

Anonymizovaná verze

C-560/19 - 1

Věc C-560/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

23. července 2019

Předkládající soud:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Španělsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

11. července 2019

Žalobkyně:

GT

Žalovaná:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

(*omissis*) [označení věci a účastníků řízení]

USNESENÍ

(*omissis*) [označení soudce předkládacího soudu]

Místo: VALENCIE

Datum: 11. července 2019

SKUTKOVÉ OKOLNOSTI SPORU A DOSAVADNÍ PRŮBĚH ŘÍZENÍ

ZAPRVÉ.- *Původní řízení, v němž se pokládá předběžná otázka.*

Paní GT podala žalobu proti letecké společnosti Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., kterou požadovala vyplacení finanční náhrady ve výši 600 eur stanovené v článku 7 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, z důvodu, že její let byl zpožděn o více než 24 hodin oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení. Požadovala také náhradu škody ve výši 99[.]65 eur z titulu škody způsobené v důsledku zpoždění, jelikož přišla o předem zarezervovaný nocleh v hotelu v místě určení, který musela zaplatit.

V žalobě jsou vyličený následující skutkové okolnosti:

1).- Žalobkyně uzavřela se společností Iberia — jejímž předmětem činnosti je přeprava cestujících s letenkami, které prodává — smlouvu na let z Alicante do Chicaga, jak je uvedeno v listině číslo tři žaloby. Let byl rozdělen na dva úseky:

- První úsek byl z Alicante do Madridu dne 9. září 2018 v 09.40 hodin s příletem do Madridu v 10.50 hodin. Tento úsek byl provozován leteckou společností Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- Druhý úsek byl z Madridu do Chicaga v tentýž den s odletem v 11.55 hodin s příletem do místa určení ve 14.20 hodin. Tento úsek byl provozován leteckou společností Iberia.

2).- První z letů (Alicante-Madrid) dorazil do Madridu se zpožděním. Žalobkyně uvádí, že se jednalo o hodinové zpoždění. Žalovaná uznává zpoždění, avšak v délce 30 minut.

3).- V důsledku tohoto zpoždění cestující nestihla navazující let ve druhém úseku.

4).- Cestující byla změněna rezervace a přiletěla do cílového místa určení, Chicaga, s více než 24hodinovým zpožděním.

ZADRUHÉ. - *Předběžná otázka*

Předmětné řízení se nachází ve fázi před vydáním rozsudku (*omissis*) [vnitrostátní procesní záležitosti]. Soudce při úvaze nad rozsudkem dospěl k závěru o nutnosti předložení předběžné otázky.

ZATŘETÍ. - *Označení účastníků řízení a zúčastněných*

Účastníky původního řízení jsou paní GT (*omissis*) [jméno a příjmení advokáta] na straně žalující a Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., (*omissis*) [jméno a příjmení advokáta] na straně žalované.

PŘÁVNÍ ODŮVODNĚNÍ

ZAPRVÉ. - *Vlastní právní rámec unijního práva.*

- 1.- Bod 7 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 (*omissis*) zní: „V zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení by měly povinnosti z něj vyplývající

spočívat na provozujícím leteckém dopravci, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek.“

2.- Článek 2 nařízení [(ES) č.] 261/2004 stanoví, že: „*Pro účely tohoto nařízení se: a) ‚leteckým dopravcem‘ rozumí podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licenci; b) ‚provozujícím leteckým dopravcem‘ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.*“

3.- Článek 2 nařízení [(ES) č.] 261/2004 stanoví, že se: „*‚cílovým místem určení‘ rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů; jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas příletu.*“

V rozsudku Folkerts ve věci C-11/11 ze dne 26. února 2013 se uvádí, že: „*[...] v případě navazujících letů je pro účely paušální náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 důležité pouze zpoždění zjištěné oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení, kterým se rozumí místo určení posledního letu dotyčného cestujícího.*“

4.- Článek 3 odst. 5 nařízení [(ES) č.] 261/2004 stanoví, že: „*Toto nařízení se vztahuje na každého provozujícího leteckého dopravce, který přepravuje cestující podle odstavců 1 a 2. Jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.*“

5.- Článek 5 odst. 1 písm. c) nařízení [(ES) č.] 261/2004 uvádí, že v případě zrušení letu „*mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, [...].*“

6.- V článku 7 odst. 1 nařízení [(ES) č.] 261/2004 je upravena finanční náhrada škody takto: „*Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:*

a) *250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;*

b) *400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;*

c) *600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).*

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.“

- 7.- Rozsudek Sturgeon ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07 ze dne 19. listopadu 2009 a rozsudek Nelson ve spojených věcech C-581/10 a C-629/10 ze dne 23. října 2012 nahlíží na významné zpoždění času přiletu stejně jako na zrušení letu.
- 8.- Směrnice [Rady] 90/314/[EHS] stanoví v čl. 5 odst. 1, že členské státy přijmou nezbytná opatření zajišťující, aby organizátor nebo prodejce, který je stranou smlouvy, odpovídali spotřebiteli za řádné plnění závazků vyplývajících ze smlouvy bez ohledu na to, zda tyto závazky má splnit organizátor nebo prodejce anebo jiný poskytovatel služeb, aniž je dotčeno právo organizátora nebo prodejce tyto jiné poskytovatele služeb postihnout.
- 9.- Článek 13 nařízení 261/2004 [(ES) č.] zní: „*Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob.*“
- 10.- Sdělení Komise ze dne 15. června 2016 v bodu 2.2.3 uvádí, že: „*Podle čl. 3 odst. 5 odpovídá za plnění povinností podle nařízení vždy provozující letecký dopravce, a nikoli například jiný letecký dopravce, který mohl prodat letenku. Pojem ‚provozující letecký dopravce‘ je prezentován v 7. bodě odůvodnění.*“
- 11.- V rozsudku Bossen ve věci C-559/16 ze dne 7. září 2017 se udává, že v ustanoveních nařízení [(ES) č. 261/2004] „*je nárok cestujících na náhradu škody upraven tak, že není rozlišeno, zda cestující dosáhli cílového místa určení přímým letem, nebo letem s mezipřistáním.*“

ZADRUHÉ.- *Nejasnosti, které odůvodňují předložení předběžné otázky*

1.- Jak bylo uvedeno v předchozím právním odůvodnění, zdá se, že dle komunitární právní úpravy je k vyplacení finanční náhrady stanovené v článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 povinen provozující letecký dopravce, a to nezávisle na tom, kdo prodal letenku. To znamená nezávisle na tom, kdo je smluvním dopravcem. Situace je jasná v případě, že letenku prodala cestovní kancelář, a tedy uzavřela s cestujícím smlouvu. Nejasnost vyvstává tehdy, když letenku prodá společnost, která se zabývá leteckou dopravou cestujících, ale let neprovozuje, neboť s ohledem na aliance mezi leteckými společnostmi je let reálně zajištěn jinou společností. Taková situace nastala v původním řízení. V něm totiž letenku prodala Iberia, což je společnost, která se zabývá leteckou dopravou cestujících. Let z Alicante do Madridu však neprovozovala, jelikož tento úsek letu byl reálně zajištěn jinou společností, v tomto případě Air Nostrum na základě aliancí, jež společnosti mezi sebou mají.

Vystává proto nejasnost, zda povinnost k vyplacení náhrady podle článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 spočívá jedině a výlučně na společnosti, která provozuje let, a tedy jej reálně zajišťuje, anebo zda může být uložena také společnosti, která let neprovozuje, ale je společností, s níž je uzavřena smlouva a která se rovněž zabývá provozováním letecké dopravy cestujících. Anebo, jinak

řečeno, zda lze pod pojmem „*provozující letecký dopravce*“ rozumět společnost, jejímž předmětem činnosti je letecká doprava cestujících, která prodá letenku, ale let neprovozuje, tedy reálně jej nezajistí.

První z položených otázek je proto následující: Lze ve vztahu k čl. 2 odst. b) a čl. 3 odst. 5 nařízení [(ES) č.] 261/2004 rozumět pod pojmem „*provozující letecký dopravce*“ společnost, jejímž předmětem činnosti je letecká doprava cestujících a která prodá letenku, ale let neprovozuje, tedy reálně jej nezajistí?

2.- V případě záporné odpovědi na předchozí [otázku] vyvstává nejasnost, kdo je povinen vyplatit náhradu, pokud se v rámci jednoho letu na jeho reálném zajištění podílely dvě či více leteckých společností, jestliže jde o let s mezipřistáním.

Jak totiž bylo uvedeno, judikatura Soudního dvora Evropské unie dovodila, že rozhodujícím pro uložení vyplacení finanční náhrady je více než tříhodinové zpoždění oproti plánovanému příletu do cílového místa určení. A to nezávisle na tom, zda je zpoždění dáno zpožděním času odletu, zda k němu došlo během zajištění letu či v důsledku zpoždění navazujícího letu.

Posledně uvedená skutečnost vyvolává nejasnosti ohledně výkladu nařízení [(ES) č.° 261/2004]. Uvedený problém totiž nastává v případech, jako je tomu v původním řízení, kdy je let rozdělen na dva úseky, každý úsek je zajištěn provozujícím leteckým dopravcem a cestující nestihne navazující let z důvodu zpoždění v prvním úseku. A to konkrétně tehdy, když zpoždění v prvním úseku je méně než tříhodinové, ale zpoždění v cílovém místě určení je více než tříhodinové, jelikož cestující nestihl navazující let.

V případě, že by se jednalo o různé lety, není pochyb o tom, že by nárok na náhradu nevznikl.

Problém nastává tehdy, když se jedná o jediný let s mezipřistáním. V tomto případě totiž první provozující společnost zajistila let se zpožděním oproti plánovanému času příletu, toto zpoždění však bylo méně než tříhodinové. Nicméně v důsledku zpoždění v prvním úseku letu došlo k významnému zpoždění v cílovém místě určení.

Vyvstávají proto následující nejasnosti: Mají cestující nárok na náhradu podle článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 v případě, že je let rozdělen do několika úseků a v důsledku malého zpoždění (méně než tříhodinového) v jednom z úseků dojde k významnému zpoždění (více než tříhodinovému) v cílovém místě určení z důvodu, že cestující nestihne navazující let? V případě kladné odpovědi, jestliže jsou provozující dopravci jednotlivých úseků odlišní, je povinen vyplatit finanční náhradu podle článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 provozující dopravce letu, v jehož úseku došlo k malému zpoždění (méně než tříhodinovému), ale způsobilo to, že cestující nestihl navazující let, a tedy významné zpoždění (více než tříhodinové) v cílovém místě určení?

VÝROK

SOUD ROZHODL TAKTO: S ohledem na výše uvedené se Soudnímu dvoru Evropské unie předkládá následující žádost o rozhodnutí o předběžné otázce:

1.- Lze pod pojmem „*provozující letecký dopravce*“ rozumět společnost, jejímž předmětem činnosti je letecká doprava cestujících a která prodá letenku, ale let neprovozuje, tedy reálně jej nezajistí?

2.- V případě záporné odpovědi mají cestující nárok na náhradu podle článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 v případě, že je let rozdělen do několika úseků a v důsledku malého zpoždění (méně než tříhodinového) v jednom z úseků dojde k významnému zpoždění (více než tříhodinovému) v cílovém místě určení z důvodu, že cestující nestihne navazující let? V případě kladné odpovědi, jestliže jsou provozující dopravci jednotlivých úseků odlišní, je povinen vyplatit finanční náhradu podle článku 7 nařízení [(ES) č.] 261/2004 provozující dopravce letu, v jehož úseku došlo k malému zpoždění (méně než tříhodinovému), ale způsobilo to, že cestující nestihl navazující let, a tedy významné zpoždění (více než tříhodinové) v cílovém místě určení?

(omissis) (omissis)

(omissis) (omissis) [závěrečné formule a podpis]