Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (prvo vijeće)

21. prosinca 2021.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Opća pravila o odštetama i pomoći putnicima u slučaju otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Članak 2. točka (l) – Članak 5. stavak 1. točka (c) – Rezervacija leta posredstvom elektroničke platforme – Pomicanje polaska leta na ranije vrijeme od strane stvarnog zračnog prijevoznika – Kvalifikacija – Primitak obavijesti o pomicanju leta na ranije vrijeme na adresu e-pošte koja ne pripada dotičnim putnicima – Direktiva 2000/31/EZ – Elektronička trgovina – Članak 11. – Pretpostavka primitka – Opseg obveze obavještavanja koju ima stvarni zračni prijevoznik”

U predmetu C-263/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija), odlukom od 26. svibnja 2020., koju je Sud zaprimio 15. lipnja 2020., u postupku

Airhelp Limited

protiv

Laudamotion GmbH,

SUD (prvo vijeće),

u sastavu: L. Bay Larsen, potpredsjednik Suda, u svojstvu predsjednika prvog vijeća, J.-C. Bonichot i M. Safjan (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: P. Pikamäe,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za Airhelp Limited, D. Stanonik i E. Stanonik-Palkovits, *Rechtsanwälte*,

– za Laudamotion GmbH, M. Klemm, *Rechtsanwalt*,

– za Europsku komisiju, G. Braun i K. Simonsson, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: njemački

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 23. rujna 2021.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. 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.), kao i članka 11. Direktive 2000/31/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 8. lipnja 2000. o određenim pravnim aspektima usluga informacijskog društva na unutarnjem tržištu, posebno elektroničke trgovine (Direktiva o elektroničkoj trgovini) (SL 2000., L 178, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 13., svezak 39., str. 58.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društava Airhelp Limited i Laudamotion GmbH povodom odbijanja potonjeg da isplati odštetu putnicima u zračnom prometu, u čiji pravni položaj stupa društvo Airhelp, zbog pomicanja polaska njihova leta na ranije vrijeme.

Pravni okvir

Uredba br. 261/2004

3 Uvodne izjave 1., 7. i 12. 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.

[…]

(7) Kako bi se osigurala djelotvorna primjena ove Uredbe, obveze koje ona propisuje trebali bi izvršavati zračni prijevoznici koji izvode ili namjeravaju izvesti let, bez obzira izvode li navedeno svojim vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom u zakupu bez posade ili zakupom zrakoplova s posadom, ili na temelju bilo koje druge osnove.

[…]

(12) Problemi i neugodnosti, koje putnici imaju zbog otkazivanja leta, trebali bi također biti reducirani. To bi se trebalo postići poticanjem prijevoznika na to da o otkazivanju leta putnike izvijeste pravovremeno, odnosno prije vremena polaska predviđenog redom letenja i uz to im ponude prihvatljivo preusmjeravanje kako bi putnici mogli izvršiti druge pripreme. Ako putnici ne uspiju izvršiti navedeno, zračni prijevoznici su im dužni isplatiti nadoknadu, osim u slučajevima kada je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći niti uz poduzimanje svih odgovarajućih mjera.”

4 U članku 2. te uredbe, naslovljenom „Definicije”, propisuje se:

„Za potrebe ove Uredbe:

[…]

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

5 Člankom 5. navedene uredbe, naslovljenim „Otkazivanje leta”, u stavcima 1. i 4. 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 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:
   (i) su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
   (ii) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu na konačno odredište unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
   (iii) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[…]

4. Teret dokaza je li i kada putnik obaviješten o otkazivanju leta, leži na [stvarnom] zračnom prijevozniku.”

6 Članak 7. te uredbe, naslovljen „Pravo na odštetu” u stavku 1. navodi:

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

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1500 km ili kraće;

[…]”

7 Članak 13. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo regresa”, određuje:

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

Direktiva 2000/31

8 Odjeljak 3. naslovljen „Ugovori sklopljeni elektroničkim putem”, iz poglavlja II. Direktive 2000/31 obuhvaća članke 9. do 11. te direktive. Članak 11. stavak 1. navedene direktive, naslovljen „Naručivanje” u stavku 1. navodi:

„Države članice moraju osigurati, osim ako se stranke drukčije ne dogovore i te stranke nisu potrošači, da se u slučajevima kada primatelj usluge dostavlja svoju narudžbu tehnološkim putem primjenjuju sljedeća načela:

– davatelj usluga treba potvrditi prijem narudžbe primatelja bez nepotrebnog odlaganja elektroničkim putem,

– narudžba i potvrda prijema se smatraju primljenima kada im stranke na koje su naslovljeni mogu pristupiti.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

9 Dva putnika u zračnom prometu rezervirala su posredstvom elektroničke platforme za rezervaciju let od Palma de Mallorce (Španjolska) do Beča (Austrija), koji je izvodio stvarni zračni prijevoznik Laudamotion. Prilikom rezervacije na toj platformi ti su putnici dali svoje privatne adrese e-pošte i svoje telefonske brojeve. Preko navedene platforme rezerviran je let u ime putnika pri društvu Laudamotion, pri čemu je za tu rezervaciju stvorena posebna adresa elektroničke pošte za navedenu rezervaciju. Ta adresa bila je jedina adresa za kontakt kojom je raspolagalo društvo Laudamotion.

10 Stvarni zračni prijevoznik pomaknuo je polazak rezerviranog leta koji je prvotno bio predviđen za 14. lipnja 2018. u 14 sati i 40 minuta na ranije vrijeme, odnosno na 8 sati i 25 minuta istog dana, što čini pomicanje za više od šest sati.

11 Društvo Airhelp, kojem su ta dva putnika ustupila svoja moguća prava na odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004, podnijelo je tužbu Bezirksgerichtu Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija). Istaknulo je da za oba putnika stvarni zračni prijevoznik duguje ukupan iznos od 500 eura na temelju članka 7. stavka 1. točke (a) te uredbe zbog pomicanja predmetnog leta na ranije vrijeme za više od šest sati, o čemu su putnici bili obaviješteni tek četiri dana prije predviđenog polaska, odnosno 10. lipnja 2018., putem platforme za rezervaciju.

12 Društvo Laudamotion osporavalo je osnovanost zahtjeva društva Airhelp zato što je pomicanje predmetnog leta na ranije vrijeme bilo pravodobno priopćeno 23. i 29. svibnja 2018. na adresi e-pošte dostavljenoj putem platforme za rezervaciju.

13 Budući da je Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) odbio tužbu društva Airhelp, ono je podnijelo žalbu protiv presude tog suda Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu), to jest sudu koji je uputio zahtjev. On osobito pita je li pomicanje leta na ranije vrijeme „otkazivanje" u smislu Uredbe br. 261/2004 i koji je opseg obveze obavještavanja koju ima stvarni zračni prijevoznik.

14 U tom pogledu sud koji je uputio zahtjev ističe da dijeli stajalište Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) prema kojem značajno pomicanje leta na ranije vrijeme čini napuštanje početnog rasporeda letenja i stoga „otkazivanje" u smislu članka 2. točke (l) navedene uredbe.

15 U pogledu pitanja jesu li putnici u glavnom postupku bili pravilno obaviješteni o pomicanju njihova leta na ranije vrijeme, sud koji je uputio zahtjev ističe da na temelju austrijskog zakonodavstva kojim se prenosi Direktiva 2000/31 do pretpostavke primitka dolazi ne samo u slučajevima iz članka 11. stavka 1. te direktive nego i prilikom obične razmjene poruka e-pošte. To u situaciji poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku znači da se putnik smatra obaviještenim o pomicanju svojeg leta na ranije vrijeme kada taj putnik može izvršiti uvid u očitovanje stvarnog zračnog prijevoznika. Sud koji je uputio zahtjev pita se, stoga, treba li primijeniti nacionalno zakonodavstvo, Direktivu 2000/31 ili Uredbu br. 261/2004 kako bi se utvrdilo jesu li putnici pravilno obaviješteni o pomicanju svojeg leta na ranije vrijeme.

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

„1. Treba li članak 5. stavak 1. točku (c) i članak 7. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da putnik ima pravo na odštetu ako se planirano vrijeme polaska s 14.40 pomakne na 8.25 istog dana?

2. Treba li članak 5. stavak 1. točku (c) podtočke i. do iii. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se provjera obaviještenosti putnika o otkazivanju leta provodi isključivo u skladu s tom odredbom i da se toj provjeri protivi nacionalno pravo o primitku očitovanja koje je doneseno radi prenošenja [Direktive 2000/31] i koje uključuje fikciju primitka?

3. Treba li članak 5. stavak 1. točku (c) podtočke i. do iii. Uredbe br. 261/2004 i članak 11. Direktive [2000/31] tumačiti na način da se, ako putnik rezervira let [posredstvom] platforme za rezervaciju letova te pritom navede svoj telefonski broj i adresu e-pošte, a platforma za rezervaciju letova zračnom prijevozniku proslijedi telefonski broj i adresu e-pošte koju platforma za rezervaciju automatski stvori, dostava obavijesti o pomicanju leta na ranije vrijeme na automatski stvorenu adresu e-pošte smatra obavješćivanjem odnosno primitkom obavijesti o pomicanju leta na ranije vrijeme [polaska], čak i ako platforma za rezervaciju letova putniku ne proslijedi obavijest zračnog prijevoznika ili mu je proslijedi sa zakašnjenjem."

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

17 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 2. točku (l) i članak 5. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se let smatra otkazanim ako stvarni zračni prijevoznik pomakne taj let na ranije za više sati.

18 U tom pogledu valja navesti da se pojam „otkazivanje” definira u članku 2. točki (l) te uredbe kao „otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano”.

19 Pojam „let” nije definiran u navedenoj uredbi. Međutim, u skladu s ustaljenom sudskom praksom, let se u biti sastoji od „operacij[e] zračnog prijevoza koja je tako i na određen način ‚jedinica' tog prijevoza, a koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoju rutu” (presuda od 4. srpnja 2018., Wirth i dr., C-532/17, EU:C:2018:527, t. 19. i navedena sudska praksa).

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

21 S druge strane, iz definicije iz članka 2. točke (l) Uredbe br. 261/2004 ne proizlazi da bi, osim činjenice da prvotno predviđeni let nije bio obavljen, „otkazivanje” tog leta u smislu te odredbe zahtijevalo donošenje izričite odluke o njegovu otkazivanju (presuda od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr., C-83/10, EU:C:2011:652, t. 29.).

22 Točno je da se u članku 2. točki (l) i članku 5. stavku 1. te uredbe ne precizira kako treba postupati s pomicanjem leta na ranije vrijeme. Međutim, u skladu s ustaljenom sudskom praksom prilikom tumačenja odredbe prava Unije valja uzeti u obzir ne samo njezin tekst već i kontekst te ciljeve propisa čiji je dio (vidjeti u tom smislu presudu od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 41. i navedenu sudsku praksu).

23 U tom pogledu, kad je riječ o kontekstu članka 2. točke (l) i članka 5. stavka 1. Uredbe br. 261/2004, valja istaknuti da se ta uredba odnosi na slučajeve promicanja leta na ranije vrijeme u okviru preusmjeravanja iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočaka ii. i iii. navedene uredbe. Naime, potonja odredba predviđa da stvarni zračni prijevoznik mora nadoknaditi štetu putniku čiji je let otkazan, osim ako ga taj prijevoznik obavijesti o otkazivanju leta u rokovima predviđenima tom odredbom i ponudi preusmjeravanje koje putniku omogućuje da otputuje najranije jedan do dva sata, ovisno o slučaju, prije predviđenog vremena polaska i da na svoje konačno odredište stigne manje od četiri ili dva sata, ovisno o slučaju, nakon prvotno predviđenog vremena dolaska.

24 Slijedi da je zakonodavac Unije priznao da značajno pomicanje leta može prouzročiti ozbiljne neugodnosti putnicima na isti način kao i kašnjenje s obzirom na to da zbog tog pomicanja putnici ne mogu slobodno raspolagati svojim vremenom niti organizirati svoje putovanje ili svoj boravak u skladu sa svojim očekivanjima.

25 To je osobito slučaj kada putnik koji je poduzeo sve potrebne mjere predostrožnosti ne može u zrakoplov ući zbog pomicanja leta koji je rezervirao na ranije vrijeme. To je također slučaj kada je putnik bio prisiljen u znatnoj mjeri prilagoditi se novom vremenu polaska svojeg leta kako bi na njega mogao stići.

26 Osim toga, valja podsjetiti na to da je glavni cilj Uredbe br. 261/2004, kao što to proizlazi, među ostalim, iz njezine uvodne izjave 1., osigurati visoku razinu zaštite putnika (presuda od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 26. i navedena sudska praksa).

27 Sud je tako presudio da, u skladu s tim ciljem, odredbe kojima se dodjeljuju prava putnicima u zračnom prometu treba tumačiti široko (presuda od 22. travnja 2021., Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, t. 61. i navedena sudska praksa).

28 Stoga, s obzirom na to da je cilj Uredbe br. 261/2004 da se na standardiziran i neposredan način nadoknade različite štete koje čine ozbiljne neugodnosti u zračnom prijevozu putnika (presuda od 3. rujna 2020., Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, t. 25. i navedena sudska praksa) i s obzirom na ozbiljne neugodnosti koje mogu nastati putnicima u okolnostima poput onih iz točke 24. ove presude, pojam „otkazivanje” treba tumačiti u smislu da obuhvaća situaciju u kojoj je let pomaknut na značajno ranije vrijeme.

29 U tom pogledu valja razlikovati situacije u kojima pomicanje na ranije vrijeme nema nikakav učinak ili ima neznatan učinak na mogućnost putnika u zračnom prometu da slobodno raspolažu svojim vremenom od situacija u kojima dolazi do ozbiljnih neugodnosti zbog značajnog pomicanja leta, kako su one opisane u točkama 24. i 25. ove presude.

30 Kako bi se značajno pomicanje leta na ranije vrijeme razlikovalo od zanemarivog pomicanja leta, mjerodavni su pragovi predviđeni u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočkama ii. i iii. Uredbe br. 261/2004.

31 Valja naglasiti da se slučaj pomicanja leta na ranije vrijeme razlikuje od slučaja kašnjenja, u kojem je Sud utvrdio da putnici stječu pravo na odštetu ako su pretrpjeli gubitak vremena koji je jednak ili dulji od tri sata u odnosu na trajanje koje je prijevoznik prvotno predvidio (vidjeti u tom smislu presudu od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 57.), s obzirom na to da se putnici moraju maksimalno potruditi kako bi mogli ući u zrakoplov zbog pomicanja rezerviranog leta na ranije vrijeme. Ta razlika također proizlazi iz okolnosti da zakonodavac Unije u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe br. 261/2004 prihvaća kašnjenja leta manja od dva sata, dok pomicanja leta na ranije vrijeme ne mogu biti dulja od sat vremena.

32 Iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočke iii. te uredbe proizlazi da svako pomicanja leta na ranije vrijeme za najmanje jedan sat može osloboditi stvarnog zračnog prijevoznika njegove obveze da putniku nadoknadi štetu na temelju članka 7. navedene uredbe. Stoga valja smatrati da je pomicanja leta na ranije vrijeme za više od jednog sata ili najmanje za jedan sat referentna vrijednost za utvrđenje je li pomicanje leta na ranije vrijeme značajno ili zanemarivo za potrebe primjene članka 5. te uredbe.

33 Tim se tumačenjem i dalje poštuje ravnoteža interesa putnika u zračnom prometu i interesa stvarnih zračnih prijevoznika koje je zakonodavac Unije ciljao donošenjem Uredbe br. 261/2004 (vidjeti po analogiji presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 39. i navedenu sudsku praksu).

34 Naime, iako omogućuje putnicima da im se nadoknadi šteta zbog ozbiljnih neugodnosti prilikom značajnog pomicanja leta na ranije vrijeme, tim se tumačenjem stvarne zračne prijevoznike oslobađa od obveze isplate odštete ako putnike u zračnom prometu obavijeste o pomicanju leta na ranije vrijeme u skladu s uvjetima iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočaka i. do iii. navedene uredbe.

35 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje valja odgovoriti na način da članak 2. točku (l) i članak 5. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se smatra da je let „otkazan" ako je stvarni zračni prijevoznik taj let pomaknuo za više od jednog sata ranije.

Drugo pitanje

36 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li poštovanje obveze pravodobnog obavještavanja putnika u zračnom prometu o otkazivanju njegova leta ocjenjivati isključivo s obzirom na članak 5. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004, a ne s obzirom na nacionalno pravo kojim se prenosi članak 11. Direktive 2000/31, koji se odnosi na obavijest u okviru ugovora sklopljenih elektroničkim putem.

37 Najprije, kada je riječ o članku 11. Direktive 2000/31, njime se u njegovu stavku 1. određuje da države članice moraju osigurati da, u slučajevima kada primatelj usluge dostavlja svoju narudžbu elektroničkim putem, s jedne strane, davatelj usluga treba „potvrditi prijem narudžbe primatelja bez nepotrebnog odlaganja elektroničkim putem" i da se, s druge strane, „narudžba i potvrda prijema […] smatraju primljenima kada im stranke na koje su naslovljeni mogu pristupiti".

38 Primjena tog članka 11. pretpostavlja da davatelj usluga raspolaže načinom izravnog kontaktiranja primatelja usluge koji ju je naručio elektroničkim putem.

39 Međutim, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 23. svojeg mišljenja, informacija o otkazivanju leta u smislu članka 5. Uredbe br. 261/2004 nije ni „narudžba" ni „potvrda o primitku", u smislu članka 11. Direktive 2000/31, tako da situacija poput one u glavnom postupku nije obuhvaćena materijalnim područjem primjene tog članka 11.

40 Nadalje, što se tiče nacionalne odredbe o kojoj je riječ u glavnom postupku, sud koji je uputio zahtjev navodi da ona nadilazi Direktivu 2000/31 jer se pretpostavka primitka predviđena člankom 11. stavkom 1. te direktive ne primjenjuje samo na „narudžbe" i „potvrde o primitku", nego i na sve druge pravno relevantne elektroničke dokumente, uključujući dokumente koji se odnose na rezervaciju letova i na izmjene te rezervacije. Međutim, ta nacionalna odredba ne utječe na uvjete za primjenu odredbi Uredbe br. 261/2004.

41 U tom pogledu valja istaknuti da se člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 predviđa da putnici čiji je let otkazan imaju pravo na odštetu, osim ako budu obaviješteni o tom otkazivanju pod uvjetima iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočaka i. do iii. te uredbe.

42 U tom kontekstu valja istaknuti da se člankom 5. navedene uredbe predviđa dodatni uvjet na teret stvarnog zračnog prijevoznika. Naime, iz stavka 4. tog članka proizlazi da je na stvarnom zračnom prijevozniku teret dokazivanja da je putnike obavijestio o otkazivanju leta i u pogledu roka u kojem je to učinio. Okolnost da je taj teret dokazivanja na stvarnom zračnom prijevozniku doprinosi jamstvu visoke zaštite putnika navedene u uvodnoj izjavi 1. Uredbe br. 261/2004.

43 U ovom slučaju iz činjenica u glavnom postupku proizlazi da je rezervacija izvršena posredstvom posrednika. U slučaju postojanja posrednika, članku 5. stavku 1. točki (c) te uredbe u načelu se protivi primjena pretpostavke, kao što je ona koja proizlazi iz nacionalnih odredbi o kojima je riječ u glavnom postupku, prema kojoj se pretpostavlja da je obavješćivanje izvršeno između pružatelja usluga i primatelja predmetne usluge, kako bi se dokazalo da je putnik obaviješten. Naime, iako stvarni zračni prijevoznik komunicira samo s posrednikom, to samo po sebi nije dovoljno da bi se smatralo da je putnik obaviješten.

44 Međutim, ako putnik izričito ovlasti posrednika da primi informacije koje mu je dostavio stvarni zračni prijevoznik i ako je ta dozvola poznata tom prijevozniku, valja smatrati da se članku 5. stavku 1. točki (c) Uredbe br. 261/2004 ne protivi pretpostavka poput one koja proizlazi iz nacionalnog zakonodavstva o kojem je riječ u glavnom postupku.

45 Na sudu koji je uputio zahtjev je da provjeri te elemente s obzirom na okolnosti glavnog postupka.

46 S obzirom na prethodno navedeno, na drugo pitanje valja odgovoriti tako da poštovanje obveze pravodobnog obavještavanja putnika o otkazivanju njegova leta treba ocjenjivati isključivo s obzirom na članak 5. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004, u vezi s člankom 5. stavkom 4. te uredbe.

Treće pitanje

47 Svojim trećim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 1. točku (c) podtočku i. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se smatra da je putnik u zračnom prometu koji je rezervirao let putem posrednika obaviješten o otkazivanju tog leta ako je stvarni zračni prijevoznik proslijedio informaciju o tom otkazivanju tom posredniku – preko kojeg je ugovor o zračnom prijevozu s tim putnikom sklopljen – najmanje dva tjedna prije predviđenog vremena polaska, ali navedeni posrednik nije obavijestio putnika o navedenom otkazivanju u roku iz navedene odredbe.

48 To se pitanje temelji na pretpostavci da putnik nije ovlastio posrednika da primi informaciju koju je proslijedio stvarni zračni prijevoznik, u skladu s načinima navedenima u točki 44. ove presude.

49 U članku 5. stavku 1. točki (c) Uredbe br. 261/2004 određeno je da u slučaju otkazivanja leta dotični putnici imaju pravo da im stvarni zračni prijevoznik naknadi štetu u skladu s člankom 7. te uredbe, osim ako su obaviješteni o otkazivanju leta u uvjetima predviđenima tom prvom odredbom.

50 Kao što je to navedeno u točki 42. ove presude, u članku 5. stavku 4. navedene uredbe određuje se da je na stvarnom zračnom prijevozniku da dokaže da je pravodobno obavijestio putnike o otkazivanju predmetnog leta.

51 Iz nedvosmislenog teksta tih odredbi proizlazi da je stvarni zračni prijevoznik, s obzirom na to da ne može dokazati da je dotični putnik bio obaviješten o otkazivanju njegova leta barem dva tjedna prije predviđenog vremena polaska, dužan isplatiti odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004.

52 U tom pogledu Sud je već presudio da takvo tumačenje vrijedi ne samo kada je ugovor o prijevozu sklopljen izravno između dotičnog putnika i zračnog prijevoznika, nego i u slučaju u kojem je on sklopljen posredstvom treće osobe, kao što je to u glavnom postupku internetska platforma (vidjeti u tom smislu presudu od 11. svibnja 2017., Krijgsman (C-302/16, EU:C:2017:359, t. 26.).

53 Naime, kao što to proizlazi iz članka 3. stavka 5. Uredbe br. 261/2004 i njezinih uvodnih izjava 7. i 12., stvarni zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let jedini je obveznik naknade štete putnicima zbog povreda obveza proizišlih iz te uredbe, među kojima je i obveza obavješćivanja iz njezina članka 5. stavka 1. točke (c) (presuda od 11. svibnja 2017., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, t. 27.).

54 Unatoč tomu, valja istaknuti da ispunjenje obveza stvarnog zračnog prijevoznika na temelju Uredbe br. 261/2004 ne dovodi u pitanje njegovo pravo da u skladu s primjenjivim nacionalnim pravom zahtijeva naknadu štete od bilo koje osobe koja je uzrokovala njegovo neispunjenje obveza, uključujući i treće osobe, kako je to predviđeno u članku 13. navedene uredbe (vidjeti u tom smislu presudu od 11. svibnja 2017., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, t. 29. i navedenu sudsku praksu).

55 Budući da se u tom članku izričito navode treće osobe, iz toga proizlazi da se Uredbom br. 261/2004 ne uvjetuje pravo stvarnog zračnog prijevoznika da zahtijeva odštetu postojanjem ugovora koji povezuje potonjeg i posrednika kojem se putnik obratio kako bi rezervirao svoj let.

56 S obzirom na prethodno navedeno, na treće pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 1. točku (c) podtočku i. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se smatra da putnik u zračnom prometu koji je rezervirao let preko posrednika, nije obaviješten o otkazivanju tog leta ako, unatoč tomu što je stvarni zračni prijevoznik barem dva tjedna prije planiranog vremena polaska proslijedio informaciju o tom otkazivanju tom posredniku – posredstvom kojeg je s tim putnikom sklopljen ugovor o zračnom prijevozu – navedeni posrednik nije obavijestio putnika o navedenom otkazivanju u roku iz navedene odredbe i ako taj putnik nije izričito ovlastio tog posrednika na primanje informacije koju je prenio navedeni stvarni zračni prijevoznik.

Troškovi

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

Slijedom navedenoga, Sud (prvo vijeće) odlučuje:

1. **Članak 2. točku (l) i članak 5. stavak 1. točku (c) 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 se smatra da je let „otkazan” ako je stvarni zračni prijevoznik taj let pomaknuo za više od jednog sata ranije.**

2. **Poštovanje obveze pravodobnog obavještavanja putnika o otkazivanju njegova leta treba ocjenjivati isključivo s obzirom na članak 5. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004, u vezi s člankom 5. stavkom 4. te uredbe.**

3. Članak 5. stavak 1. točku (c) podtočku i. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se smatra da putnik u zračnom prometu koji je rezervirao let preko posrednika nije obaviješten o otkazivanju tog leta ako, unatoč tomu što je stvarni zračni prijevoznik barem dva tjedna prije planiranog vremena polaska proslijedio informaciju o tom otkazivanju tom posredniku – posredstvom kojeg je s tim putnikom sklopljen ugovor o zračnom prijevozu – navedeni posrednik nije obavijestio putnika o navedenom otkazivanju u roku iz navedene odredbe i ako taj putnik nije izričito ovlastio tog posrednika na primanje informacije koju je prenio navedeni stvarni zračni prijevoznik.

Potpisi