Věc C-451/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

23. září 2020

Předkládající soud:

Landesgericht Korneuburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

25. srpna 2020

Žalobkyně:

Airhelp Limited

Žalovaná:

Austrian Airlines AG

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) jako odvolací soud přijal [*omissis*] ve věci žalobkyně **Airhelp Ltd,** [*omissis*] Central Hong Kong (HK), [*omissis*], proti žalované **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen (letiště Vídeň), [*omissis*], jejímž předmětem je spor o částku **300,- eur** [*omissis*], na základě odvolání žalované podaného proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) ze dne 6. dubna 2020 [*omissis*] na neveřejném zasedání toto

usnesení:

[I] Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládají tyto **předběžné otázky**:

[1] Musí být čl. 3 odst. 1 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)

PRACOVNÍ DOKUMENT

č. 295/91 („nařízení (ES) č. 261/2004“) vykládán v tom smyslu, **že nařízení se uplatní také na letecké spojení rezervované pod jedním číslem a sestávající ze dvou úseků, u něhož oba úseky mají být provozovány jedním (stejným) leteckým dopravcem Společenství, pokud se jak místo odletu prvního úseku, tak i místo příletu druhého úseku nachází ve třetí zemi, a pouze místo příletu prvního úseku a místo odletu druhého úseku leží na území členského státu?**

V případě kladné odpovědi na první otázku:

[2] Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) 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 [„nařízení (ES) č. 261/2004“] vykládán v tom smyslu, **že cestující má nárok na náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení také tehdy, pokud by jemu nabídnutým přesměrováním letu sice podle letového plánu dosáhl místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu zrušeného letu, ve skutečnosti jej však v tomto časovém rámci nedosáhne.**

[II] Řízení se přerušuje do rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie o předběžné otázce [*omissis*].

Odůvodnění:

Cestující N***** T***** měl potvrzenou rezervaci na letecké spojení provozované žalovanou

– OS 656 z Chişinău (KIV) do Vídně (VIE) s plánovanými časy letu dne 29. května 2019, 15:55 hod. až 16:40 hod., a

– OS 25 z VIE do Bangkoku (BKK) s plánovanými časy letu dne 29. května 2019, 23:20 hod. až 30. května 2019, 14:20 hod.

Let OS 656 byl zrušen ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným odletem. Žalovaná proto cestujícího přesměrovala na let TK 68 z Istanbulu (IST) do BKK s plánovanými časy letu 30. května 2019, 01:25 hod až 15:00 hod. (Jakým způsobem a v jaké časy byl cestující dopraven z KIV do IST nebylo možno zjistit). Let TK 68 přistál v BKK v 16:47 hod., tedy se zpožděním 1 hodinu a 47 minut.

Cestující by tedy letem TK 68 dosáhl svého cílového místa určení BKK o 40 minut později než s původně rezervovaným letem OS 25, pokud by tento proběhl podle plánu. Skutečné zpoždění letu TK 68 oproti plánovanému příletu letu OS 25 však činilo 2 hodiny a 27 minut.

(Let OS 25, který zrušen nebyl, – cestující jím však nemohl letět, neboť byl zrušen let OS 656, – ostatně přistál v BKK v 15:15 hod., tedy se zpožděním 55 minut.)

PRACOVNÍ DOKUMENT

Podle metody ortodormické dráhy letu činí vzdálenost mezi KIV a BKK více než 3 500 km.

Cestující postoupil svůj nárok podle článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 žalobkyni; ta postoupení přijala.

Žalobkyně se domáhá přiznání částky 300,- eur, přičemž svůj nárok opírá o čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 261/2004 ve spojení s jeho čl. 7 odst. 1 písm. c) a odst. 2 a v zásadě tvrdí, že cestující má nárok na náhradu, neboť mu žalovaná nenabídla náhradní dopravu, s níž by mohl svého cílového místa určení BKK skutečně dosáhnout nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu letu OS 25. Žalovaná však má právo na snížení nároku podle čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004, neboť cestující dosáhl svého cílového místa určení do čtyř hodin.

Žalovaná žalobní návrh popírá, navrhuje, aby žaloba byla zamítnuta, a tvrdí, že cestující nemá nárok na náhradu, neboť let TK 68 by podle letového plánu přistál v 15:00 hod.

Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) příslušný jako soud prvního stupně žalobnímu návrhu napadeným **rozsudkem** vyhověl. Na základě úvodem popsaného nesporně [*omissis*] zjištěného skutkového stavu dospěl v právním ohledu k názoru, že ze znění nařízení jednoznačně vyplývá, že [v rámci čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) nařízení (ES) č. 261/2004] je rozhodující porovnání plánovaného času příletu původního letu s časem skutečného dosažení cílového místa příletu alternativní dopravou. Letecký dopravce je proto osvobozen od platby náhrady pouze v případě, že cestující nabídnutým náhradním letem dosáhne svého cílového místa určení skutečně nejvýše o dvě hodiny později, než bylo původně plánováno. Není-li tomu tak, má cestující z důvodu zrušení původního, jím plánovaného letu právo na náhradu i v případě, že by žalovaná byla od povinnosti poskytnout náhradu osvobozena na základě náhradního letu, pokud by proběhl podle letového plánu. V projednávané věci by cestující s letem OS 25 podle letového plánu přistál v BKK ve 14:20 hod., ve skutečnosti však svého cílového místa určení dosáhl letem TK 68 až v 16:47 hod. Nárok na náhradu škody, snížené v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 261/2004 o 50 %, tedy právem trvá. Otázkou, zda se na předmětný skutkový stav uplatní ustanovení nařízení (ES) č. 261/2004, se soud v první stupni vůbec nezabýval.

Žalovaná podala proti tomuto rozsudku **odvolání** k předkládajícímu soudu s návrhem změnit napadený rozsudek v tom smyslu, že se žalobní návrh zamítá. Navrhovatelka v odvolacím řízení zásadě argumentuje tím, že ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení (ES) č. 261/2004 nevyplývá, že je nutné při stanovení v daném ustanovení popsaného časového rámce vycházet ze skutečného příletu do cílového místa určení; relevantní je podle ní spíše porovnání plánovaného příletu původně rezervovaného letu s plánovaným příletem náhradní dopravy.

PRACOVNÍ DOKUMENT

Žalobkyně ve svém **vyjádření k odvolání** v zásadě namítá, že názor zastávaný soudem prvního stupně je správný, neboť v případě, že se vychází z plánovaného času příletu náhradní dopravy, není zajištěno, že cestující zůstane ušetřen obtíží spojených s opožděným příletem do cílového místa určení.

Předkládající soud má jakožto **odvolací soud** rozhodnout ve druhém a posledním stupni o nárocích žalobkyně. Soud se přitom [*omissis*] musí omezit na přezkum právních otázek.

K předběžným otázkám:

K první otázce:

Podle čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 se toto nařízení vztahuje:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.“

Z úvodní poznámky Soudního dvora Evropské unie v jeho rozhodnutí [ze dne 11. června 2020] ve věci C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, [EU:C:2020:460] (bod 31 a násl.), jejímž předmětem byl let z Fortalezy (Brazílie) přes Lisabon (Portugalsko) do Osla (Norsko) s jednotnou rezervací, by bylo možno dovodit, že platnost nařízení (ES) č. 261/2004 potvrdil s odvoláním na čl. 47 odst. 2 Dohody o EHP ve spojení jejím čl. 126 odst. 1, bodem 8 protokolu 1 uvedené dohody a přílohou XIII uvedené dohody za podmínek v něm uvedených pouze na lety z letiště umístěného na norském území nebo na letiště umístěné na tomto území [*omissis*]. V souladu s tím by mezipřistání na území Unie (Lisabon) nezakládalo použitelnost nařízení (ES) č. 261/2004.

To by však v projednávané věci znamenalo, že se na dotčené rezervované letecké spojení KIV-VIE-BKK nařízení (ES) č. 261/2004 neuplatní.

Je však sporné, zda normotvůrce takovýto výklad s ohledem na žádoucí vysokou úroveň ochrany zmiňovanou v bodě 1 odůvodnění zamýšlel.

Pokud by totiž oba lety nebyly rezervovány společně, pak by každý z nich na základě jasného znění čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 zcela jistě spadal do jeho oblasti působnosti. Cestující by pozbyl své ochrany pouze z důvodu jednotné rezervace.

Dodatečná (plánovaná) přeprava stejným leteckým dopravcem buď letem na území Unie, nebo navazujícím letem z území Unie by tak cestujícího zbavila ochrany, které by se mu jinak dostalo bez tohoto navíc rezervovaného úseku letu.

PRACOVNÍ DOKUMENT

Ke druhé otázce:

V projednávané věci je relevantní, zda musí být ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) nařízení (ES) č. 261/2004,

[že] v případě zrušení letu mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody o provozujícího leteckého dopravce, jestliže nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu,

vykládáno v tom smyslu, že zde stanovený časový rámec vychází z plánovaného nebo skutečného času odletu a příletu náhradní dopravy. Vychází-li z plánovaného příletu do cílového místa určení (časový rozdíl 40 minut), právo na náhradu by odpadlo; vychází-li ze skutečného příletu (časový rozdíl 2 hodiny 27 minut), pak právo na náhradu platí.

V běžném jazyce se výraz „umožnit“ používá v případě, jsou-li vytvořeny skutečné podmínky pro dosažení cíle, a pak závisí jen na adresátovi, zda tuto jemu nabídnutou možnost využije či nikoliv. Normotvůrce jistě mohl zvolit jazykově jasnější formulaci pro případ, že by chtěl vycházet ze skutečných okolností. Tento argument však lze použít i zrcadlově obráceně, neboť také pro případ, že by normotvůrce chtěl vycházet pouze z plánovaných údajů náhradní dopravy, si lze představit jednoznačnější jazykové znění.

Vzhledem k tomu je vhodné porovnat jiná jazyková znění textu nařízení. Z tohoto porovnání vyplývá, že anglické znění

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

a francouzské znění

„…un réacheminement leur permettant…“

jsou zhruba rovnocenné s německým, avšak z holandského znění

„…[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 z dánského znění

„… 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.“

jednoznačně vyplývá, že vychází ze skutečného času odletu a příletu, zatímco italské znění

PRACOVNÍ DOKUMENT

„…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.“

podle všeho nebere skutečný čas příletu rozhodujícím způsobem do úvahy.

Podle dostupných poznatků odvolacího soudu je sporné ustanovení vykládáno přinejmenším v převažující judikatuře vnitrostátních soudů v tom smyslu, že relevantní je porovnání plánovaného času příletu zrušeného letu se skutečným časem příletu náhradní dopravy. [*omissis*]

Také Soudní dvůr Evropské unie ve svém rozhodnutí ze dne [27. června 2018 *flightright v. Eurowings* (C-130/18, EU:C:2018:496),] vycházel z rozdílu mezi plánovaným příletem zrušeného letu a skutečným příletem náhradního letu; ze skutkového stavu v uvedené věci však nebylo možno zjistit, zda také rozdíl mezi plánovaným příletem zrušeného letu a skutečným příletem náhradního letu činil více než dvě hodiny či nikoliv. Předběžná otázka dotčená v uvedené věci se netýkala výkladu čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 261/2004 sporného v této věci, nýbrž jistého napětí mezi ním a rozhodnutím Soudního dvora Evropské unie ze dne [19. listopadu 2009, Sturgeon a další (spojené věci C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716)].

Argumentace navrhovatelky v odvolacím řízení, že je nutno použít plánované časy náhradního letu, je však jistě přesvědčivý, neboť na dvou příkladech dokládá, že při použití pouze skutečných časů náhradního letu lze dospět k závěrům, které jsou zjevně v rozporu s cíli nařízení (ES) č. 261/2004, totiž se zajištěním vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, jimž odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významné zpoždění letu způsobuje závažné potíže (body 1 a 2 odůvodnění).

Příklad 1:

Časy letu zrušeného na poslední chvíli jsou 10:00 hod. až 12:00 hod. Cestujícímu je nabídnut náhradní let, který má opustit parkovací pozici v 7:00 hod. Tento let však má při odletu zpoždění a opouští parkovací pozici až v 9:30 hod. Ačkoliv jsou v tomto případě cestujícímu hned dvakrát způsobeny nepříjemnosti, nejprve je mu předložena nabídka nesplňující kritéria čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení (ES) č. 261/2004 (což může navíc vést k tomu, že se na letiště musí dostavit podstatně dříve, než plánoval) a následně má ještě zpoždění (byť kratší než tři hodiny), neměl by právo na náhradu. V tomto smyslu by provozující letecký dopravce zrušeného letu byl za zpoždění náhradního letu dokonce „odměněn“.

Příklad 2:

Časy letu zrušeného na poslední chvíli jsou 10:00 hod. až 12:00 hod. Cestujícímu je nabídnut náhradní let, který má opustit parkovací pozici v 9:00 hod. Potíže cestujícího jsou tím zmírněny, neboť v podstatě „utrpí“ pouze změnu rezervace,

PRACOVNÍ DOKUMENT

která se ale stále ještě pohybuje v rámci plánovaných časů cesty. Cestující by také neměl právo na náhradu. Je-li příslušný let díky rychlému nástupu do letadla (protože je například náhradním letem přepravováno podstatně méně cestujících) odbaven dříve, než bylo plánováno a může tedy opustit svou parkovací pozici například již v 8:55 hod., vyplývalo by z toho, že cestující má nárok na náhradu, neboť let startuje dříve o více než hodinu než původně rezervovaný let. Pro leteckého dopravce by tedy bylo lepší dát si při nástupu do letadla na čas, a cestující obdrží odškodnění za to, že let odstartuje o pár minut dříve, ačkoliv - na rozdíl od předchozího příkladu - se časy letu téměř nezměnily. V tomto případě by letecký dopravce provozující zrušený let byl „potrestán“ za rychlý nástup do letadla leteckého dopravce provozujícího náhradní let.

Ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) bodů ii) a iii) nařízení (ES) č. 261/2004 nikterak nevyplývá, že by toto ustanovení chtělo u časového rámce náhradní dopravy rozlišovat v tom smyslu, že u času odletu je nutno vycházet z plánovaného a u času příletu ze skutečného času.

Mimoto je nutno přihlédnout k následujícímu: ze znění ustanovení, o jehož výklad se jedná, (*„nabídnuto přesměrování“*) by mohlo vyplývat, že letecký dopravce musí učinit pouze odpovídající (reálně přijatelnou) nabídku na náhradní dopravu, tedy nanejvýš změnu rezervace na náhradní let, jehož provozujícím leteckým dopravcem nemusí být on sám. Nedluží tedy náhradní dopravu jako takovou, nýbrž ji musí cestujícímu pouze „umožnit“. V tom případě je ale sporné, zda má být dotčenému leteckému dopravci vůbec přičítáno případné zpoždění náhradního letu, jež nutně nemusí spadat do jeho sféry vlivu; nebo zda nabídnutím změny rezervace (nebo jejím provedením v případě přijetí nabídky cestujícím) již splnil všechny své povinnosti, aby mohl předejít vzniku práva na náhradu.

K tomu je nutno přihlédnout zejména s ohledem na nedávné rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne [12. března 2020, *Finnair* (C-832/18, EU:C:2020:204),] podle nějž nepohodlí způsobené zrušením rezervovaného letu a významným zpožděním náhradního letu je nutno posuzovat odděleně, což může případně vést ke vzniku dvojího práva na náhradu (rozsudek [*omissis*] *Finnair* bod 31).

Při použití skutečného času příletu náhradního letu by to mohlo vést k různým právním účinkům ve srovnatelných situacích.

Příklad 3:

Let zrušený na poslední chvíli měl dosáhnout cílového místa určení v 15:00 hod. Náhradní let nabídnutý cestujícímu dosáhne tohoto cílového místa určení ve skutečnosti ve 20:00 hod.

Varianta 1

Letecký dopravce změní rezervaci cestujícího na náhradní let s plánovaným příletem do cílového místa určení v 16:00 hod.

PRACOVNÍ DOKUMENT

V tomto případě by měl cestující právo na dvě náhrady: na jedné straně vůči leteckému dopravci, který měl zrušený let provozovat, neboť skutečný přílet náhradního letu v porovnání s plánovaným příletem zrušeného letu je opožděn o pět hodin, nejsou tedy dodrženy časové intervaly uvedené v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení (ES) č. 261/2004; na druhé straně vůči leteckému dopravci provozujícímu náhradní let, neboť ten měl vůči vlastnímu letovému řádu významné čtyřhodinové zpoždění při příletu do cílového místa určení.

Varianta 2

Letecký dopravce změní rezervaci cestujícího na náhradní let s plánovaným příletem do cílového místa určení v 18:30 hod.

V tomto případě cestující také obdrží náhradu od leteckého dopravce, který měl zrušený let provozovat; neobdrží však náhradu od leteckého dopravce provozujícího náhradní let, neboť ten měl v porovnání s vlastním letovým řádem zpoždění při příletu pouze 1 hodinu a 30 minut.

V obou případech se jedná o stejné nepohodlí pro cestujícího: zrušení původního letu a pětihodinové zpoždění oproti plánovanému příletu zrušeného letu.

V případě použití plánovaného příletu náhradního letu a nikoliv skutečného příletu by cestující v obou případech obdržel pouze jednu náhradu; ve variantě 1 od leteckého dopravce provozujícího náhradní let; ve variantě 2 od leteckého dopravce provozujícího zrušený let.

Z pohledu předkládajícího soudu proto může výklad, podle něhož je pro posouzení splnění podmínek pro osvobození podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) [jakož i bodu ii)] nařízení (ES) č. 261/2004 nutno vycházet ze skutečného času příletu náhradní dopravy, vést k řešením, ve kterých buď obdobné situace vedou k různým právním následkům, nebo kterými je cestujícímu odňato zdánlivě vzniklé právo, ačkoliv jeho nepohodlí je větší. Takovéto výkladové závěry by mohly být v rozporu s účelem nařízení, zejména s jeho body 1 a 2 odůvodnění.

Vzhledem k tomu, že tato otázka - podle všeho - dosud nebyla v judikatuře Soudního dvora Evropské unie s konečnou platností vyjasněna a předkládající soud zamýšlí přijmout výklad odlišující se od jiných rozhodnutí vnitrostátních soudů, je povinen předložit žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.

[*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) [*omissis*]

Korneuburg, 25. 08. 2020

[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT