

Vec C-345/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

16. apríl 2019

Vnútroštátny súd:

Amtsgericht Düsseldorf

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

6. december 2018

Žalobkyňa:

EUflight.de GmbH

Žalovaná:

Eurowings GmbH

PRACOVNÝ DOKUMENT

[omissis]

Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko)

Uznesenie

vo veci

EUflight.de GmbH proti Eurowings GmbH

I.

Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ podáva návrh na začatie prejudiciálneho konania o tejto otázke:

„Majú sa pravidlá v článkoch 4, 5, 6 a 7 nariadenia (ES) č. 261/04 vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorí boli rezervovaným letom prepravení do cieľového miesta viac ako hodinu pred plánovaným odletom, dostanú náhradu na základe primeraného uplatnenia článku 7 nariadenia?

Smie sa táto náhrada znížiť podľa článku 7 ods. 2 v závislosti od vzdialenosti letu, ak čas priletu je v okamihu pred tam uvedeným meškaním priletu, a dokonca pred plánovaným priletom?

Je možnosť zníženia náhrady vylúčená, ak čas odletu predchádza plánovanému času odletu o dobu stanovenú ako hranica pre meškanie v článku 7 ods. 2 (teda viac ako dve, tri alebo štyri hodiny)?“

II.

Žalobkyňa sa na základe postúpenej pohľadávky dvoch postupcov domáha náhrady vo výške 250 eur za každého podľa článku 7 ods. 1 písm. a) [nariadenia] Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/[20]04 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 (ďalej len „nariadenie o právach leteckých cestujúcich“).

Žalovaná je nemeckým leteckým dopravcom. Postupcovia si u žalovanej rezervovali let z Mníchova do Paríža, číslo letu EW1926, pričom lietadlo malo podľa plánu štartovať v Mníchove 1. januára 2018 o 17:20 a v Paríži pristáť o 18:45.

Let bol zrušený a postupcovia boli prepravení náhradným letom LH2234, a to lietadlom, ktoré v Mníchove štartovalo 1. januára 2018 o 15:45 a v Paríži pristálo

v rovnaký deň o 17:20. Postupcovia teda dosiahli svoje cieľové miesto o hodinu a 25 minút pred plánovaným časom priletu, ich cesta však aj začala o hodinu a 26 minút skôr ako bolo plánované.

III.

Najprv je sporné, či takto predčasný let patrí do pôsobnosti článku 7 a potom, či prípadne nájdená analógia sa v uvedenom prípade týka celého článku, a teda aj možnosti zníženia náhrady podľa odseku 2.

1.

Je sporné, či „predčasnosť“ potom skutočne vykonaného letu vôbec odôvodňuje náhradu, keď presahuje jednu hodinu, ale nepresahuje tri hodiny.

Pre analogické uplatnenie článku 7 na meškania bolo podľa judikatúry Súdneho dvora Európskej únie (rozsudok z 19. novembra 2009[*Sturgeon a i.*] C-402/07 [a C-432/07, EU:C:2009:716, ďalej len „rozhodnutie Sturgeon“]) smerodajné porovnanie situácie cestujúcich dotknutých zrušením a meškáním (bod 50). Dôvodom pre náhradu je to, že škodu, ktorá spočíva v strate času, je možné kompenzovať len poskytnutím náhrady (body 52-54). V rozsudku sa skonštatovalo, že dotknuté osoby sa v súvislosti so škodou vo forme straty času nachádzajú v porovnateľnej situácii (bod 54).

Súdny dvor Európskej únie chce v bode 57 určiť relevantnú stratu času pomocou úpravy článku 5 ods. 1 písm. c) bodu ii). Pri tom vytvára údaj z časového rozpätia, v rámci ktorého sa pri zrušení letu musí vykonať náhradná preprava bez náhrady. Výslovne zohľadňuje „dĺžku“. Hneď na to v bode 58 opäť výslovne nadväzuje na princíp rovnakého zaobchádzania. V bode 61 je strata času opäť uvedená výlučne ako meškание trvajúce tri hodiny a viac. V bode 62 Súdny dvor Európskej únie potom poukazuje na rozlišovanie medzi obyčajným meškáním od dvoch hodín podľa článku 6 a „veľkým“ meškáním v odôvodnení 15, čím chce zjavne odôvodniť neúmyselnú medzeru v úprave v článku 6 v súvislosti s veľkým meškáním, ktorá je nevyhnutná pre analógiu.

Rozhodnutím Sturgeon nedošlo k úplnému zrovnoprávneniu cestujúcich zrušených letov voči cestujúcim meškajúcich letov. Keďže podľa súčasnej judikatúry Súdneho dvora Európskej únie odškodnenie nesmú dostať cestujúci, ktorí majú meškание viac ako dve hodiny, ale menej ako tri hodiny, a to aj napriek rovnakej strate času ako v prípade zrušenia letu. Otázka zníženia náhrady vzniká v tejto súvislosti tiež len pri diaľkových letoch (bod 63).

Predbežne teda mnohé hovorí v prospech toho, že len meškание a nie predčasné vykonanie rovnakého letu by malo odôvodniť náhradu.

Súdny dvor Európskej únie v [uznesení] z 27. júna 2018[*flightright*,] C-130/18 [ECLI:EU:C:2018:496] v bodoch 21 a 22 navyše rozpoznal rozdiel medzi

zrušením a meškaním, ktorý odôvodňuje poskytnutie náhrady pri zrušení už od dvoch hodín (aj keď zníženej), ale pri meškaní až od troch hodín.

Vyššie uvedené úvahy však podľa môjho názoru nemusia brániť náhrade v prípade predčasného odletu (a potom aj priletu s menej ako trojhodinovým meškaním).

„Predčasnosť“ by totiž mohla byť celkom vhodná na to, aby odôvodnila stratu času, ktorá sa má napraviť. Prílet viac ako hodinu pred plánovaným priletom primerane nebráni náhrade z dôvodu zrušenia. To, že Súdny dvor Európskej únie v rozhodnutí Sturgeon zohľadňuje stratu času v porovnaní s „dĺžkou“ letu (alebo sa myslí doba čakania?), sa zdá byť nedôsledné a nepresné. Cestujúci zrušeného letu sa totiž už odškodnia, [aj] ak neutrpia žiadnu stratu času, pretože uskutočnený náhradný let trval rovnako dlho.

Škoda teda vlastne nespočíva v strate času, ale v strate možnosti disponovať svojím časom (v rámci časového rozpätia medzi jednou hodinou pred a dve hodiny po plánovanom priletu) tak, ako bolo pôvodne plánované. Článkom 5 ods. 1 písm. c) teda zjavne nie je chránený len čas od plánovaného priletu, ale aj čas pred plánovaným odletom. V tejto súvislosti je cestujúci (respektíve jeho sloboda plánovania) chránený dokonca ešte viac (a síce o jednu hodinu).

Nútený skorší odlet tým istým letom nie je v nariadení vôbec upravený. Jednoznačné pravidlá v článku 6 pre meškania od dvoch hodín preto nebránia nechcenej medzere v úprave a tým novej analógii. Ide o situáciu vhodnú pre uplatnenie analógie, ktorá je nevyhnutne porovnateľná so situáciou cestujúcich. Takto sa dá dobre obhájiť, aby cestujúci, ktorí sú prepravení rovnakým letom skôr ako jednu hodinu pred časom odletu, mali analogicky podľa článku 7 právo na odškodnenie.

2.

Podľa môjho názoru musí prípadná analógia rozhodne viesť k uplatneniu celého článku 7. Sporné je však to, či predčasná preprava predstavuje [presmerovanie] v zmysle článku 8, na ktorý sa odkazuje.

Článok 8 ods. 1 písm. b) upravuje presmerovanie na cieľové miesto za porovnateľných podmienok a pri „najbližšej“ príležitosti. Týmto by sa však mohlo myslieť len najbližšie prepravenie cestujúceho po pôvodne plánovanom odlete.

Znenie samotného nariadenia upravuje len prípady meškania; prípad priletu skôr ako bolo plánované nie je upravený. Na pozadí odôvodnení, ktoré sú základom nariadenia, je potrebné predpokladať, že najbližšou príležitosťou v zmysle článku 8 ods. 1 písm. b) sa v každom prípade myslí okamih po pôvodnom okamihu odletu. Odôvodnenie 13 nariadenia hovorí o tom, že cestujúcim by mala byť počas čakania na neskorší let poskytnutá primeraná starostlivosť. Odôvodnenie 18 rovnako hovorí o starostlivosti cestujúcich čakajúcich na meškajúci let.

V prospech toho hovorí aj to, že nariadenie by malo zmenšiť ťažkosti a nepohodlie, ktoré cestujúcim vznikajú zrušením ich letu. Preto by dopravcovia mali byť nútení informovať cestujúcich v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c) o zrušení pred plánovaným časom odletu včas a ponúknuť im primerané presmerovanie tak, aby sa cestujúci zriadili inak. Podmienky, ktoré sa kladú na presmerovanie, sú pochopiteľne nepriamo úmerné predstihu, v ktorom sa cestujúci dozvedia o zrušení. Zmysel a účel nariadenia by sa v tejto súvislosti mohol zohľadniť len chápaním článku 7 ods. 2 písm. a), podľa ktorého zníženie práva na náhradu neprichádza do úvahy, ak neboli dodržané hranice toho, čo sa považuje za prijateľné tak, ako sú definované v článku 5 ods. 1 písm. c), a cestujúci tak musel prijať presmerovanie viac ako hodinu pred plánovaným odletom.

Ak by sme v tom, že všetky jazykové verzie obsahujú „môže“ („may“, „podrá“ atď.), videli rozhodnutie *ex aequo et bono*, zníženie pri preložení letu s predčasným priletom o tri hodiny a viac by bolo pravdepodobne neoprávnené. V prípade menšieho rozdielu [ako tri hodiny] však zrejme nie.

IV.

Konanie sa prerušuje do prijatia právoplatného rozhodnutia Súdny dvorom Európskej únie.

[omissis] [miesto, dátum]

[omissis] [meno sudkyne, ktorá vydala uznesenie]