

Věc C-342/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

16. dubna 2019

Předkládající soud:

Amtsgericht Düsseldorf (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

6. prosince 2018

Žalobkyně

EUflight.de GmbH

Žalovaná:

Eurowings GmbH

[OMISSIS]

Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo)

Usnesení

ve věci

EUflight.de GmbH proti Eurowings GmbH

I.

Soudnímu dvoru Evropských společenství se předkládá následující otázka podle článku 267 SFEU:

„Musí být pravidla stanovená v člancích 4, 5, 6 a 7 nařízení (ES) č. 261/04 vykládána v tom smyslu, že cestující, kteří byli do místa určení rezervovaným letem přepraveni více než hodinu před plánovaným odletem, obdrží náhradu na základě odpovídajícího uplatnění článku 7 nařízení?“

Může být tato náhrada na základě čl. 7 odst. 2 snížena v závislosti na délce letu, pokud čas příletu je před v něm uvedeným zpožděním letu a dokonce i před plánovaným příletem?

Je možnost snížení vyloučena, pokud čas odletu předchází plánovanému času odletu o dobu stanovenou jako hranice pro zpoždění v čl. 7 odst. 2 (tj. o více než dvě, tři nebo čtyři hodiny)?“

II.

Žalobkyně se na základě postoupených nároků dvou postupitelů domáhá náhrady ve výši 250 eur za každého podle čl. 7 odst. 1 písm. a) 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 (dále jen „nařízení o právech cestujících v letecké dopravě“).

Žalovaná je německým leteckým dopravcem. Postupitelé si u ní rezervovali let EW1926 z Mnichova do Paříže, který měl podle plánu odlétat z Mnichova 1. ledna 2018 v 17:20 hod a přistát v Paříži v 18:45 hod.

Let byl zrušen a postupitelé byli přepraveni náhradním letem LH2234, který odlétal z Mnichova 1. ledna 2018 v 15:54 hod a přistál v Paříži téhož dne v 17:20 hod. Postupitelé se tedy dostali do cílového místa 1:25 hod před plánovaným časem příletu, přičemž jejich cesta začala o 1:26 hod dříve, než bylo plánováno.

III.

V první řadě je sporné, zda dřívější let spadá do působnosti článku 7, a dále i to, zda se případná analogie váže k celému článku, tedy i k možnosti snížení náhrady podle odstavce 2.

1.

Je otázkou, zda „předčasnost“ skutečně uskutečněného letu vůbec zakládá náhradu škody, pokud je větší než hodina, ale menší než tři hodiny.

Podle judikatury Evropského soudního dvora (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, [Sturgeon a další], C-402/07 [a C-432/07, EU:C:2009:716]) je pro odpovídající uplatnění článku 7 rozhodující srovnání situace cestujících zpožděných letů se situací cestujících zrušených letů (bod 50). Důvodem náhrady je, že náprava újmy, jež sestává ze ztráty času, je možná pouze přiznáním náhrady (body 52–54). V rozsudku se konstatovalo, že dotčené osoby se nacházejí ve srovnatelné situaci, co se týče újmy sestávající ze ztráty času (bod 54).

Relevantní ztrátu času hodlal Soudní dvůr v bodě 57 určit prostřednictvím ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii). Přitom operoval s časovým rozpětím, v jehož rámci se v případě zrušení letu musí uskutečnit náhradní přeprava bez nároku na náhradu. Výslovně operuje s pojmem „doba trvání“. Hned poté v bodě 58 se zaměřuje na zásadu rovného zacházení. V bodě 61 opět popisuje časovou ztrátu výhradně jako zpoždění o tři nebo více hodin. V bodě 62 poté Soudní dvůr rozlišuje mezi obyčejným zpožděním přesahujícím 2 hodiny podle článku 6 a „významným zpožděním“ v bodě odůvodnění 15, čímž chtěl patrně zdůvodnit nezamýšlenou mezeru v právní úpravě článku 6 ohledně významného zpoždění, která je pro analogii nevyhnutelná.

Rozhodnutím ve věci Sturgeon nebylo dosaženo úplné rovnosti cestujících v rámci zrušených a zpožděných letů. Neboť podle stávající judikatury Soudního dvora nemohou cestující, jejichž zpoždění přesahuje dvě hodiny, avšak nedosahuje tří hodin, obdržet navzdory totožné ztrátě času jako v případě zrušení letu náhradu škody. Aspekt snížení vyvstává přiměřeně rovněž jen u dálkových letů (bod 6).

Prozatím tedy mnohé ukazuje na to, že pouze zpoždění, a nikoli předčasné uskutečnění téhož letu, by mělo vést k náhradě škody.

Krom toho Soudní dvůr v [usnesení] ze dne 27. června 2018[, fliightright,] C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496], body 21 a 22, zakotvil rozdíl mezi zrušením a zpožděním, který odůvodňuje poskytnutí náhrady u zrušených letů již od dvou hodin (jakkoliv v nižší výši), ale u zpožděných letů až od tří hodin.

Podle mého názoru však výše uvedené úvahy nemusí nutně vylučovat náhradu škody v případě předčasného odletu (a poté i příletu s méně než 3hodinovým zpožděním).

Důvodem je skutečnost, že „předčasnost“ je docela vhodná k tomu, zakládala ztrátu času, která má být odškodněna penězi. Přílet více než hodinu před plánovaným příletem tak nebrání náhradě z důvodu zrušení letu. Skutečnost, že Soudní dvůr v rozsudku Sturgeon poměřuje časovou ztrátu ve vztahu k „době trvání“ letu (nebo to znamená dobu čekání?), se zdá být nejednotná a poněkud neurčitá. Neboť cestující ze zrušených letů jsou odškodněni, i když neutrpí téměř žádnou ztrátu času, protože náhradní let trval stejnou dobu.

Újma tedy nespočívá ve ztrátě času, ale ve ztrátě možnosti (v rozmezí od jedné hodiny před a dvou hodin po plánovaném příletu) disponovat svým časem tak, jak bylo původně plánováno. Článkem 5 odst. 1 písm. c) bodem iii) je tedy zjevně chráněn nejen čas po plánovaném příletu, ale také čas před plánovaným odletem. Tak je cestující (případně jeho svoboda plánování) ještě více chráněn (konkrétně o hodinu).

Nucený předčasný odlet téhož letu není v nařízení nijak upraven. Jasná pravidla stanovená v článku 6 pro zpoždění přesahující 2 hodiny proto nebrání mezeře v právní úpravě, a tudíž ani možné analogii. Jedná se o situaci vhodnou pro

uplatnění analogie, kdy je nezbytná srovnatelná situace cestujících. Je tak možné důvodně tvrdit, že cestující, kteří jsou přepraveni stejným letem více než hodinu před časem odletu, mají nárok na odškodnění v souladu s článkem 7.

2.

Podle mého názoru musí případná analogie vést v každém případě k použití celého článku 7. Lze se však zabývat tím, zda dřívější přeprava představuje [přesměrování] ve smyslu článku 8, na který je odkazováno.

Článek 8 odst. 1 písm. b) upravuje přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek a při „nejbližší příležitosti“ do cílového místa určení. Tím by však mohlo být myšleno přepravení cestujícího při nejbližší příležitosti po původně plánovaném odletu.

Znění samotného nařízení se zabývá pouze případy zpoždění. Případy dřívějších odletů do cílového místa určení nařízením neupravuje. S ohledem na odůvodnění nařízení lze předpokládat, že „nejbližší příležitosti“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) se v každém případě myslí okamžik po původním čase odletu. V bodě 13 odůvodnění nařízení se uvádí, že o cestující by mělo být v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno. Bod 18 odůvodnění rovněž hovoří o péči o cestující, kteří čekají na zpožděný let.

To je podpořeno skutečností, že cílem nařízení je snížit obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů. Proto by měli být letečtí dopravci nuceni informovat cestující včas před plánovaným časem odletu, ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. c), o zrušení spoje a nabídnout jim přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést odpovídající opatření. V tomto ohledu jsou podmínky upravující přesměrování pochopitelně nepřímým úměrným předstihem, v němž se cestující o zrušení dovědí. Smysl a účel nařízení by měl být v této souvislosti zohledněn pouze na základě výkladu čl. 7 odst. 2 písm. a), podle něhož snížení nároku na náhradu není možné, pokud nejsou dodrženy limity stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) pro to, co lze považovat za přijatelné, a cestující tak musel přijmout přesměrování uskutečněné více než hodinu před plánovaným odletem.

Nicméně v případě závěru, že skutečnost, že všechny jazykové verze používají výraz „může“ („may“, „podrá“ atd.), umožňuje rozhodnout na základě zásady rovného zacházení, snížení při přeložení letu na dřívější čas s příletem, k němuž dojde o tři a více hodin dříve, by bylo zcela jistě nespravedlivé. V případě menšího rozdílu však zřejmě ne.

IV.

Řízení ve sporu se přerušuje do okamžiku vydání konečného rozhodnutí Soudního dvora EU.

[OMISSIS] [místo, datum]

[OMISSIS] [jméno soudce, který vydal usnesení]

PRACOVNÍ DOKUMENT