

# Anonymizovaná verze

Překlad C-286/19 - 1

**Věc C-286/19**

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

5. dubna 2019

**Předkládající soud:**

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Francie)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

25. března 2019

**Žalobci:**

JE

KF

**Žalovaná:**

XL Airways SA

---

**TRIBUNAL D'INSTANCE (okresní soud)**

[OMISSIS]

[OMISSIS] **AULNAY-SOUS-BOIS**

[OMISSIS]

**Rozsudek [OMISSIS] ze dne 25. března 2019**

[OMISSIS]

Po jednání na veřejném slyšení dne 10. prosince 2018

[OMISSIS]

**MEZI ŽALOBCI:**

JE, s bydlištěm [OMISSIS] v Paříži

KF, s bydlištěm [OMISSIS] v Paříži,

[OMISSIS]

**NA JEDNÉ STRANĚ,**

**A ŽALOVANOU:**

S.A. XL AIRWAYS, se sídlem [OMISSIS] v TREMBLAY-EN-FRANCE,

[OMISSIS]

**NA STRANĚ DRUHÉ**

[OMISSIS]

Žalobou [OMISSIS] ze dne 17. března 2017, [OMISSIS] JE a KF požadovali, aby společnosti XL AIRWAYS [OMISSIS] bylo nařízeno zaplatit každému z nich částku 600 eur jako náhradu za zrušení letu na základě 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 (Úř. věst. 2004, L46, s. 1), a to společně se zákonnými úroky ode dne vyzvání k plnění. Kromě toho požadovali, aby každému z nich bylo zaplaceno 400 eur jako náhrada škody a úroky za nepřiměřené odkládání platby ze strany letecké společnosti, jakož i částka 500 eur podle článku 700 Code de procédure civile (občanský soudní řád) a náhrada nákladů řízení.

JE a KF společně uvedli, že od leteckého dopravce zakoupili dvě letenky na let z Punta Cana (Dominikánská republika) do Paříže, který měl odlét dne 24. května 2014 ve 21:20 hodin a přiletět na letiště Roissy CDG dne 25. května 2014 ve 12:20. Přitom podle žalobců byl tento let zrušen a byl jim nabídnut náhradní let, a to až na den 25. května 2014 v 17:35 (místního času), takže do cílového místa určení v Paříži se dostali až další den v 7:50 hod.

Následně dne 27. května 2016 žalobci prostřednictvím svého advokáta zaslali společnosti XL AIRWAYS dopis, v němž žádali o zaplacení paušální částky 600 eur za cestujícího, jak stanoví nařízení (ES) č. 261/2004 pro případ zrušení letu delšího než 3 500 km.

Letecká společnost této žádosti nevyhověla, a proto JE a KF společně podali tuto žalobu, aby byl spor vyřešen v souladu s platnými právními předpisy.

Po výměně písemností bylo nařízeno jednání ve věci na dne 10. prosince 2018, k němuž se dostavily zúčastněné strany [OMISSIS].

Vzhledem k tomu, že soud mohl namítané zrušení letu překvalifikovat na zpoždění letu, JE a KF společně před soudem [OMISSIS] požádali o přerušení řízení z důvodu, že předložená věc se týká otázky výkladu ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004, podle nichž se za cestujícího letu považuje osoba, která má potvrzenou rezervaci a která se přihlásila k přepravě za podmínek stanovených leteckou společností, a to nejméně 45 minut před plánovaným odletem, přičemž splnění této podmínky se nevyžaduje v případě zrušení letu.

V takovém případě žalobci žádají o přerušení řízení až do doby, než Soudní dvůr Evropské unie rozhodne o předběžných otázkách, které mu již v rámci této problematiky byly položeny, a soudu navrhuje nové předběžné otázky, které se týkají výkladu těchto ustanovení a u nichž rovněž požadují, aby byly předloženy Soudnímu dvoru.

Podpůrně JE a KF společně znovu uvedli návrhová žádání a žalobní důvody uvedené v původní žalobě, v nichž nicméně požadují jako náhradu škody a úroky za nepřiměřené zdržování částku 1000 eur za cestujícího, stejně jak je tomu v případě nároku podle článku 700 občanského soudního řádu.

Pokud jde o žádost o přerušení řízení, zástupce společnosti XL AIRWAYS uvedl, že sporná událost představuje zpožděný let ve smyslu unijní judikatury, a konstatoval, že je proti přerušení řízení, jelikož otázka určení postavení cestujícího podle čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 byla vyřešena poměrně jasnou judikaturou Cour de cassation (Kasační soud). Pokud jde o podstatu věci, žalovaná společnost má za to, že všechna návrhová žádání mají být zamítnuta, protože podle jejího názoru došlo ke zpoždění letu, přičemž skutečnost, že JE a KF nepředložili důkazy o tom, že se přihlásili k přepravě za požadovaných podmínek, znamená, že neprokázali, že jsou cestujícími, kteří mají nárok na poskytnutí náhrady škody na základě uvedeného předpisu.

[OMISSIS]

## **Odůvodnění**

### *K návrhu na přerušení řízení*

[OMISSIS] [otázka vnitrostátního procesního práva]

[OMISSIS] Článek 267 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) stanoví, že Soudní dvůr Evropské unie má pravomoc rozhodovat o předběžných otázkách, zejména o výkladu Smluv.

Vyvstane-li taková otázka v případě, který je projednáván u vnitrostátního soudu, proti jehož rozhodnutí neexistuje opravný prostředek podle vnitrostátního práva, postoupí tento soud věc Soudnímu dvoru, přičemž je třeba mít na paměti, že článek R221–37 Code de l'organisation judiciaire (zákoník o soudnictví) stanoví, že soud prvního stupně rozhoduje jako konečný soud v řízeních, ve

kterých se jedná o částku do výše 4 000 EUR, zatímco jeho rozhodnutí lze napadnout opravným prostředkem, pokud žaloba zní na částku vyšší nebo pokud taková částka není určena.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [otázka vnitrostátního procesního práva]

V projednávané věci je nesporné, že částky požadované JE a KF nepřekračují prahovou hodnotu 4 000 eur, a proto je třeba vyřešit meritorně případ rozhodnutím vyneseným v posledním stupni, proti kterému tudíž nelze podat opravný prostředek ve smyslu článku 267 SFEU.

Navíc, i když v konkrétním případě existují závažné důvody předpokládat překvalifikování události, na níž se zakládá žádost, ze zrušení na zpoždění letu, je nesporné, že výklad ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004, týkající se bodů uvedených v nových předběžných otázkách navržených soudem, je takový, že určuje použitelnost ustanovení o náhradách stanovených v nařízení (ES) č. 261/2004 v rámci sporu.

Je proto [OMISSIS] třeba vyhovět žádosti o přerušování řízení ze strany žalobců [OMISSIS], dokud Soudní dvůr Evropské unie nerozhodne o položených otázkách [OMISSIS].

#### K předběžným otázkám

Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (soud prvního stupně v Aulnay-sous-Bois, Francie) se potýká s výrazným nárůstem sporů spadajících do jeho příslušnosti v oblasti letiště Roissy-Charles-de-Gaulle, v nichž vznikají problémy týkající se prokázání, že se osoba přihlásila k přepravě v případě zpožděného letu, což potenciálně vede k použití režimu paušální náhrady škody, který byl zaveden nařízením (ES) č. 261/2004.

Cour de cassation (kasační soud) v rozsudcích ze dne 14. února 2018 [OMISSIS] a ze dne 12. září 2018 [OMISSIS] potvrdil rozsudky vynesené tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (soud prvního stupně v Aulnay-sous-Bois), kterými byly zamítnuty žaloby na paušální náhradu škody podané proti provozujícímu dopravci na základě uvedeného nařízení v případě letu zpožděného o více než tři hodiny. V těchto případech žalobci předložili pouze důkazy o potvrzené rezervaci v elektronické podobě s potvrzením o zpoždění, které nejsou vystaveny na jméno.

Bez ohledu na tuto judikaturu, která vykládá ustanovení čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 na základě závazkového práva, vzhledem k množství cestujících, kteří již nemají k dispozici doklady způsobilé formálně prokázat, že se skutečně přihlásili k přepravě, a kteří odkazují na technologický vývoj, v jehož rámci dochází k postupnému rušení „papírových“ palubních letenek, v této situaci vyvstává významná sporná otázka.

Uvádí se zejména, že potvrzená rezervace letu zakládá vyvratitelnou domněnku, že se osoba přihlásila k přepravě, přičemž letecká společnost má možnost prokázat opak. Tuto analýzu potvrdila rozhodnutí některých prvostupňových soudů, které nařídily leteckým dopravcům, aby předložili údaje PNR (Passenger Name Record) týkající se dotčeného letu, a to pod hrozbou pokuty.

Vzhledem k tomu, že v roce 2017 bylo před tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (soud prvního stupně v Aulnay-sous-Bois) zahájeno 2 700 řízení ohledně letecké dopravy a v roce 2018 bylo zahájeno více než 5 000 řízení, vyžaduje řádný výkon spravedlnosti, aby byly definitivně vyjasněny podmínky pro použití uvedeného čl. 3 odst. 2 písm. a), aby tak byla v zájmu samotných cestujících umožněna harmonizace rozsudků vynesných soudy povolányými k urovnání takových sporů, které obecně rozhodují jako soud posledního stupně.

Stejná záležitost již vedla k tomu, že kanceláři Soudního dvora Evropské unie byla dne 3. prosince 2018 podána tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois (soud prvního stupně v Aulnay-sous-Bois, Francie) žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, [OMISSIS] která byla zapsána pod číslem C-756/18. Položená otázka se týká toho, zda je možné předložit důkaz o přihlášení se k přepravě na základě pouhé domněnky.

V tomto případě JE a KF především tvrdí, že judikatura, podle níž je zpoždění v délce nejméně tří hodin srovnatelné se zrušením letu, nevede k tomu, že se ustanovení čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 použijí na zpožděné lety, a že případná použitelnost v takovém případě by každopádně vyvolala otázku, zda je referenčním harmonogramem pro odlet původně plánovaná doba odletu nebo skutečná doba zpožděného letu.

Pokud jde o důkazní břemeno pro prokazování dostavení se k odbavení, žalobci odkazují na nejnovější technologický vývoj a zejména na dematerializaci palubních vstupenek a kladou otázku týkající se povahy podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 s cílem zjistit, zda tyto podmínky jsou nezbytnými podmínkami pro použitelnost nařízení, které musí prokázat spotřebitel, nebo důvodem pro osvobození letecké společnosti od povinnosti poskytnout náhradu, přičemž důkaz musí předložit taková letecká společnost.

V neposlední řadě pak JE a KF odkazují na neslučitelnost, která může vzniknout mezi tím, že by důkazní břemeno ohledně přihlášení se k přepravě tížilo výlučně cestující, a zásadou užitečného účinku nařízení (ES) č. 261/2004 s ohledem na jeho cíle vysoké úrovně ochrany spotřebitelů, kterými jsou v tomto případě dotčení cestující.

Předběžné otázky formulované žalobci byly předmětem kontradiktorního jednání [OMISSIS]. Žalovaná uvedla, že nesouhlasí s přerušením řízení, a poznamenala, že předběžné otázky navržené žalobci nejsou opodstatněné, neboť Cour de cassation (Kasační soud, Francie) ve svých rozsudcích ze dne 14. února 2018 a ze dne 12. září 2018 formuloval jasnou judikaturu, která potvrzuje požadavek, že

cestující musí předložit důkaz o skutečném přihlášení se k přepravě, a to tím, že předloží svou palubní vstupenku nebo požadovaný důkaz poskytnou jiným způsobem.

V tomto ohledu je třeba mít na zřeteli, že otázky položené žalobci sice zásadním způsobem přebírají problematiku předběžné otázky, která již byla Soudnímu dvoru Evropské unie položena dne 3. prosince 2018 v podobné věci, nicméně rozšiřují oblast působnosti otázky z různých úhlů pohledu právní analýzy tak, že se zdá, že by mohly vést k podrobnějšímu posouzení tohoto tématu, které je v současné době sporné.

Vzhledem k tomu, že rozhodnutí ve věci samé bude vyneseno v posledním stupni, je třeba předložit Soudnímu dvoru Evropské unie následující otázky:

[OMISSIS]

[OMISSIS] [znění předběžných otázek, které jsou znovu uvedeny ve výroku]

[OMISSIS] [rozhodnutí o přerušení řízení]

[OMISSIS] [informace týkající se nákladů]

## Z TĚCHTO DŮVODŮ

Soud [OMISSIS]

rozhoduje, že Soudnímu dvoru Evropské unie se pokládají následující předběžné otázky:

- 1) Pokud jde o použitelnost čl. 3 odst. 2 písm. a) v případě zpoždění letu podle jeho dvou částí:
  - a) S ohledem na skutečnost, že právo na náhradu škody v případě odepření nástupu na palubu nebo zrušení na palubu podle článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 bylo prostřednictvím judikatury (SDEU, 4. senát, 19. listopadu 2009, věc C-402/07 a C-432/07, Sturgeon) rozšířeno na zpoždění letu, použije se formální podmínka ohledně přihlášení se k přepravě stanovená v čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, která je použitelná pouze v případě odepření nástupu na palubu, v rámci odškodnění požadovaného cestujícím, jehož let byl zpožděn a jemuž nebyl odepřen nástup na palubu?
  - b) V případě kladné odpovědi na otázku 1 písm. a), musí být s ohledem na cíle stanovené v čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 („nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu“) v souvislosti s nadměrnými rezervacemi a bezpečnostními cíli tato doba vykládána tak, že v daném případě jde o dobu „nejpozději do 45 minut před novým časem

odletu zpožděného letu, který je oznámen na vývěsních tabulích na letišti nebo sdělen cestujícím“?

2) O důkazním břemenu ohledně „přihlášení se k přepravě“

V případě kladné odpovědi na otázku 1 písm. a), tj. v případě použití čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 na náhradu škody požadovanou cestujícím, jehož let byl zpožděn:

a) Jsou podmínky stanovené v čl. 3 odst. 2 písm. a) základními podmínkami, které musí spotřebitel prokázat, aby se použilo nařízení, nebo důvodem pro osvobození letecké společnosti, který jí umožňuje předložit seznam cestujících s cílem prokázat, že spotřebitel se nepřihlásil k přepravě, „jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu, nebo, jestliže není uveden čas, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu“, jak uvádí čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, a to s ohledem na technologický vývoj umožňující elektronické vydání palubních vstupenek, na neexistenci jakéhokoli časového označení na palubní vstupence, na související absenci jakékoli povinnosti fyzicky se dostavit k odbavovací přepážce a na to, že pouze letecké společnosti mají veškeré informace týkající se registrace cestujících leteckými společnostmi až do ukončení odbavování?

b) Brání zásada užitečného účinku, cíle nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 a obecně vysoká úroveň ochrany cestujících a spotřebitelů zaručená nařízením (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 nebo jinými ustanoveními nebo normami práva Společenství tomu, aby pouze cestujícího tížilo důkazní břemeno ohledně toho, že se přihlásil k přepravě, „jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu, nebo, jestliže není uveden čas, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu“, jak uvádí čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, a to s ohledem na technologický vývoj umožňující elektronické vydání palubních vstupenek, na neexistenci jakéhokoli časového označení na palubní vstupence, na související absenci jakékoli povinnosti fyzicky se dostavit k odbavovací přepážce a na to, že pouze letecké společnosti mají veškeré informace týkající se registrace cestujících leteckými společnostmi až do ukončení odbavování?

[OMISSIS]