

Anonymizované znenie

Preklad

C-618/20 – 1

Vec C-618/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

19. november 2020

Vnútroštátny súd:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

24. september 2020

Žalobkyne:

Pani ZU

Pani TV

Žalovaná:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA

(OBCHODNÝ SÚD Č. 1 CÓRDOBA, ŠPANIELSKO)

[*omissis*] [označenie súdu, konania, účastníkov konania, miesto a dátum]

UZNESENIE

(NÁVRH NA ZAČATIE PREJUDICIÁLNEHO KONANIA)

[*omissis*] [zopakovanie označenia súdu, miesta a dátumu]

V súlade s článkom 19 ods. 3 písm. b) Zmluvy o Európskej únii (ďalej len „ZEÚ“), článkom 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ“) a článkom 4a Ley Orgánica del Poder Judicial (organický zákon o súdnej moci, ďalej len „LOPJ“) je potrebné, aby Súdny dvor vyložil nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, pričom na tento účel sa predkladá tento návrh na začatie prejudiciálneho konania.

SKUTKOVÝ STAV

1. SPOR VO VECI SAMEJ

- Pani ZU a pani TV si kúpili letenku na let z Malagy (Španielsko) do Düsseldorfu (Nemecko).
- Túto letenku si kúpili prostredníctvom webovej stránky leteckej spoločnosti RYANAIR určenej na predaj leteniek a v listinných dôkazoch predložených žalobkyňami sa jednoznačne nachádza potvrdenie rezervácie, ktoré vystavila RYANAIR a ktoré táto letecká spoločnosť zaslala e-mailom.
- Let však prevádzkovala letecká spoločnosť LAUDAMOTION.
- Let mal viac ako štvorhodinové meškanie.
- Žalobkyne podali proti spoločnosti RYANAIR žalobu, ktorou sa domáhali náhrady stanovenej v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91.
- Žalovaná RYANAIR vyjadrila nesúhlas so žalobou, pričom namietala nedostatok pasívnej legitimácie s odôvodnením, že spoločnosť LAUDAMOTION

len poskytla svoju webovú stránku určenú na predaj leteniek, pričom poprela akýkoľvek zmluvný vzťah so žalobkyňami, keďže let prevádzkovala spoločnosť LAUDAMOTION.

2. Prejednanie návrhu na začatie prejudiciálneho konania

[omissis] [procesné úvahy týkajúce sa vnútroštátneho práva]

PRÁVNY STAV

1. Právny spor z hľadiska práva Európskej únie

Právny spor, ktorý je predmetom tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania, sa týka zodpovednosti leteckej spoločnosti, ktorá prostredníctvom svojej vlastnej webovej stránky predáva letenky inej leteckej spoločnosti, a to v rámci osobnej pôsobnosti vyššie uvedeného nariadenia č. 261/2004.

2. Právna úprava Európskej únie

Uplatniteľnou právnou úpravou EÚ je uvedené nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91. Toto nariadenie konkrétne v článku [3 ods.] 5 stanovuje[:] „5. *Toto nariadenie sa uplatňuje pri každom prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý zabezpečuje prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2. Keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.*“ Článok 2 nariadenia č. 261/2004 tiež stanovuje: „*Na účely tohto nariadenia: a) ‚letecký dopravca‘ znamená podnik leteckej dopravy s platnou prevádzkovou licenciou; b) ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ znamená leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let*“.

Oznámenie Európskej komisie z 15. júna 2016 o výkladových usmerneniach k nariadeniu Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov, a k nariadeniu Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, zmenenému nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, v bode 2.2.3 stanovuje: „2.2.3. *Uplatňovanie na prevádzkujúcich leteckých dopravcov*

V súlade s článkom 3 ods. 5 je za záväzky vyplývajúce z nariadenia vždy zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca, a nie napríklad iný letecký dopravca, ktorý mohol letenku predať [podčiarknutím zvýraznil vnútroštátny súd]. Pojem prevádzkujúci letecký dopravca je opísaný v odôvodnení 7.“

3. Vnútroštátne právo a/alebo judikatúra

Vzhľadom na to, že ide o uplatnenie práva na náhradu, ktoré upravuje nariadenie 261/2004, teda priamo uplatniteľný predpis, ktorý netreba prebrať do vnútroštátneho právneho poriadku, v oblasti leteckej dopravy neexistuje uplatniteľný vnútroštátny predpis.

V judikatúre sa však táto otázka posudzuje rôzne. V prvom rade treba uviesť, že – z dôvodu systému prostriedkov nápravy, ktorý upravujú španielske procesnoprávne predpisy – v konaniach s hodnotou sporu nižšou než 3 000 eur rozhodujú len na jednom stupni príslušné prvostupňové súdy, v tomto prípade obchodné súdy jednotlivých španielskych provincií. Práve z dôvodu, že takéto nároky prakticky nikdy neprevyšujú uvedenú sumu 3 000 eur, je jedinou judikatúrou, ktorá existuje, judikatúra obchodných súdov, pričom nie je možné, aby vyššie súdy svojimi rozhodnutiami zjednotili túto judikatúru. Rôzne obchodné súdy, ktoré posudzovali práve podobné otázky, teda poskytli rôzne odpovede, pričom niektoré konšatovali, že RYANAIR nie je pasívne legitimovaná, a iné zamietli toto tvrdenie. V súvislosti so súdmi, ktoré neuznali tvrdenie týkajúce sa nedostatku pasívnej legitimácie, uvedieme nasledujúci argument, ktorý sa často opakuje: právny režim, ktorý v rámci leteckej dopravy upravuje nariadenie č. 261/2004, prekračuje rámec uvedeného predpisu[,] a preto sa uplatnia ostatné predpisy upravujúce tento režim. V súlade s rozsudkom Súdneho dvora Európskej únie (ďalej len „Súdny dvor“) zo 6. mája 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251,] právny rámec, ktorý sa má zohľadniť pri rozhodovaní sporu týkajúceho sa leteckej dopravy, tvorí celý súbor nariadení a zmlúv uzavretých v rámci Európskej únie, a to: „[18]... nariadenie č. 2027/97, ktoré sa aplikuje v danej veci, vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru. Osobitne z článku 3 ods. 1 tohto nariadenia vyplýva, že zodpovednosť leteckých dopravcov Únie za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť. ... 19. Montrealský dohovor podpísaný Spoločenstvom 9. decembra 1999 na základe článku 300 ods. 2 ES bol schválený v jeho mene rozhodnutím 2001/539 a pokiaľ ide o Spoločenstvo, nadobudol platnosť 28. júna 2004.“

V rozsudku Súdneho dvora [z] 10. júla 2008[, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400,] sa tiež pripomína: „43. Je pravdou, že Montrealský dohovor je neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Spoločenstva (pozri v tomto zmysle rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, body 35 a 36). Okrem toho z článku 300 ods. 7 ES vyplýva, že inštitúcie Spoločenstva sú viazané dohodami, ktoré Spoločenstvo uzavrelo, a v dôsledku toho majú tieto dohody prednosť pred

sekundárnou právnou úpravou Spoločenstva (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. septembra 1996, Komisia/Nemecko, C-61/94, Zb. s. I-3989, bod 52).“

Z toho vyplýva záver, že pri určovaní rámca zodpovednosti dopravcov nemožno sústrediť tento rámec na doslovný výklad, ktorý je vzdialený od zásad, z ktorých vychádza právny poriadok Spoločenstva, ale je potrebné zistiť ten význam právnej úpravy, ktorý je v súlade s jej zmyslom, s ochranou, ktorú treba poskytnúť cestujúcim. Je nesporné, že nariadenie č. 261/2004 výslovne nestanovuje zodpovednosť dopravcu, ktorý uzavrie zmluvu s cestujúcim, ale ktorý neuskutočňuje prepravu, avšak Montrealský dohovor z roku 1999 (o ktorom sme už uviedli, že je platný, je súčasťou právneho poriadku Spoločenstva, a preto sa uplatňuje priamo a bezprostredne) stanovuje predpis, ktorý sa v tejto súvislosti uplatní, konkrétne v článku 45 Montrealského dohovoru, v ktorom sa uvádza: „V súvislosti s prepravou uskutočňovanou skutočným dopravcom možno vzniesť žalobu na náhradu škôd podľa voľby žalobcu proti dopravcovi [proti tomuto dopravcovi – neoficiálny preklad] alebo zmluvnému dopravcovi, alebo proti obidvom spolu alebo každému osobitne.“ To znamená, že toto ustanovenie dovoľuje cestujúcemu, aby si podľa vlastného uváženia vybral vhodného žalovaného, v súlade s odôvodnením 7 nariadenia č. 261/2004, ktoré ukladá povinnosti (a teda aj zodpovednosť) dopravcovi, ktorý uzavrie zmluvu s cestujúcim, bez ohľadu na to, či tento dopravca skutočne zrealizuje prepravu. Cestujúci nie je účastníkom prípadných dohôd medzi subjektom, s ktorým uzavrie zmluvu, a tretími osobami, tieto dohody sa ho netýkajú a poskytuje sa mu väčšia ochrana, keďže okruh prípadných zodpovedných subjektov sa rozširuje na skutočného dopravcu a zmluvného dopravcu (podľa znenia článku 39 Montrealského dohovoru).

4. Pochybnosti týkajúce sa výkladu (a/alebo platnosti) práva EÚ

Výkladové pochybnosti sa zameriava[jú –] ako bolo uvedené [–] na pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“, a to s cieľom určiť, kto môže spadať pod uvedený pojem na účely vyplatenia náhrady, ktorú upravuje nariadenie č. 261/2004 v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu.

Ako bolo uvedené, podľa oznámenia Komisie z 15. júna 2016 pod uvedený pojem „prevádzkujúci dopravca“ nespadá dopravca, ktorý len predá letenku, ale neuskutoční let.

Spomedzi posledných rozhodnutí Súdneho dvora, ktoré by mohli byť relevantné pre tento návrh na začatie prejudiciálneho konania, možno spomenúť rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 4. júla 2018, vec C-532/17, v ktorom sa síce nerozhodovalo o rovnakom prípade, aký je predmetom sporu vo veci samej, ale v ktorom sa nachádzajú relevantné konštatovania, a je v ňom uvedené (podčiarknutím zvýraznil vnútroštátny súd): „Vnútroštátny súd sa svojou otázkou v podstate pýta, či sa pojem ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ v zmysle nariadenia č. 261/2004 a najmä jeho článku 2 písm. b) má vykladať v tom zmysle, že pokrýva

prípade leteckého dopravcu, ktorý, ako ten, ktorý je dotknutý vo veci samej, prenajme inému leteckému dopravcovi lietadlo s posádkou v rámci zmluvy o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“), ale nenesie prevádzkovú zodpovednosť za lety, a to ani vtedy, ak sa v potvrdení o rezervácii miesta na lete vydanom cestujúcim uvádza, že tento let prevádzkuje tento prvý dopravca.

17 V tomto ohľade treba uviesť, že podľa článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004 pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“ znamená „leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let“.

18 Táto definícia teda ukladá dve kumulatívne podmienky na to, aby letecký dopravca mohol byť považovaný za „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“, týkajúce sa na jednej strane uskutočnenia dotknutého letu a na druhej strane existencie zmluvy uzavretej s cestujúcim.

19 Pokiaľ ide o prvú podmienku, táto kladie dôraz na „let“, ktorý predstavuje jej ústredný prvok. Súdny dvor pritom už rozhodol, že tento pojem treba chápať ako „operáciu leteckej dopravy, čím určitým spôsobom predstavuje jednu <jednotku> tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý určuje svoj letový poriadok“ (rozsudky z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40; z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 27, a z 22. júna 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, bod 20).

20 Z toho vyplýva, že za prevádzkujúceho leteckého dopravcu treba považovať dopravcu, ktorý v rámci svojej činnosti prepravy cestujúcich prijme rozhodnutie uskutočniť konkrétny let, vrátane určenia jeho letového poriadku, a tým vytvorí ponuku leteckej dopravy pre záujemcov. Prijatie takéhoto rozhodnutia v sebe totiž zahŕňa, že tento dopravca nesie zodpovednosť za uskutočnenie tohto letu najmä vrátane jeho prípadného zrušenia alebo veľkého meškania pri jeho prilete.

21 V predmetnej veci je nepochybné, že spoločnosť Thomson Airways iba prenajala lietadlo s posádkou, ktoré uskutočnilo let dotknutý vo veci samej, ale že o určení letového poriadku a uskutočnení tohto letu rozhodla TUIFly.

22 Za týchto podmienok bez toho, aby bolo potrebné preskúmať druhú kumulatívnu podmienku stanovenú v článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004, je nutné konštatovať, že leteckého dopravcu, ako je Thomson Airways vo veci samej, ktorý prenajme lietadlo s posádkou inému leteckému dopravcovi, v každom prípade nemožno považovať za „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 a najmä jeho článku 2 písm. b).

23 Takéto riešenie podporuje cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, stanovený v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004, keďže umožňuje zabezpečiť, aby boli prepravovaní cestujúci odškodnení a aby im bola poskytnutá starostlivosť bez toho, aby bolo potrebné zohľadňovať dohody prijaté leteckým

dopravcom, ktorý rozhodol uskutočniť dotknutý let s iným dopravcom s cieľom konkrétne ho zabezpečiť.

24 Uvedené riešenie je okrem toho v súlade so zásadou uvedenou v odôvodnení 7 tohto nariadenia, podľa ktorej, aby bolo zabezpečené jeho účinné uplatňovanie, záväzky, ktoré stanovuje, by mali spočívať na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi bez ohľadu na to, či je vlastníkom lietadla alebo či je lietadlo predmetom zmluvy o nájme aj s posádkou.

25 Nepochybne, vnútroštátny súd tiež spresňuje, že potvrdenie o rezervácii vystavené žalobcom vo veci samej uvádza, že let dotknutý vo veci samej bol ‚prevádzkovaný‘ leteckým dopravcom, ktorý dal do nájmu lietadlo aj s posádkou. Napriek tomu, hoci sa tento údaj zdá ako relevantný v rámci uplatnenia nariadenia č. 2111/2005, nemôže identifikovať ‚prevádzkujúceho leteckého dopravcu‘ v zmysle nariadenia č. 261/2004, keďže z odôvodnenia I nariadenia č. 2111/2005 jasne vyplýva, že toto posledné uvedené nariadenie sleduje iný cieľ, ako je cieľ sledovaný nariadením č. 261/2004.

26 Vzhľadom na všetky vyššie úvahy treba odpovedať na položenú otázku tak, že pojem ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ v zmysle nariadenia č. 261/2004 a najmä jeho článku 2 písm. b) sa má vykladať v tom zmysle, že nepokrýva leteckého dopravcu, ktorý, ako ten, ktorý je dotknutý vo veci samej, prenajme inému leteckému dopravcovi lietadlo s posádkou v rámci zmluvy o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“), ale nenesie prevádzkovú zodpovednosť za lety, a to ani vtedy, ak sa v potvrdení o rezervácii miesta na lete vydanom cestujúcim uvádza, že tento let prevádzkuje tento prvý dopravca.“

V prípade, o ktorý ide v spore vo veci samej, ako bolo uvedené, RYANAIR predala letenku prostredníctvom svojej webovej stránky, vystavila potvrdenie o rezervácii a zaslala ho e-mailom cestujúcim. Je nesporné, že v uvedenom potvrdení nie je uvedený kód spoločnosti RYANAIR, ale kód spoločnosti LAUDAMOTION, avšak nikde to nie je výslovne uvedené, teda nikde sa výslovne neuvádza, že tento let nebude prevádzkovať RYANAIR. V spore vo veci samej nie je známe, kto skutočne naplánoval uvedený let, či to bola RYANAIR, alebo LAUDAMOTION.

Napokon treba spomenúť – ako otázku, ktorá by mohla byť relevantná –, že spoločnosť LAUDAMOTION je súčasťou skupiny RYANAIR, ako to táto posledná uvedená spoločnosť uvádza na svojej vlastnej webovej stránke <https://www.ryanair.com/es/es/planear-vijje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5. Význam odpovede Súdneho dvora

V týchto konkrétnych prípadoch je mimoriadne dôležité určiť, kto je prevádzkujúcim leteckým dopravcom, vzhľadom na to, že predaj leteniek spoločnosti LAUDAMOTION spoločnosťou RYANAIR po tom, čo RYANAIR odkúpila spoločnosť LAUDAMOTION, sa zdá významný, o čom svedč[ia]

jednotlivé španielske súdne rozhodnutia, ktoré [–] ako bolo uvedené [–] nie sú jednotné a ktoré navyše – ako bolo tiež uvedené – bude veľmi ťažké zjednotiť prostredníctvom výkladu zo strany vyšších súdov, čo bude viesť k právnej istote a rovnakému zaobchádzaniu so všetkými osobami podliehajúcimi súdnej právomoci.

6. Na základe všetkých uvedených právnych úvah je potrebné položiť Súdnemu dvoru prejudiciálne otázky, ktoré budú uvedené vo výroku tohto rozhodnutia.

VÝROK

Po prvé. Konanie sa prerušuje až do vydania rozhodnutia o návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

Po druhé. Súdnemu dvoru Európskej únie sa predkladajú nasledujúce prejudiciálne otázky:

1. Možno považovať leteckú spoločnosť, ktorá predá prostredníctvom svojej vlastnej webovej stránky letenky na lety, ktoré sa prevádzkujú pod kódom inej leteckej spoločnosti, za prevádzkujúceho leteckého dopravcu na účely článku [3 ods. 5] nariadenia č. 261/2004, pokiaľ ide o uvedené konkrétne lety, ktoré sú predmetom predaných leteniek a ktoré prevádzkuje iná spoločnosť?

2. Možno považovať leteckú spoločnosť, ktorá predá prostredníctvom svojej vlastnej webovej stránky letenky na lety, ktoré sa prevádzkujú pod kódom inej leteckej spoločnosti, za prevádzkujúceho leteckého dopravcu na účely článku [3 ods. 5] nariadenia č. 261/2004, pokiaľ ide o uvedené konkrétne lety, ktoré sú predmetom predaných leteniek a ktoré prevádzkuje iná spoločnosť, ak je táto iná spoločnosť, ktorá prevádzkuje let, súčasťou skupiny podnikov spoločnosti, ktorá predala letenku na tento let?

3. Možno pojem zmluvný dopravca v zmysle článku 45 Montrealského dohovoru považovať za rovnocenný pojmu prevádzkujúci letecký dopravca v zmysle článku [3 ods. 5] nariadenia č. 261/2004?

4. Možno pojem skutočný dopravca, ktorý je uvedený v článku 45 Montrealského dohovoru, považovať za rovnocenný pojmu prevádzkujúci letecký dopravca v zmysle článku [3 ods. 5] nariadenia č. 261/2004?

[omissis]

[omissis]

[záverečné procesné formulácie a podpis sudcu]