Věc C-654/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

3. září 2019

Předkládající soud:

Landesgericht Korneuburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

2. července 2019

Žalobkyně a odvolatelka:

FP Passenger Service GmbH

Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:

Austrian Airlines AG

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) jakožto odvolací soud [*omissis*] ve věci strany žalující **FP Passenger Service GmbH**, [*omissis*] 1010 Vídeň, [*omissis*] proti straně žalované **Austrian Airlines AG**, [*omissis*] 1300 Vídeň-letiště, [*omissis*] ohledně částky 400,00 EUR s příslušenstvím na základě odvolání strany žalující proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) ze dne 28. ledna 2019 [*omissis*] v neveřejném zasedání vydal

USNESENÍ

tohoto znění:

1. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládá následující předběžná otázka:

Musí být články 5, 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91,

PRACOVNÍ DOKUMENT

vykládány v tom smyslu, že při výpočtu zpoždění je – s přihlédnutím k rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ve věci C-452/13, podle něhož se musí vycházet z okamžiku otevření dveří – třeba zjistit rozdíl mezi skutečným časem otevření dveří a plánovaným časem příletu, nebo rozdíl mezi skutečným časem otevření dveří a časem předpokládaného otevření dveří při dodržení plánovaného času příletu?

2. Řízení se přerušuje do doby, kdy bude doručeno rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce.

Odůvodnění:

I. K původnímu řízení:

a) Následující **skutkové okolnosti** jsou nesporné, resp. soud prvního stupně na základě vnitrostátních omezení vztahujících se na opravné prostředky [*omissis*] konstatoval, že jsou nenapadnutelné:

Cestující v letecké dopravě H. J. měl u žalované potvrzenou rezervaci pro níže uvedený let s níže uvedenými plánovanými časy odletu a příletu:

Let s číslem letu OS 2344: odlet z HRG [letiště Hurghada, Egypt]: 20. srpna 2017, 10:50 hodin a přílet do VIE [letiště Vídeň]: 20. srpna 2017, 15:20 hodin.

Skutečné časy odletu a příletu letu OS 2344 byly následující:

odlet z HRG: 20. srpna 2017, 14:22 hodin (ATD) a přílet do VIE: 20. srpna 2017, a to v:

18:14 hodin „*touch down*“ (*landing*), což je zaznamenáno pracovníkem letiště;

18:17 hodin let na cílovém stání (ATA); zaznamenáno pracovníkem letiště;

18:18 hodin letadlo zatáhlo parkovací brzdu; automaticky zaznamenáno letadlem;

18:22 hodin hlášení posádky, že letadlo dorazilo na parkovací stání.

Letadlo bylo zaparkováno na vzdáleném stání, a to na stání F55, a cestující letadlo opustili po schodech pro cestující a byli autobusem přepraveni k terminálu.

Letová vzdálenost pro let z HRG do VIE činí více než 1 500, avšak méně než 3 500 kilometrů.

Letadla na letišti Vídeň-Schwechat přistávají jak na letištní ploše, kde cestující mohou letadlo opustit po schodech a dostat se k letištnímu terminálu kyvadlovou dopravou, tak přímo u „prstu“, přes který tyto osoby opouštějí letadlo po nástupním mostu a vstupují na letiště.

PRACOVNÍ DOKUMENT

Nelze zjistit, že je vyloučeno, že by předmětné letadlo v případě přistání načas již podle původního letového plánu nepřistálo na vzdáleném stání F55, resp. na jiném vzdáleném stání.

Nelze zjistit, že by otvírání dveří trvalo mimořádně dlouho.

Cestující H. J. pohledávku, která je předmětem sporu, postoupil žalobkyni a ta postoupení akceptovala.

b) **Žalobkyně** se domáhá, aby jí byla přiznána náhrada ve výši 400,00 EUR s úroky podle článku 5 ve spojení s článkem 7 nařízení (ES) Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále též jen „nařízení o právech cestujících v letecké dopravě“).

Jako odůvodnění v podstatě uvádí, že v důsledku okolnosti, za kterou odpovídá výlučně žalovaná, se dne 20. srpna 2017 zpozdil odlet letu OS 2344, takže do cílového místa určení Vídeň-Schwechat (VIE) místo dne 20. srpna 2017 v 15:20 hodin ve skutečnosti dorazil se zpožděním přesahujícím tři hodiny dne 20. srpna 2017 v 18:22 hodin. Skutečný okamžik odletu nastal dne 20. srpna 2017 ve 14:22 hodin, a nikoli dne 20. srpna 2017 v 11:15 hodin, jak bylo plánováno. Žalobkyně tedy má na základě článku 5 ve spojení s čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 nárok na náhradu ve výši 400,00 EUR. Ve výpisu z [aplikace] *Flightstats* jsou jako čas příletu zaznamenány dva časové údaje. Horní údaj (18:22 hodin) je takzvaný čas „*on block*“, tedy okamžik, kdy letadlo na konci letu naposledy zastavilo na parkovacím stání. Dolní údaj (18:14 hodin) je takzvaný čas „*touch down*“, tedy okamžik, kdy letadlo dosedlo na přistávací dráhu. Z hlediska zpoždění je ale koneckonců důležitý čas otevření dveří, a tudíž okamžik, kdy bylo cestujícím umožněno vystoupení z letadla. Žalobkyně výslovně popírá, že v dotčeném případě mohli cestující z letadla vystoupit dříve než v 18:20 hodin. Nenastaly žádné mimořádné okolnosti. Poukazuje se na důkazní břemeno žalované. *Actual gate arrival* nastal v 18:22 hodin. To je čas, který uvedla posádka. Bezirksgericht für Handelssachen Wien (okresní soud pro obchodní věci ve Vídni, Rakousko) ve věci 22 C 21/17z předmětný let posoudil ve smyslu vyhovění žalobě.

Cestující byli k terminálu přepraveni autobusem a teprve, jakmile dorazili k terminálu, opět získali faktickou možnost rozhodovat o místě svého pobytu. V každém případě tomu tak bylo později než v 18:21 hodin. Plánovaný čas příletu se logicky může vztahovat pouze k dopravení se na parkovací stání u prstu terminálu, a nikoli na dopravení se na vzdálené stání.

c) **Žalovaná** navrhuje zamítnutí žaloby a v podstatě tvrdí, že zpoždění letu OS 2344 dne 20. srpna 2018 činilo méně než tři hodiny. Letadlo mělo původně přistát v čase „*on block*“ 15:20 hodin. V důsledku zpoždění strana žalující do svého cílového místa určení dne 20. srpna 2017 dorazila teprve v 18:17 hodin. Jak u

PRACOVNÍ DOKUMENT

původního, tak u skutečného času přistání se jednalo o takzvaný „čas *on block*“, u nějž se jedná o okamžik, kdy letadlo přistálo na cílovém letišti. Otevření dveří v něm není započítáno. Nárok na náhradu náleží až od zpoždění na příletu do cílového místa určení, které přesahuje tři hodiny. Při otvírání dveří nedošlo k neobvyklému zdržení. Vzhledem k tomu, že daný cestující měl v cílovém místě určení pouze zpoždění na příletu v délce kratší než tři hodiny, nenáleží mu tedy náhrada. Parkovací brzda byla zatažena v 18:18 hodin. To je čas, který letadlo automaticky hlásí příslušnému systému. Ke stanovení tohoto času není třeba lidského přispění. Žalovaná výslovně popírá, že pro tento let byl původně plánován přílet k „prstu“.

d) **Soud prvního stupně** žalobu jako celek zamítl a jako odůvodnění uvedl, že plánovaný čas odletu letu OS 2344 (LTD = *local time of departure*) byl 10:50 hodin a plánovaný čas příletu (LTA = *local time of arriving*) 15:20 hodin. Skutečný čas odletu (ATD = *actual time of departure*) byl 12:22 hodin UTC [*Coordinated Universal Time* – světový koordinovaný čas] (místní čas 14:22 hodin), který je třeba porovnat se skutečným časem příletu (ATA = *actual time of arrival*) 16:17 hodin UTC (18:17 hodin místního času). Jediným časovým údajem o letu, rozhodným pro účely výpočtu skutečného zpoždění, je porovnání plánovaného a skutečného času příletu. Vzhledem k tomu, že z tohoto porovnání vyplývá pouze zpoždění v délce 2 hodin 57 minut, nevzniká nárok na náhradu podle článku 5 ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004.

Otázku týkající se času příletu jako rozhodného okamžiku, podle něhož se stanoví délka zpoždění letu, Soudní dvůr ve věci Germanwings v. Henning (C-452/13) zodpověděl v tom smyslu, že je jím třeba rozumět okamžik, ve kterém je cestující v důsledku otevření dveří letadla zproštěn omezení své osobní svobody. Ale vzhledem k tomu, že podle názvosloví Mezinárodního sdružení leteckých dopravců IATA se časové údaje vykazované v letových plánech zaměřují na opuštění (*off-block*), resp. dosažení parkovacího stání (*on-block*), mohlo by to, pokud se z hlediska rozsahu zpoždění zohlední časový odstup mezi plánovaným dosažením parkovacího stání a skutečným otevřením dveří, vést k výkladu, jehož výsledek je neuspokojivý. V takovém případě by totiž bylo nutno za – byť i nepatrně – zpožděný let považovat též takový let, u kterého je dodržen plánovaný „čas *on block*“, a to již proto, že v tomtéž okamžiku, kdy bylo dosaženo parkovacího stání, nebyly rovněž otevřeny dveře, přičemž k tomu nikdy nedojde již pouze z technických důvodů. Správně tedy lze okamžik, kdy byly dveře skutečně otevřeny, porovnávat pouze s okamžikem, kdy by dveře byly otevřeny při plánovaném příletu (*on-block*). Pokud otvírání dveří u zpožděného letu netrvá neobvykle dlouho, je třeba mít za to, že doba mezi příletem (*on-block*) zpožděného letu a otevřením dveří byla stejně dlouhá jako by byla doba mezi příletem letu, který dorazil podle plánu, a otevřením dveří po tomto letu. V případě okamžiku otevření dveří, který je z hlediska zpoždění na příletu rozhodný, se jedná o okolnost zakládající nárok, kterou v zásadě musí tvrdit a prokazovat cestující, přičemž postačuje, pokud uvede čas, kdy mohl opustit letadlo. Stav *non liquet* vede k tomu, že žalobkyně neunesla břemeno tvrzení ani důkazní břemeno. V takovém případě musí být z čistě matematického hlediska vzájemně porovnán

PRACOVNÍ DOKUMENT

skutečný „čas *on block*“ s „časem *on block*“ dle letového plánu, protože dodatečné minuty do otevření dveří neměly žádný dopad, jelikož by se projevily rovněž u letu, který byl v souladu s letovým plánem. Vzhledem k tomu, že nebylo uvedeno, že otevření dveří trvalo neobvykle dlouho, a dále k tomu, že pro výpočet zpoždění na příletu není relevantní, kdy cestující mohli vstoupit do letištního terminálu, je třeba porovnat plánovaný čas příletu (15:20 hodin) se skutečným časem příletu (18:17 hodin). Zpoždění tedy činilo méně než tři hodiny, a proto nevzniká nárok na náhradu.

e) Proti tomuto rozhodnutí směřuje **odvolání** žalobkyně. Žalobkyně v podstatě uvádí, že právní posouzení soudu prvního stupně je nesprávné. Handelsgericht Wien (obchodní soud ve Vídni, Rakousko) ve věci 1 R 177/18b přiznal nárok jiného cestujícího týkající se předmětného letu a odůvodnil to mimo jiné tím, že pokud dohodnuté plnění leteckého dopravce končí poskytnutím možnosti opustit letadlo, je nezbytné tuto událost chápat jako čas příletu oznámený cestujícím, protože pouze tento výsledek může být pro tyto cestující relevantní. Jakýkoli jiný výsledek by konečně vedl k tomu, že by cestující nemohl jednoznačně určit plánovanou dobu trvání letu, o jejíž překročení se jedná, protože cestující se v této době nemůže věnovat obvyklým činnostem, což je zase v rozporu se zásadou efektivity (viz bod 7 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě), pokud to ztíží vymáhání nároků. Takové dostatečně přesné určení by ztroskotalo již na skutečnosti, že (obvyklá) doba do otevření prvních dveří závisí na mnoha faktorech (například typických pro dané letiště), které v době uzavření smlouvy často dokonce ani ještě nejsou známy (například okolnost, zda je k dispozici nástupní most, nebo zda jsou nutné mobilní schody). K výkladu, jehož výsledek byl s odkazem na rozhodnutí Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) sp. zn. 22 R 40/16m označen za neuspokojivý, a to že let je nepatrně zpožděn již tehdy, pokud v tomtéž okamžiku, kdy bylo dosaženo parkovacího stání, nebudou rovněž otevřeny dveře, se dospěje pouze tehdy, pokud se „plánovaným časem příletu“ rozumí dosažení parkovacího stání a zveřejní se tento čas, který je ale pro cestující irelevantní. Tomuto výsledku se zabrání, pokud se místo toho – jak učinil Soudní dvůr – i u plánovaného času příletu přihlíží k možnosti opustit letadlo díky (prvním) otevřeným dveřím. Je tedy třeba mít za to, že buď čas uvedený v letovém plánu, nebo čas oznámený cestujícím musí být jako „plánovaný čas příletu“ porovnán s časem skutečného příletu. V obou případech je ale – bez ohledu na to, jak tento zveřejněný čas chápe letecký dopravce – relevantní pouze čas příletu oznámený v daném případě, k němuž již nelze nic připočítávat. Z výše uvedeného v projednávaném případě vyplývá zpoždění přesahující tři hodiny, takže žalobci náleží požadovaná náhrada.

Toto právní posouzení Handelsgericht Wien (obchodní soud ve Vídni) je podle názoru odvolatelky správné. Relevantní je, co oznámeným plánovaným časem příletu rozumí průměrný spotřebitel. Pro cestující je relevantní, kdy zase budou moci svobodně rozhodovat o místě svého pobytu. To je okamžik, kdy mohou bezpečně opustit letadlo, což chtěl svým dotčeným rozhodnutím C-452/13 vyjádřit i Soudní dvůr. Vzhledem k tomu, že teprve v 18:22 hodin posádka nahlásila, že letadlo dorazilo na parkovací stání a k otevření dveří letadla logicky mohlo dojít

PRACOVNÍ DOKUMENT

teprve po tomto okamžiku, měl soud prvního stupně z právního hlediska dospět k závěru, že se v daném případě jedná o zpoždění, na které se vztahuje povinnost poskytnout náhradu, protože zpoždění na příletu činilo více než tři hodiny.

f) Žalovaná ve svém **vyjádření k odvolání** navrhuje, aby odvolání nebylo vyhověno, a po obsahové stránce se v podstatě ztotožňuje s úvahami soudu prvního stupně.

II. K předběžné otázce:

Odvolací soud má v návaznosti na svou dosavadní judikaturu [*omissis*] za to, že – v rámci provádění rozhodnutí Soudního dvora C-452/13, podle něhož se při výpočtu zpoždění musí vycházet z okamžiku otevření dveří – je při výpočtu zpoždění třeba zjistit rozdíl mezi skutečným časem otevření dveří a předpokládaným časem otevření dveří při dodržení plánovaného času příletu.

Časem příletu se ve smyslu rozhodnutí Germanwings v. Henning (C-452/13) rozumí okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit.

Pro účely číselného vyjádření zpoždění je tedy potřeba objasnit otázku, kdy by dveře byly otevřeny v případě letu provedeného v souladu s letovým plánem, aby bylo možno tento okamžik vztáhnout k okamžiku skutečného otevření dveří. V letovém plánu letu provedeného v souladu s letovým plánem se referenční hodnota pro otevření dveří neuvádí. Podle názoru odvolacího soudu je tak pro účely výpočtu zpoždění třeba od času skutečného otevření dveří odečíst čas, který by při běžném běhu věcí uběhl mezi příletem (*on block*) a otevřením dveří. Vzhledem k tomu, že podle zkušeností doba mezi „časem *on block*“ a otevřením dveří obvykle u každého letu trvá stejně dlouho, jedná se v případě doby mezi skutečným časem příletu a skutečným otevřením dveří na jedné straně a mezi plánovaným časem příletu (*on block*) a předpokládaným časem otevření dveří při dodržení plánovaného času příletu na druhé straně o stejnou hodnotu, a proto ji při výpočtu lze opominout. Pokud však doba mezi skutečným časem příletu a skutečným otevřením dveří v daném případě trvá mimořádně dlouho a cestující tuto okolnost tvrdí a prokáže, že u daného zpožděného letu trvala doba mezi příletem (*on block*) a otevřením dveří neobvykle dlouho, musela by tato doba – přesahující obvyklou dobu – být zohledněna a ještě připočtena k hodnotě zpoždění vypočtené tak, jak je uvedeno výše. V důsledku závěru soudu prvního stupně o stavu *non liquet*, a to že nelze zjistit, že by otvírání dveří trvalo neobvykle dlouho, je třeba mít za to, že v projednávaném případě doba mezi skutečným časem příletu a skutečným otevřením dveří nepřekročila obvyklou délku, a proto ji v souladu s výše uvedenými úvahami lze opominout. V tomto případě totiž doba mezi otevřením dveří v případě průběhu letu, který odpovídá letovému plánu, a skutečným otevřením dveří trvá stejně dlouho, jako doba mezi příletem podle letového plánu a skutečným příletem po čase *on block*.

PRACOVNÍ DOKUMENT

Handelsgericht Wien (obchodní soud ve Vídni) ve svém rozhodnutí sp. zn. 1 R 177/18b, které je s tímto právním názorem v rozporu – a které v tomto ohledu vychází z nepřesného odhadu a rovněž z okolnosti, že zpoždění letu tak nelze zjistit přesně a že nezáleží na pohledu leteckého dopravce, nýbrž na chápání cestujícího jakožto příjemce daného sdělení, pro něhož jsou časy *on block* irelevantní, a naproti tomu čas výstupu je velmi významný – celkově dospívá k závěru, že se buď čas uvedený v letovém plánu, nebo čas oznámený cestujícím musí jako „plánovaný čas příletu“ porovnat se skutečným časem příletu, ale že je v obou případech relevantní čas oznámený v daném případě, ke kterému nelze nic připočítávat.

K tomu je však třeba podotknout, že v tomto případě je skutečná doba letu vždy delší než plánovaná doba letu, zvláště pokud by se ke skutečnému času příletu (*on block*) ještě měla připočítávat doba mezi skutečným časem příletu a otevřením dveří, z čehož by v každém případě plynulo zpoždění minimálně o tuto dobu. Tato doba tedy může hrát roli nejen u skutečného času příletu, nýbrž se musí zohlednit rovněž u plánovaného času příletu, aby bylo možno vypočítat skutečné zpoždění. Vzhledem k tomu, že doba mezi příletem a otevřením dveří je tedy obvykle vždy přibližně stejně dlouhá, lze ji – obvykle – opominout a musela by se zohlednit pouze při mimořádně dlouhé době trvání překračující to, co je běžné.

III. [*omissis*] [přerušení řízení]

Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu), [*omissis*]
Korneuburg, 2. července 2019
[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT