

Anonymizované znenie

Preklad

C-560/19 – 1

Vec C-560/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

23. júl 2019

Vnútroštátny súd:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

11. júl 2019

Žalobkyňa:

GT

Žalovaná:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[omissis] [označenie konania a účastníkov konania]

UZNESENIE

[omissis] [označenie vnútroštátneho súdu]

Miesto: VALENCIA

Dátum: 11. júla 2019

SKUTKOVÝ STAV

PO PRVÉ. *Spor vo veci samej, v ktorom sa podáva návrh na začatie prejudiciálneho konania.*

Pani GT podala proti leteckej spoločnosti Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., žalobu, v ktorej sa domáhala vyplatenia peňažnej náhrady vo výške 600 eur stanovenej v článku 7 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, z dôvodu, že jej vzniklo meškanie dlhšie ako 24 hodín v porovnaní s plánovaným časom priletu do konečného cieľového miesta. Žiadala tiež odškodnenie vo výške 99[,165 eura za škodu spôsobenú v dôsledku meškania, keďže zmeškala jednu vopred rezervovanú noc v hoteli v cieľovom mieste, za ktorú musela zaplatiť.

V žalobe sú opísané nasledujúce skutkové okolnosti:

1. Žalobkyňa si objednala u spoločnosti Iberia, ktorej predmetom činnosti je vykonávanie osobnej leteckej prepravy na základe leteniek, ktoré predáva, let z Alicante do Chicaga, ako sa uvádza v prílohe žaloby č. 3. Let sa skladal z dvoch úsekov:

– Prvým úsekom bol let z Alicante do Madridu 9. septembra 2018 s odletom o 09.40 hod. a priletom v Madride o 10.50 hod. Tento úsek uskutočnila letecká spoločnosť Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

– Druhým úsekom bol let z Madridu do Chicaga v ten istý deň s odletom o 11.55 hod. a priletom v cieľovom mieste o 14.20 hod. Tento úsek uskutočnila letecká spoločnosť Iberia.

2. Prvý z let[ov] (Alicante – Madrid) mal meškanie pri prilete do Madridu. Žalobkyňa uvádza, že toto meškanie trvalo jednu hodinu. Žalovaná uznáva toto meškanie, aj keď sa domnieva, že trvalo 30 minút.

3. V dôsledku tohto meškania cestujúca zmeškala prípojný let na druhom úseku.

4. Cestujúca nastúpila na ďalší let a priletela do konečného cieľového miesta – Chicaga – s viac ako 24-hodinovým meškaním.

PO DRUHÉ. *Prejudiciálna otázka*

Toto konanie sa nachádza v stave pred vyhlásením rozsudku [omissis] [vnútroštátne procesné otázky]. Tento súd považuje za potrebné podať pred vyhlásením rozsudku návrh na začatie prejudiciálneho konania.

PO TRETIE. *Označenie účastníkov konania a vedľajších účastníkov konania*

Účastníkmi konania vo veci samej sú pani GT, [omissis] [meno advokáta], ktorá v konaní vystupuje ako žalobkyňa, a Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [omissis] [meno advokáta] ktorá v konaní vystupuje ako žalovaná.

PRÁVNY STAV

PO PRVÉ. *Vlastný právny rámec Európskej únie.*

1. V odôvodnení 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 [omissis] sa uvádza: „aby bolo zabezpečené účinné uplatňovanie tohto nariadenia, záväzky, ktoré ustanovuje[,] by mali spočívať na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý uskutočňuje alebo zamýšľa uskutočniť let[,] bez ohľadu na to, či s vlastným alebo s prenájatým lietadlom alebo s prenájatým lietadlom aj s posádkou s posádkou [s vlastným alebo s prenájatým lietadlom s posádkou alebo bez posádky – *neoficiálny preklad*] alebo na akomkoľvek inom základe“.
2. Článok 2 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 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“.
3. V článku 2 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 sa uvádza, že „cieľové miesto“ [konečné cieľové miesto – *neoficiálny preklad*] znamená miesto [cieľové miesto – *neoficiálny preklad*] na letenke predloženej pri odbavovaní pulte alebo v prípade priamo prípojných letov, cieľové miesto posledného letu; použiteľné náhradné prípojné lety sa neberú do úvahy, ak sa dodrží pôvodný plánovaný čas priletu“.

V rozsudku Folkerts vo veci C-11/11 z 26. februára 2013 sa konštatovalo, že „... v prípade letu s priamymi prípojmi je na účely paušálnej náhrady upravenej v článku 7 nariadenia [(ES)] č. 261/2004 relevantné len meškanie konštatované voči plánovanému času priletu do konečného cieľového miesta, pod ktorým sa rozumie cieľové miesto posledného letu, ktorým cestoval dotknutý cestujúci“.

4. Článok 3 ods. 5 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 stanovuje: *„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.“*
5. V článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia [(ES) č.] 261/2004 sa uvádza, že v prípade zrušenia letu *„príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7...“*.
6. Článok 7 ods. 1 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 upravuje peňažnú náhradu a znie takto: *„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:*
 - a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej;
 - b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;
 - c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr[,] ako je plánovaný čas priletu.“
7. V rozsudku *Sturgeon* v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 z 19. novembra 2009 a v rozsudku *Nelson* v spojených veciach C-581/10 a C-629/10 z 23. októbra 2012 sa veľké meškanie v porovnaní s plánovaným časom priletu posudzovalo ako zrušenie letu.
8. Smernica [Rady] 90/314/[EHS] v článku 5 ods. 1 stanovuje, že členské štáty prijmú nevyhnutné opatrenia, aby zabezpečili, že organizátor a/alebo maloobchodník ako zmluvná strana je zodpovedný spotrebiteľovi za riadne vysporiadanie záväzkov vyplývajúcich zo zmluvy, bez ohľadu na to, či tieto záväzky majú byť splnené organizátorom a/alebo maloobchodníkom, či iným dodávateľom služieb, bez ujmy na právach organizátora a/alebo maloobchodníka uplatniť svoje nároky voči týmto ďalším dodávateľom služieb.
9. V článku 13 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 sa uvádza: *„V prípadoch[,] keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom.“*
10. Oznámenie Komisie z 15. júna 2016 vo svojom bode 2.2.3 stanovuje: *„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 predat'. Pojem prevádzkujúci letecký dopravca je opísaný v odôvodnení 7.“

11. V rozsudku Bossen vo veci C-559/16 zo 7. septembra 2017 sa konštatovalo, že ustanovenia nariadenia [(ES) č. 261/2004] „*upravujú právo cestujúcich na náhradu bez toho, aby rozlišovali, či sa dostanú do svojho [konečného] cieľového miesta priamym letom, alebo prostredníctvom letu s prestupom*“.

PO DRUHÉ. *Pochybnosti, ktoré odôvodňujú predloženie prejudiciálnej otázky*

1. Ako bolo uvedené v predchádzajúcom bode právneho stavu, z právnej úpravy Spoločenstva zrejme vyplýva, že povinnosť vyplatiť peňažnú náhradu stanovenú v článku 7 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 má prevádzkujúci letecký dopravca bez ohľadu na to, kto predal letenku, teda bez ohľadu na to, kto je zmluvným dopravcom. Táto situácia sa zdá jasná v prípade, ak letenku predala cestovná kancelária, a preto uzavrela zmluvu s cestujúcim. Pochybnosť však vzniká v prípade, ak letenku predá spoločnosť, ktorá vykonáva osobnú leteckú prepravu, ale neuskutoční let, lebo v dôsledku väzieb medzi leteckými spoločnosťami let v skutočnosti zrealizuje iná spoločnosť. Táto situácia nastala v prípade, ktorý je predmetom konania vo veci samej. V tomto prípade totiž letenku predala spoločnosť Iberia, ktorá vykonáva osobnú leteckú prepravu. Neuskutočnila však let z Alicante do Madridu, lebo tento úsek letu v skutočnosti zrealizovala iná spoločnosť, v tomto prípade Air Nostrum, na základe väzieb medzi týmito dvoma spoločnosťami.

Preto vzniká pochybnosť, či má povinnosť vyplatiť náhradu podľa článku 7 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 jedine a výlučne spoločnosť, ktorá uskutoční let, a preto ho skutočne zrealizuje, alebo či túto povinnosť možno uložiť aj spoločnosti, ktorá neuskutoční let, ale s ktorou bola uzavretá zmluva a ktorá tiež vykonáva osobnú leteckú prepravu, alebo – inak povedané –, či možno konštatovať, že pod pojem „*prevádzkujúci letecký dopravca*“ spadá spoločnosť, ktorej predmetom činnosti je osobná letecká preprava, ktorá predá letenku, ale ktorá neuskutoční let, teda skutočne ho nezrealizuje.

Preto prvou otázkou, ktorá sa kladie, je, či v súvislosti s článkom 2 písm. b) a článkom 3 ods. 5 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 možno konštatovať, že pod pojem „*prevádzkujúci letecký dopravca*“ spadá spoločnosť, ktorej predmetom činnosti je osobná letecká preprava a ktorá predá letenku, ale ktorá neuskutoční let, teda skutočne ho nezrealizuje?

2. V prípade, ak bude odpoveď na predchádzajúcu [otázku] záporná, vzniká otázka, kto má vyplatiť náhradu, ak sa na skutočnej realizácii toho istého letu – pokiaľ ide o let s prestupom – podieľali dve alebo viaceré letecké spoločnosti.

Ako totiž bolo uvedené, z judikatúry Súdneho dvora Európskej únie vyplýva, že rozhodujúcim kritériom na uloženie povinnosti vyplatiť peňažnú náhradu je viac než trojhodinové meškanie v porovnaní s plánovaným časom priletu do konečného cieľového miesta, a to bez ohľadu na to, či dôvod meškania vznikol pri

meškaní v čase odletu, počas uskutočňovania letu alebo v dôsledku meškania na prípojnom lete.

Táto posledná uvedená okolnosť vyvoláva pochybnosti o tom, ako sa má vykladať nariadenie [(ES) č. 261/2004]. Problém, ktorý je predmetom prejudiciálnych otázok, totiž vzniká v prípadoch – ako je prípad, o ktorý ide v konaní vo veci samej –, keď je let rozdelený na dva úseky, každý úsek uskutočňuje iný prevádzkujúci letecký dopravca a cestujúci z dôvodu meškania na prvom úseku zmešká prípojný let. Konkrétne ide o prípad, keď je meškanie na tomto prvom úseku kratšie než tri hodiny, ale meškanie v konečnom cieľovom mieste je v dôsledku zmeškania prípojného letu dlhšie než tri hodiny.

V prípade, ak by išlo o odlišné lety, by nepochybne nevzniklo právo na náhradu.

Problém nastáva, ak ide o jediný let s prestupom. V tomto prípade totiž prvá letecká spoločnosť, ktorá je prevádzkujúcim leteckým dopravcom, uskutočnila tento let s meškaním v porovnaní s plánovaným časom priletu, ale toto meškanie bolo kratšie než tri hodiny. V dôsledku meškania na tomto prvom úseku letu však vzniklo veľké meškanie v konečnom cieľovom mieste.

Preto vzniká otázka, či majú cestujúci právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia [(ES) č.] 261/2004 v prípade, ak je let rozdelený na viaceré úseky a v dôsledku mierneho meškania (kratšieho než tri hodiny) na jednom z úsekov vznikne veľké meškanie (dlhšie než tri hodiny) v konečnom cieľovom mieste, lebo cestujúci zmeškal prípojný let? V prípade kladnej odpovede, ak sú prevádzkujúci leteckí dopravcovia na jednotlivých úsekoch rôzni, je prevádzkujúci letecký dopravca, na ktorého úseku letu vzniklo mierne meškanie (kratšie než tri hodiny), ale ktorý spôsobil, že cestujúci zmeškal prípojný let, a teda vyvolal veľké meškanie (dlhšie než tri hodiny) v konečnom cieľovom mieste, povinný vyplatiť peňažnú náhradu podľa článku 7 nariadenia [(ES) č.] 261/2004?

VÝROK

ROZHODOL TAKTO: Vzhľadom na vyššie uvedené sa Súdny dvor Európskej únie kladú nasledujúce prejudiciálne otázky:

1. Možno konštatovať, že pod pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“ spadá spoločnosť, ktorej predmetom činnosti je osobná letecká preprava a ktorá predá letenku, ale neuskutoční let, teda skutočne ho nezrealizuje?

2. V prípade zápornej odpovede na predchádzajúcu otázku, majú cestujúci právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 v prípade, ak je let rozdelený na viaceré úseky a v dôsledku mierneho meškania (kratšieho než tri hodiny) na jednom z úsekov vznikne veľké meškanie (dlhšie než tri hodiny) v konečnom cieľovom mieste, lebo cestujúci zmeškal prípojný let? V prípade kladnej odpovede, ak sú prevádzkujúci leteckí dopravcovia na jednotlivých úsekoch rôzni, je prevádzkujúci letecký dopravca, na ktorého úseku letu vzniklo mierne meškanie (kratšie než tri hodiny), ale ktorý spôsobil, že cestujúci zmeškal

prípojný let, a teda vyvolal veľké meškanie (dlhšie než tri hodiny) v konečnom cieľovom mieste, povinný vyplatiť peňažnú náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004?

[omissis] [omissis]

[omissis] [záverečné formulácie a podpis]

PRACOVNÝ DOKUMENT