48 Stoga, kako bi se odredila duljina kašnjenja u dolasku koje je pretrpio putnik preusmjerenog leta koji je završio u zračnoj luci različitoj od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, u obzir valja uzeti vrijeme u koje je putnik nakon svojeg transfera stigao u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija odnosno, prema potrebi, u drugo obližnje odredište dogovoreno sa stvarnim zračnim prijevoznikom.
- 49 S obzirom na prethodna razmatranja, članke 5. i 7. te članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da, kako bi se odredila duljina kašnjenja u dolasku koje je pretrpio putnik preusmjerenog leta koji je završio u zračnoj luci različitoj od one za koju je izvršena rezervacija, ali

koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, kao referentno vrijeme treba uzeti ono u koje je putnik, nakon transfera, stvarno stigao u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili, prema potrebi, u drugo obližnje odredište dogovoreno sa stvarnim zračnim prijevoznikom.

Peto pitanje

- 50 Svojim petim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se stvarni zračni prijevoznik, kako bi se oslobodio svoje obveze isplate odštete putnicima u slučaju dužeg kašnjenja leta u dolasku, može pozvati na „izvanrednu okolnost” koja nije utjecala na navedeni zakašnjeni let, nego na prethodni let koji je on izveo istim zrakoplovom, koja je nastupila tijekom pretpredzadnje rotacije tog zrakoplova.
- 51 Najprije valja istaknuti da duljina kašnjenja u dolasku o kojoj je riječ u glavnom postupku ne proizlazi sa sigurnošću iz spisa kojim Sud raspolaže. U tim okolnostima, i ne dovodeći u pitanje utvrđivanje te duljine koje će sud koji je uputio zahtjev izvršiti s obzirom na odgovor na četvrto pitanje, na peto pitanje valja odgovoriti polazeći od pretpostavke da je let duže kasnio.
- 52 Valja podsjetiti na to da se, u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe 261/2004, stvarni zračni prijevoznik može osloboditi svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 5. stavka 1. i članka 7. Uredbe br. 261/2004 ako može dokazati, konkretno, da je do otkazivanja ili dužeg kašnjenja predmetnog leta došlo zbog „izvanrednih okolnosti”.
- 53 S tim u vezi valja podsjetiti na to da, s jedne strane, ni uvodne izjave 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 ni njezin članak 5. stavak 3. ne ograničavaju ovlast priznatu stvarnim zračnim prijevoznicima da se pozovu na „izvanrednu okolnost” samo u slučaju u kojem je ta okolnost utjecala na zakašnjeni ili otkazani let, a isključuju slučaj u kojem je navedena okolnost utjecala na prethodni let koji je izveden istim zrakoplovom (presuda od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 51.).
- 54 S druge strane, kako bi se uravnotežili interesi putnika u zračnom prijevozu i interesi zračnih prijevoznika, na čemu, kao što se na to podsjeća u točki 39. ove presude, počiva donošenje Uredbe br. 261/2004, potrebno je uzeti u obzir način na koji zračni prijevoznici izvode let zrakoplovom, a osobito činjenicu da isti zrakoplov može izvesti više uzastopnih letova tijekom istog dana, što podrazumijeva da se svaka izvanredna okolnost koja utječe na prethodni let odražava na kasniji let tog zrakoplova ili njegove kasnije letove (presuda od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 52.).
- 55 Slijedom toga se stvarni zračni prijevoznik, kako bi se oslobodio svoje obveze isplate odštete putnicima u slučaju dužeg kašnjenja ili otkazivanja leta, mora moći pozvati na „izvanrednu okolnost” koja je utjecala na prethodni let koji je on izveo istim zrakoplovom tijekom pretpredzadnje rotacije tog zrakoplova (vidjeti analogijom presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 53.).
- 56 Stoga, uzimajući u obzir ne samo cilj osiguravanja visoke razine zaštite putnika iz uvodne izjave 1. Uredbe br. 261/2004, nego i tekst njezina članka 5. stavka 3., pozivanje na takvu izvanrednu okolnost pretpostavlja da postoji izravna uzročna veza između nastanka te okolnosti koja je utjecala na prethodni let i kašnjenja ili otkazivanja kasnijeg leta, ocjena čega je na sudu koji je uputio zahtjev s obzirom na činjenične elemente kojima raspolaže, uzimajući osobito u obzir način izvođenja leta predmetnog zrakoplova (vidjeti u tom smislu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 54.).

57 S obzirom na prethodno navedeno, na peto pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se stvarni zračni prijevoznik, kako bi se oslobodio svoje obveze isplate odštete putnicima u slučaju dužeg kašnjenja leta u dolasku, može pozvati na „izvanrednu okolnost” koja nije utjecala na navedeni zakašnjeni let, nego na prethodni let koji je on izveo istim zrakoplovom tijekom pretpredzadnje rotacije tog zrakoplova, pod uvjetom da postoji izravna uzročna veza između nastanka te okolnosti i dužeg kašnjenja kasnijeg leta u dolasku, ocjena čega je na sudu koji je uputio zahtjev, uzimajući osobito u obzir način na koji predmetni stvarni zračni prijevoznik izvodi let zrakoplovom.

Šesto pitanje

58 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 zračni prijevoznik, u slučaju kada preusmjereni let završava u zračnoj luci različitoj od zračne luke za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, dužan na vlastitu inicijativu ponuditi putniku snošenje troškova transfera do zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno, prema potrebi, do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s tim putnikom.

59 Valja podsjetiti na to da, prema samom tekstu članka 8. stavka 3. Uredbe 261/2004, kada stvarni zračni prijevoznik nudi putniku let u zamjensku zračnu luku umjesto u onu za koju je izvršena rezervacija, tada taj 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”.

60 Iako iz teksta te odredbe izričito proizlazi da ona putnicima daje pravo na snošenje troškova transfera od strane stvarnog zračnog prijevoznika, on s druge strane, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 63. svojeg mišljenja, ne pruža nikakvu naznaku o tome je li na navedenom prijevozniku da snošenje navedenih troškova transfera putnicima predloži na vlastitu inicijativu.

61 Međutim, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da odredbe kojima se dodjeljuju prava putnicima u zračnom prometu treba široko tumačiti (presuda od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 45.).

62 Osim toga, za potrebe tog tumačenja valja uzeti u obzir cilj Uredbe br. 261/2004, kako je naveden u točki 26. ove presude, koji se sastoji od osiguravanja visoke razine zaštite putnika.

63 Stoga članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 1. i 2., treba tumačiti na način da je na stvarnom zračnom prijevozniku koji je putniku predložio let u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, da na vlastitu inicijativu ponudi snošenje troškova transfera tog putnika između zračne luke dolaska i zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s tim putnikom.

64 Naime, preusmjeravanje leta u zračnu luku različitu od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, može prouzročiti neugodnosti predmetnim putnicima osobito kada se transfer do zračne luke za koju je izvršena rezervacija može pokazati skupim i složenim za organizaciju, bilo zato što je zamjenska zračna luka kao takva manje pristupačna od zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili zato što je zbog kasnog predviđenog slijetanja preusmjerenog leta ponuda prijevoza kojim se omogućuje transfer ograničena.

65 Uostalom, tim se tumačenjem i dalje poštuje uspostavljanje ravnoteže između interesa putnika u zračnom prometu i interesa stvarnih zračnih prijevoznika, koje je, kao što je to navedeno u točki 39. ove presude, prethodilo donošenju Uredbe br. 261/2004. Naime, dok prvima jamči da će nakon slijetanja u zamjensku zračnu luku biti prevezeni do zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili obližnjeg odredišta u dogovoru sa stvarnim zračnim prijevoznikom, drugima omogućuje da izbjegn

obvezu isplate odštete iz članka 7. tako da osiguraju da putnici mogu doći do zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili drugog obližnjeg odredišta dogovorenog sa stvarnim zračnim prijevoznikom a da pritom ne pretrpe kašnjenje od tri sata i više u odnosu na izvorno predviđeno vrijeme dolaska.

- 66 S obzirom na prethodno navedeno, na šesto pitanje treba odgovoriti tako da članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da je stvarni zračni prijevoznik, u slučaju kada preusmjereni let završava u zračnoj luci različitoj od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, dužan na vlastitu inicijativu putniku ponuditi snošenje troškova transfera do zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno, prema potrebi, do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s navedenim putnikom.

Sedmo pitanje

- 67 Svojim sedmim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da povreda obveza stvarnog zračnog prijevoznika da pruži pomoć i skrb, predviđenih tom odredbom, može dovesti do nastanka prava na paušalnu odštetu na temelju članka 7. stavka 1. te uredbe.
- 68 Najprije valja istaknuti da se sud koji je uputio zahtjev u odluci kojom se upućuje prethodno pitanje također poziva na članak 9. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004, kojim je predviđeno da putnici imaju pravo na besplatan prijevoz od zračne luke do mjesta smještaja kada se u toj uredbi upućuje na tu odredbu, to jest kada su ispunjeni uvjeti iz članka 4. stavka 3. ili članka 5. stavka 1. točke (b) ili pak članka 6. stavka 1. točke ii. navedene uredbe. Međutim, iz te iste odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da se sud koji je uputio zahtjev zapravo pita može li povreda obveze stvarnog zračnog prijevoznika da snosi troškove transfera putnika između zračne luke dolaska i zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom, predviđene člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, dovesti do nastanka prava na paušalnu odštetu iz članka 7. stavka 1. te uredbe.
- 69 Kao prvo, valja podsjetiti na to da kada prijevoznik povrijedi svoje obveze na temelju članka 8. Uredbe br. 261/2004, putnici u zračnom prometu imaju pravo isticati odštetni zahtjev (vidjeti u tom smislu presudu od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr., C-83/10, EU:C:2011:652, t. 44.).
- 70 Kao drugo, putnik u zračnom prijevozu na ime odštete zbog nepoštovanja obveze zračnog prijevoznika da snosi troškove iz članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. Uredbe br. 261/2004 može dobiti samo povrat iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, nužni, primjereni i razumni kako bi se nadoknadio propust zračnog prijevoznika u skrbi za predmetnog putnika (presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 51.).
- 71 Stoga, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 77. svojeg mišljenja, iznos odštete koju treba isplatiti stvarni zračni prijevoznik mora odgovarati iznosu troškova koji su nastali predmetnom putniku, što nužno isključuje paušalnu odštetu koja je predviđena člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004.
- 72 Iz prethodno navedenog proizlazi da za putnika na temelju povrede obveze snošenja troškova transfera između stvarne zračne luke dolaska i one za koju je izvršena rezervacija odnosno drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom, predviđene člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, nastaje pravo na naknadu iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, nužni, primjereni i razumni kako bi se nadoknadio propust stvarnog zračnog prijevoznika u skrbi za predmetnog putnika.

73 S obzirom na prethodno navedeno, na sedmo pitanje valja odgovoriti tako da članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da zbog povrede obveze stvarnog zračnog prijevoznika da snosi troškove transfera putnika između zračne luke dolaska i zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom, za putnika ne nastaje pravo na paušalnu odštetu iz članka 7. stavka 1. te uredbe. Međutim, putnik zbog povrede te obveze ima pravo na povrat iznosa troškova koji su mu nastali te koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, nužni, prikladni i razumni kako bi se nadoknadio taj prijevoznikov propust.

Troškovi

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

Slijedom navedenog, Sud (četvrto vijeće) odlučuje:

1. 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 te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 treba tumačiti na način da, u slučaju kada je let preusmjeren u zračnu luku koja opslužuje isto mjesto kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija, snošenje troškova transfera putnikâ između dviju zračnih luka, predviđeno tom odredbom, nije uvjetovano time da se prva zračna luka nalazi na području istog mjesta, grada ili regije kao i druga zračna luka.
2. Članak 5. stavak 1. točku (c), članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da zbog preusmjerenog leta koji završava u zračnoj luci različitoj od zračne luke za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, za putnika ne može nastati pravo na odštetu s osnove otkazivanja leta. Međutim, putnik leta preusmjerenog u zamjensku zračnu luku koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju kao i zračna luka za koju je izvršena rezervacija u načelu ima pravo na odštetu na temelju te uredbe kada na svoje konačno odredište dođe tri ili više sati nakon vremena dolaska koje je izvorno predvidio stvarni zračni prijevoznik.
3. Članke 5. i 7. te članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da, kako bi se odredila duljina kašnjenja u dolasku koje je pretrpio putnik preusmjerenog leta koji je završio u zračnoj luci različitoj od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, kao referentno vrijeme treba uzeti ono u koje je putnik, nakon transfera, stvarno stigao u zračnu luku za koju je izvršena rezervacija ili, prema potrebi, u drugo obližnje odredište dogovoreno sa stvarnim zračnim prijevoznikom.
4. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se stvarni zračni prijevoznik, kako bi se oslobodio svoje obveze isplate odštete putnicima u slučaju dužeg kašnjenja leta u dolasku, može pozvati na „izvanrednu okolnost” koja nije utjecala na navedeni zakašnjeni let, nego na prethodni let koji je on izveo istim zrakoplovom tijekom pretpredzadnje rotacije tog zrakoplova, pod uvjetom da postoji izravna uzročna veza između nastanka te okolnosti i dužeg kašnjenja kasnijeg leta u dolasku, ocjena čega je na sudu koji je uputio zahtjev, uzimajući osobito u obzir način na koji predmetni stvarni zračni prijevoznik izvodi let zrakoplovom.
5. Članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da je stvarni zračni prijevoznik, u slučaju kada preusmjereni let završava u zračnoj luci različitoj od one za koju je izvršena rezervacija, ali koja opslužuje isto mjesto, grad ili regiju, dužan na vlastitu

inicijativu putniku ponuditi snošenje troškova transfera do zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno, prema potrebi, do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s navedenim putnikom.

- 6. Članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da zbog povrede obveze stvarnog zračnog prijevoznika da snosi troškove transfera putnika između zračne luke dolaska i zračne luke za koju je izvršena rezervacija odnosno drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom, za putnika ne nastaje pravo na paušalnu odštetu iz članka 7. stavka 1. te uredbe. Međutim, putnik zbog povrede te obveze ima pravo na povrat iznosa troškova koji su mu nastali te koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, nužni, prikladni i razumni kako bi se nadoknadio taj prijevoznikov propust.**

Potpisi