

Vec C-451/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

23. september 2020

Vnútroštátny súd:

Landesgericht Korneuburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

25. august 2020

Žalobkyňa:

Airhelp Limited

Žalovaná:

Austrian Airlines AG

PRACOVNÝ DOKUMENT

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko) ako odvolací súd [*omissis*] vo veci žalobkyne **Airhelp Ltd**, [*omissis*] Central Hong Kong (HK), [*omissis*] proti žalovanej **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [*omissis*] o zaplatenie **300,- eur** [*omissis*] na základe odvolania, ktoré podala žalovaná proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) zo 6. apríla 2020, [*omissis*], na neverejnom zasadnutí vydal toto

u z n e s e n i e

[I.] Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladajú nasledujúce **prejudiciálne otázky**:

[1.] Má sa článok 3 ods. 1 nariadenia 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 (nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave), vykladať v tom zmysle, že **toto nariadenie sa má uplatniť aj na letecké spojenie rezervované ako celok, ktoré sa skladá z dvoch čiastkových letov, pričom oba čiastkové lety má uskutočniť (ten istý) letecký dopravca Spoločenstva, pokiaľ sa tak miesto odletu prvého čiastkového letu, ako aj miesto priletu druhého čiastkového letu nachádzajú v tretej krajine a na území členského štátu sa nachádza len miesto priletu prvého čiastkového letu a miesto odletu druhého čiastkového letu?**

V prípade, ak je odpoveď na [prvú] otázku kladná:

[2.] Má sa článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) nariadenia 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 (nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave), vykladať v tom zmysle, že **cestujúci má právo na náhradu podľa článku 7 ods. 1 tohto nariadenia aj vtedy, keď by prostredníctvom presmerovania, ktoré mu bolo ponúknuté, síce podľa letového poriadku dosiahol konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu zrušeného letu, ale v tomto časovom rámci ho v skutočnosti nedosiahne?**

[II.] Konanie sa prerušuje až do doručenia prejudiciálneho rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie [*omissis*].

O d ô v o d n e n i e :

Cestujúci N***** T***** mal potvrdenú rezerváciu na letecké spojenie, ktoré mala uskutočniť žalovaná:

- let OS 656 z Kišiňova (KIV) do Viedne (VIE) s plánovaným odletom 29. mája 2019 o 15:55 hod. a plánovaným príchodom 29. mája 2019 o 16:40 hod. a
- let OS 25 z Viedne (VIE) do Bangkoku (BKK) s plánovaným odletom 29. mája 2019 o 23:20 hod. a plánovaným príchodom 30. mája 2019 o 14:20 hod.

Let OS 656 bol zrušený do siedmich dní pred plánovaným odletom. Žalovaná preto preradila cestujúceho na let TK 68 z Istanbulu (IST) do Bangkoku (BKK) s plánovaným odletom 30. mája 2019 o 01:25 hod. a plánovaným príchodom 30. mája 2019 o 15:00 hod. [Nebolo možné zistiť, akým spôsobom a v akých časoch bol cestujúci prepravený z Kišiňova (KIV) do Istanbulu (IST).] Let TK 68 pristál v Bangkoku (BKK) o 16:47 hod., teda s meškáním v dĺžke 1 hodina a 47 minút.

Cestujúci teda prostredníctvom letu TK 68 dosiahol svoje konečné cieľové miesto Bangkok (BKK) o 40 minút neskôr než prostredníctvom letu OS 25, ktorý si pôvodne rezervoval – pokiaľ by sa tento let uskutočnil podľa letového poriadku. Skutočné meškание letu TK 68 oproti plánovanému príchodu letu OS 25 však predstavovalo 2 hodiny a 27 minút.

[Let OS 25 – ktorý nebol zrušený, ale ktorý cestujúci nemohol využiť, lebo predchádzajúci let OS 656 bol zrušený – navyše pristál v Bangkoku (BKK) o 15:15 hod., teda s 55-minútovým meškáním.]

Vzdialenosť medzi Kišiňovom (KIV) a Bangkokom (BKK) je podľa metódy ortodromickej dráhy viac ako 3 500 km.

Cestujúci postúpil svoje právo podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 žalobkyni, ktorá s postúpením tohto práva súhlasila.

Žalobkyňa sa – na základe článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. c) a článkom 7 ods. 2 nariadenia č. 261/2004 – domáha zaplata sumy 300,- eur a v podstate uvádza, že cestujúci má právo na náhradu, lebo žalovaná mu neponúkla náhradnú dopravu, ktorou by skutočne mohol dosiahnuť svoje konečné cieľové miesto Bangkok (BKK) do dvoch hodín po plánovanom príchode letu OS 25. Podľa žalobkyne má však žalovaná právo znížiť náhradu podľa článku 7 ods. 2 nariadenia, lebo cestujúci dosiahol svoje konečné cieľové miesto do štyroch hodín.

Žalovaná nesúhlasí so žalobným návrhom, navrhuje zamietnuť žalobu a v podstate uvádza, že cestujúci nemá právo na náhradu, lebo let TK 68 by podľa letového poriadku pristál o 15:00 hod.

Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat), ktorý rozhodoval vo veci v prvom stupni, žalobnému návrhu napadnutým **rozsudkom** vyhovel. Z právneho

hľadiska dospel k názoru – pričom vychádzal z nesporného [*omissis*] zisteného skutkového stavu opísaného v úvode –, že zo znenia nariadenia jednoznačne vyplýva, že [v rámci článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004] je rozhodujúce porovnanie plánovaného času priletu pôvodného letu s časom skutočného dosiahnutia konečného cieľového miesta alternatívnou dopravou. Letecký dopravca je preto oslobodený od povinnosti vyplatiť náhradu len vtedy, ak cestujúci prostredníctvom ponúknutého náhradného letu skutočne dosiahne svoje konečné cieľové miesto maximálne o dve hodiny neskôr, než bolo pôvodne plánované. Ak to nie je tak, cestujúci má z dôvodu zrušenia pôvodného letu, ktorý si naplánoval, právo na náhradu, aj keď by žalovaná v dôsledku náhradného letu – ak by sa uskutočnil podľa letového poriadku – bola oslobodená od povinnosti vyplatiť náhradu. V prejednávanom prípade mal cestujúci prostredníctvom letu OS 25 podľa letového poriadku pristáť v Bangkoku (BKK) o 14:20 hod., avšak svoje konečné cieľové miesto skutočne dosiahol prostredníctvom letu TK 68 až o 16:47 hod. Preto oprávnené existuje právo na náhradu, ktorá je podľa článku 7 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004 znížená o 50 %. Otázkou, či sa ustanovenia nariadenia č. 261/2004 vôbec uplatnia na predmetný skutkový stav, sa prvostupňový súd nezaoberal.

Proti tomuto rozsudku podala žalovaná **odvolanie** na vnútroštátnom súde s návrhom zmeniť napadnutý rozsudok v tom zmysle, že žalobný návrh sa zamietá. Odvolateľka v podstate uvádza, že zo znenia článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004 sa nedá vyvodiť, že pri určovaní časového rámca opísaného v tomto ustanovení treba vychádzať zo skutočného priletu do konečného cieľového miesta. Rozhodujúce je naopak porovnanie plánovaného priletu pôvodne rezervovaného letu s plánovaným priletom náhradného letu.

Žalobkyňa vo svojom **vyjadrení k odvolaniu** proti tomu v podstate namieta, že stanovisko, ktoré zaujal prvostupňový súd, je správne, lebo v prípade, ak sa vychádza z plánovaného času priletu náhradného letu, nie je zaručené, že cestujúcemu nevznikne nepohodlie spočívajúce v oneskorenom prilete do konečného cieľového miesta.

Vnútroštátny súd má ako **odvolací súd** v druhom a poslednom stupni rozhodnúť o nárokoch žalobkyne. Pri tomto rozhodovaní [*omissis*] sa musí obmedziť na preskúmanie právnych otázok.

O prejudiciálnych otázkach:

O [prvej] otázke:

Podľa článku 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 sa toto nariadenie uplatňuje:

a) *pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;*

b) *pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam*

zmluvy, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravcom spoločenstva.

Z podrobnej úvodnej poznámky, ktorú Súdny dvor Európskej únie uviedol vo svojom rozhodnutí [z 11. júna 2020] vo veci C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (bod 31 a nasl.), v ktorej išlo o letecké spojenie z Fortalezy (Brazília) cez Lisabon (Portugalsko) do Osla (Nórsko), ktoré bolo rezervované ako celok, by sa dalo odvodiť, že Súdny dvor Európskej únie konštatoval, že nariadenie č. 261/2004 sa uplatňuje za podmienok v ňom stanovených na lety s odletom alebo s priletom na letisko nachádzajúce sa na nórskom území, len s odvolaním sa na článok 47 ods. 2 Dohody o EHP v spojení s jej článkom 126 ods. 1, bodom 8 protokolu 1 tejto dohody a prílohou XIII uvedenej dohody [omissis]. V dôsledku toho by medzipristátie na území Únie (Lisabon) nespôsobovalo, že sa uplatní nariadenie č. 261/2004.

To by však v prejednávacom prípade znamenalo, že nariadenie č. 261/2004 by sa nevzťahovalo na letecké spojenie Kišiňov (KIV) – Viedeň (VIE) – Bangkok (BKK) rezervované v tomto prípade.

Je však otázne, či normotvorca Únie so zreteľom na vysokú úroveň ochrany, ktorá sa má podľa odôvodnenia 1 nariadenia dosiahnuť, chcel, aby sa dospelo k tomuto výkladovému záveru.

Ak by totiž oba lety neboli rezervované spoločne, každý z nich by na základe jednoznačného znenia článku 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 skutočne spadal do pôsobnosti nariadenia. Cestujúci by stratil ochranu iba v dôsledku toho, že si lety rezervoval ako celok.

Dodatočná (plánovaná) doprava tým istým leteckým dopravcom buď prvým letom na územie Únie, alebo prípojným letom z územia Únie by teda zbavovala cestujúceho ochrany, na ktorú by mal bez dodatočne rezervovaného čiastkového letu nárok.

O [druhej] otázke:

V prejednávacom prípade je rozhodujúce, či sa má ustanovenie článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) nariadenia č. 261/2004, podľa ktorého

v prípade zrušenia letu... príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ... neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu,

vykladať v tom zmysle, [že] časový rámeč, ktorý je vymedzený v tomto ustanovení, sa vzťahuje na plánovaný alebo skutočný čas odletu a priletu náhradného letu. Ak sa vzťahuje na plánovaný prilet v konečnom cieľovom mieste

(časový rozdiel: 40 minút), právo na náhradu neexistuje; ak sa vzťahuje na skutočný prílet (časový rozdiel: 2 hodiny a 27 minút), toto právo existuje.

Podľa významu tohto slova v bežnom jazyku sa o „umožnení“ hovorí vtedy, keď sa vytvoria skutočné podmienky na dosiahnutie určitého cieľa a potom už závisí len od adresáta, či využije možnosť, ktorá sa mu ponúka, alebo nie. Tvorca nariadenia si však určite mohol vybrať jazykovo jednoznačnejšiu formuláciu na to, aby sa vychádzalo zo skutočných okolností. Tento argument sa však tiež dá použiť opačne, lebo aj v prípade, ak by normotvorca Únie chcel, aby sa vychádzalo len z plánovaných údajov týkajúcich sa náhradnej dopravy, by bolo možné predstaviť si jazykovo jednoznačnejšie znenie.

Preto je namieste pozrieť sa na znenia nariadenia v iných jazykoch. Pritom sa ukazuje, že anglické znenie

„... are offered re-routing, allowing them to...“

a francúzske znenie

„... un réacheminement leur permettant...“

sú približne rovnocenné nemeckému zneniu, avšak holandské znenie

„... [hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt“

a dánske znenie

„... og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt“

podľa všetkého jednoznačne vychádzajú zo skutočného času odletu a príletu, zatiaľ čo talianske znenie

„... e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto“

zrejme nezohľadňuje skutočný čas príletu ako rozhodujúci.

Pokiaľ je odvolaciemu súdu známe, prinajmenšom v prevažujúcej judikatúre vnútroštátnych súdov sa sporné ustanovenie vykladá v tom zmysle, že rozhodujúce je porovnanie plánovaného času príletu zrušeného letu so skutočným časom príletu náhradného letu. [omissis]

Súdny dvor Európskej únie vo svojom rozhodnutí z [27. júna 2018, flightright/Eurowings (C-130/18, EU:C:2018:496),] tiež vychádzal z rozdielu

medzi plánovaným príchodom zrušeného letu a skutočným príchodom náhradného letu; zo skutkových okolností uvedenej veci však nevyplývalo, či bol rozdiel medzi plánovaným príchodom zrušeného letu a skutočným príchodom náhradného letu tiež väčší ako dve hodiny alebo nie. Prejudiciálna otázka v uvedenej veci sa tiež netýkala výkladu článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, o ktorý ide v prejednávanej veci, ale napätia medzi ním a rozhodnutím Súdneho dvora Európskej únie z [19. novembra 2009, Sturgeon a i. (spojené veci C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716)].

Argumentácia odvolateľky, podľa ktorej treba vychádzať z plánovaných letových časov náhradného letu, je však úplne presvedčivá, lebo na základe dvoch príkladov ukazuje, že ak sa vychádza len zo skutočných letových časov náhradného letu, možno dospieť k výsledkom, ktoré zjavne odporujú cieľom nariadenia č. 261/2004 spočívajúcim v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich, pre ktorých odmietnutie nástupu do lietadla, zrušenie alebo veľké meškanie letov predstavujú vážne problémy (odôvodnenia 1 a 2).

Príklad 1:

Let, ktorý bol zrušený v nedostatočnom predstihu, mal mať odlet o 10:00 hod. a príchod o 12:00 hod. Cestujúci dostane ponuku na náhradný let, na ktorom sa má vzletový manéver začať o 07:00 hod. Na tomto lete však následne dôjde k dvaapohodinovému meškaniu odletu, pričom na tomto lete sa vzletový manéver začne až o 09:30 hod. Hoci v tomto prípade cestujúcemu vzniknú hneď dve nepohodlia, konkrétne najprv to, že dostane ponuku, ktorá nespĺňa kritériá stanovené v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia (čo možno vedie ešte aj k tomu, že sa musí dostaviť na letisko podstatne skôr, než plánoval), a následne ešte aj meškanie (aj keď je kratšie než tri hodiny), nemal by právo na náhradu. V tomto zmysle by bol letecký dopravca, ktorý mal uskutočniť zrušený let, za meškanie náhradného letu dokonca „odmenený“.

Príklad 2:

Let, ktorý bol zrušený v nedostatočnom predstihu, mal mať odlet o 10:00 hod. a príchod o 12:00 hod. Cestujúci dostane ponuku na náhradný let, na ktorom sa má vzletový manéver začať o 09:00 hod. V dôsledku toho sú problémy cestujúceho menšie, lebo cestujúci musí „strpiť“ vlastne len zmenu rezervácie, avšak v podstate zostanú zachované plánované cestovné časy. Cestujúci by tiež nemal právo na náhradu. Ak sa príslušný let v dôsledku rýchleho nástupu na palubu (lebo na náhradnom lete sa napríklad prepravuje podstatne menej cestujúcich) odbaví skôr, než bolo plánované, takže napríklad vzletový manéver sa môže začať už o 08:55 hod., viedlo by to k tomu, že cestujúci má v tomto prípade právo na náhradu, lebo let odletí o viac ako hodinu skôr než pôvodne rezervovaný let. Letecký dopravca by sa teda nachádzal v priaznivejšej situácii, ak by nástup do lietadla vykonal pomalšie, a cestujúci dostane odškodnenie za to, že odletí o pár minút skôr, hoci – na rozdiel od prechádzajúceho príkladu – jeho letové časy sú takmer rovnaké. V tomto prípade by bol letecký dopravca, ktorý mal uskutočniť

zrušený let, „potrestaný“ za to, že letecký dopravca, ktorý uskutočnil náhradný let, vykonal rýchly nástup do lietadla.

V znení článku 5 ods. 1 písm. c) bodov ii) a iii) nariadenia č. 261/2004 sa nenachádza nič, čo by nasvedčovalo tomu, že podľa tohto ustanovenia sa má časový rámec náhradného letu rozlišovať v tom zmysle, že v prípade času odletu treba vychádzať z plánovaného času, avšak v prípade času priletu treba vychádzať zo skutočného času.

Okrem toho treba zohľadniť skutočnosť, že vykladané ustanovenie podľa svojho znenia („*nebolo im ponúknuté*“) zrejme vychádza z toho, že letecký dopravca má predložiť len zodpovedajúcu (priateľnú reálnu) ponuku náhradnej dopravy, teda nanajvýš len preradenie na náhradný let, ktorý nemusí uskutočniť ten istý letecký dopravca. Nemá teda sám povinnosť poskytnúť náhradnú dopravu, ale musí cestujúcemu len „umožniť“ takú dopravu. V dôsledku toho je však otázne, či má letecký dopravca, voči ktorému sa uplatňuje nárok, vôbec zodpovedať za prípadné meškanie náhradného letu, na ktoré by možno nemal dosah, alebo či si splnil všetky záväzky už ponúknutím náhradného letu (a uskutočnením tohto letu, pokiaľ cestujúci prijme túto ponuku), aby mohol predísť vzniku práva na náhradu.

Uvedenú skutočnosť treba zohľadniť najmä so zreteľom na nedávno vydané rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie z [12. marca 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204),] podľa ktorého treba nepohodlia pre cestujúceho spôsobené zrušením rezervovaného letu a veľkým meškaním náhradného letu posudzovať oddelene, pričom tieto nepohodlia môžu prípadne viesť k vzniku dvoch práv na náhradu (rozsudok [*omissis*] Finnair, bod 31).

To by teraz – ak by sa vychádzalo zo skutočného času priletu náhradného letu – mohlo viesť k odlišným právnym následkom pri porovnateľných situáciách.

Príklad 3:

Let, ktorý bol zrušený v nedostatočnom predstihu, mal dosiahnuť konečné cieľové miesto o 15:00 hod. Náhradný let, ktorý bol ponúknutý cestujúcemu, skutočne dosiahne toto miesto o 20:00 hod.

Variant 1

Letecký dopravca preradí cestujúceho na náhradný let, ktorý má podľa letového poriadku dosiahnuť konečné cieľové miesto o 16:00 hod.

V tomto prípade by mal cestujúci právo na dve náhrady: jednak od leteckého dopravcu, ktorý mal uskutočniť zrušený let, lebo skutočný prílet náhradného letu mal oproti plánovanému priletu zrušeného letu päťhodinové meškanie, v dôsledku čoho nie sú dodržané limity stanovené v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia, a jednak od leteckého dopravcu, ktorý uskutočnil náhradný let, lebo tento let mal oproti vlastnému letovému poriadku veľké štvorhodinové meškanie priletu v konečnom cieľovom mieste.

Variant 2

Letecký dopravca preradí cestujúceho na náhradný let, ktorý má podľa letového poriadku dosiahnuť konečné cieľové miesto o 18:30 hod.

V tomto prípade cestujúci rovnako dostane náhradu od leteckého dopravcu, ktorý mal uskutočniť zrušený let, avšak nedostane náhradu od leteckého dopravcu, ktorý uskutočnil náhradný let, lebo tento let mal oproti letovému poriadku meškanie priletu, ktorého dĺžka bola len 1 hodina a 30 minút.

V oboch prípadoch je nepohodlie pre cestujúceho rovnaké: zrušenie pôvodného letu a päťhodinové meškanie oproti plánovanému priletu zrušeného letu.

Ak by sa však nevychádzalo zo skutočného, ale z plánovaného priletu náhradného letu, cestujúci by v oboch prípadoch dostal len jednu náhradu – pri variante 1 od leteckého dopravcu, ktorý uskutočnil náhradný let, a pri variante 2 od leteckého dopravcu, ktorý uskutočnil zrušený let.

Podľa názoru vnútroštátneho súdu preto výkladom, podľa ktorého pri posudzovaní splnenia podmienky neexistencie nároku podľa článku 5 ods. 1 písm. c) bodu iii) [tak ako bodu ii)] nariadenia č. 261/2004 treba vychádzať zo skutočného času priletu náhradného letu, možno dospieť buď k riešeniam, pri ktorých rovnaké situácie spôsobujú odlišné právne následky, alebo k riešeniam, ktoré cestujúcemu odnímajú právo, ktoré mu zdanlivo vzniklo, hoci jeho nepohodlie sa zintenzívnilo. Takéto výkladové závery podľa všetkého odporujú účelu nariadenia, najmä odôvodneniam 1 a 2.

Keďže táto otázka v judikatúre Súdneho dvora Európskej únie – pokiaľ je vnútroštátnemu súdu známe – ešte nebola definitívne objasnená a vnútroštátny súd má v úmysle podať výklad, ktorý sa odlišuje od iných rozhodnutí vnútroštátnych súdov, tento súd bol povinný podať návrh na začatie prejudiciálneho konania.

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) [*omissis*]

V Korneuburgu 25. augusta 2020

[*omissis*]