

Anonymizovaná verze

Překlad

C-49/22 – 1

Věc C-49/22

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

24. ledna 2022

Předkládající soud:

Landesgericht Korneuburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

4. ledna 2022

Navrhovatelka, původní žalovaná:

Austrian Airlines AG

Odpůrce, původně žalobce:

TW

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) jako odvolací soud rozhodl [omissis] ve věci žalobce **TW**, [omissis] proti žalované **Austrian Airlines AG**, [omissis] Vídeň - letiště, [omissis] o zaplacení částky **1.000,-- eur** [omissis] na základě odvolání podaného žalovanou proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) ze dne 13. dubna 2021, 26 C 276/20p-12, [omissis] takto:

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

[1] Musí být čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 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 261/2004“) vykládány v tom smyslu,

že za přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na cílové místo určení, které musí provozující letecký dopravce nabídnout v případě zrušení letu, lze považovat rovněž repatriační let uskutečněný v rámci činnosti státu při výkonu veřejné moci, jestliže provozující letecký dopravce sice nemůže založit právní nárok na přepravu cestujícího, mohl ovšem cestujícího na tento let přihlásit a rovněž uhradit jeho náklady a let nakonec uskutečnit na základě smluvního ujednání se státem stejným letadlem a ve stejný čas letu, jaké byly plánovány u původně zrušeného letu?

[2] Musí být čl. 8 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 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 261/2004“) vykládán v tom smyslu, že cestující, který se sám přihlásí na repatriační let popsany v první otázce a zaplatí za to státu povinný příspěvek na náklady, má vůči leteckému dopravci nárok na náhradu těchto výdajů, který přímo vyplývá z nařízení 261/2004, ačkoliv náklady nespočívají výhradně v čistých nákladech letu?

[II] [omissis] [přerušeno řízení]

ODŮVODNĚNÍ

A. Skutkový stav

Žalovaná je rakouský letecký dopravce. Žalobce a jeho manželka měli potvrzené rezervace na lety OS 17 dne 7. března 2020 z Vídně (VIE) na Mauricius (MRU) a OS 18 dne 20. března 2020 z Mauricia (MRU) do Vídně (VIE) provozované žalovanou. Oba lety byly pro žalobce součástí souborných služeb pro cesty.

Zatímco let OS 17 proběhl podle plánu, let OS 18 žalovaná zrušila dne 18. března 2020 z důvodu pandemie nemoci COVID 19 a opatření, která v souvislosti s tím přijala rakouská spolková vláda. Ačkoliv měla k dispozici kontaktní údaje žalobce a jeho manželky, nekontaktovala je a proto je ani neupozornila na jejich práva vyplývající z čl. 8 odst. 1 nařízení 261/2004. Až dne 19. března 2020 poskytovatel souborných služeb telefonicky kontaktoval žalobce a jeho manželku a informoval je o repatriačním letu plánovaném rakouským ministerstvem zahraničí na den 20. března 2020. Jiné linkové lety v tuto dobu již nebyly provozovány.

Žalobce a jeho manželka se na tento let registrovali na internetových stránkách ministerstva zahraničí. Ministerstvu zahraničí za to zaplatili povinný příspěvek na náklady ve výši 500,- eur za každého. Let provozovala žalovaná pod číslem letu OS 1024 ve stejný čas, na který byl plánován let OS 18. Žalovaná neměla možnost sama přesměrovat cestující na tento repatriační let, mohla ovšem cestující registrovat na internetových stránkách ministerstva zahraničí a uhradit

náklady. Z částky 500,- eur, kterou musel zaplatit každý cestující, obdržela žalovaná podíl, jehož výše nebyla zjištěna.

Manželka žalobce na něj postoupila své nároky vyplývající ze zrušení letu OS 18.

B. Tvrzení a návrhová žádání účastníků řízení

Žalobou ze dne 14. září 2020 se **žalobce** nejprve domáhal částky 900,- eur včetně úroků. Tvrdil, že let OS 18 žalovaná sice provozovala, avšak částkou ve výši 900,- eur jej „účtovala dvakrát“. Přípravným podáním ze dne 27. ledna 2021 žalobce rozšířil svůj požadavek na 1 000,- eur plus úroky a nyní uváděl, že žalovaná sice let OS 18 zrušila, potom jej ale uskutečnila „pod maskou vládního letounu“, za což museli cestující zaplatit každý částku ve výši 500,- eur. Let se tedy uskutečnil, avšak byl „částkou ve výši 500,- eur účtován dvakrát“. V rozporu s čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004 žalovaná nejen nenabídla, ani nezorganizovala náhradní přepravu, nýbrž za dopravu, kterou si žalobce sám zařídil, dokonce ještě účtovala náklady. Vzhledem k tomu, že v tomto smyslu porušila své povinnosti stanovené unijním právem, odpovídá za škody, které žalobci vznikly z toho, že si na vlastní náklady musel opatřit náhradu a nápravu.

Žalovaná navrhla zamítnutí žaloby, žalobní návrhy popřela a v zásadě opakovala, že let OS 18 musela zrušit z důvodu pandemie nemoci COVID 19. Žalobce dosáhl svého cílového místa určení díky repatriaci ze strany ministerstva zahraničí; ona sama za to neúčtovala žádnou úhradu. Let OS 18 byl rezervován v rámci souborných služeb pro cesty; žalobce neprokázal výši ceny letenky na tento let, žalobní návrh proto není logický. Poskytovatel souborných služeb pro cesty jí nesdělil kontaktní údaje žalobce. Repatriční let není náhradní let ve smyslu čl. 3 odst. 3 směrnice 261/2004, protože cena letenky není přístupná veřejnosti. Jiné linkové lety nebyly k dispozici. Rozhodnutí, kdo bude repatričním letem přepraven, příslušelo výhradně ministerstvu zahraničí; ona sama proto nemohla žalobce na tento let přesměrovat.

C. Dosavadní řízení

Soud prvního stupně žalobě ohledně základní částky v plném rozsahu vyhověl; požadavek na malé zvýšení úroků zamítl a toto zamítnutí nebylo napadeno. Soud konstatoval výše popsany skutkový stav a z právního hlediska dospěl k závěru, že žalovaná let OS 18 zrušila a podle čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení 261/2004 je povinna nabídnout pomoc ve smyslu článku 8 nařízení 261/2004. V případě porušení této povinnosti mají cestující právo uplatňovat nárok na náhradu vyplývající přímo z unijního práva. Žalovaná porušila své povinnosti, protože neinformovala cestující o zrušení a jejich možnosti volby podle článku 8 nařízení 261/2004, a odpovídá za škodu, která u každého cestujícího činí 500,- eur. Prohlášení o postoupení pokrývá uplatňování nároků manželky žalobcem. Dokonce i v případě, že by pro uplatnění nároku na náhradu bylo nezbytné zavinění žalované, se žalovaná takového zavinění dopustila, protože cestující

sama neregistrovala na internetové stránce ministerstva zahraniční a neuhradila náklady na repatriační let.

Proti tomu směřuje **odvolání** žalované, která navrhuje, aby byl rozsudek změněn v tom smyslu, že se žaloba zamítá; podpůrně navrhuje zrušení. V rozsahu, v němž je to pro řízení o předběžné otázce relevantní, navrhovatelka tvrdí, že jí nelze vytýkat zaviněné chování, které bylo příčinou škody vzniklé cestujícím. Neměla žádnou možnost, jak cestující přesměrovat. Linkové lety již nebyly provozovány a repatriační let není náhradní přeprava ve smyslu článku 8 nařízení 261/2004, protože nemohla mít vliv na to, aby cestující na tento let přesměrovala. Let je spíše opatřením státu při výkonu veřejné moci s cílem dopravit domů své státní příslušníky. Povinnost leteckého dopravce registrovat cestující na takovéto lety je přemrštěným požadavkem ve vztahu k jeho povinnosti řádné péče. Částka 500,- eur za cestujícího také není řádnou odměnou za přepravu, nýbrž se jedná o příspěvek na náklady vybíraný Rakouskou republikou. I v případě, že by upozornila cestující na repatriační let ministerstva zahraničí, museli by příspěvek na náklady uhradit. Dokonce i v případě, že je nutno tuto platbu považovat za škodu, je událostí, která škodu zapříčinila, zrušení letu OS 18. Toto zrušení bylo nezbytné v důsledku pandemie nemoci COVID 19 a nelze jej vytýkat navrhovatelce.

Žalobce ve svém **stanovisku k odvolání** navrhuje, aby soud odvolání nevyhověl. V zásadě argumentuje tím, že názor soudu prvního stupně je správný.

Předkládající soud je jako **odvolací soud** příslušný rozhodnout o nárocích žalobce ve druhém a posledním stupni. Na základě ustanovení zakotvených ve vnitrostátním procesním právu se přitom musí omezit na posouzení právních otázek.

D. Právní základ

Povinnost leteckého dopravce poskytnout pomoc vyplývá z těchto ustanovení nařízení 261/2004:

Článek 5 – Zrušení

(1) V případě zrušení letu:

[...]

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;

Článek 8 - Právo na proplacení výdajů nebo přesměrování

1. Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi: [...]

- b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení;

E. Odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

K první otázce

Úvodem je nutno konstatovat, že podpora při poskytování pomoci a repatriaci v naléhavých případech jako součást konzulární ochrany patří mezi konzulární úkoly Rakouské republiky (§ 3 odst. 2 bod 5 Konsulargesetz [zákon o plnění konzulárních úkolů]). Plnění těchto úkolů je součástí výkonu veřejné moci ze strany státu (viz RIS-Justiz RS0132961). Žalovaný letecký dopravce byl do této činnosti zapojen jako smluvní partner Rakouské republiky, neměl však žádný vliv na její rozhodnutí.

Výsledek sporu proto závisí na správném výkladu výrazů „nabídnutá“ v čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004 a „přesměrování“ v čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004.

Výraz „nabídnutá“ v čl. 5 odst. 1 písm. b) nařízení by bylo možno chápat tak, že provozující letecký dopravce sice není povinen sám náhradní přepravu uskutečnit, cestujícímu ovšem musí opatřit právní nárok na přepravu uplatnitelný vůči jinému leteckému dopravci. To odpovídá názoru zastávanému v některé literatuře, že letecký dopravce musí opatřit letenky na náhradní let a poskytnout je cestujícímu [omissis]. Jako letenku definuje čl. 2 písm. f) nařízení 261/2004 platný dokument opravňující k přepravě [...], vydan[ý] nebo schválen[ý] leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným zástupcem.

To se dotýká podstaty argumentace navrhovatelky, která se odvolává na to, že v dotčeném případě nebyla schopna cestujícím takovýto právní nárok opatřit.

Je-li povinností provozujícího leteckého dopravce opatřit právní nárok, letecký dopravce však takovýto nárok opatřit nemůže, pak by bylo možné mít za to, že nepřijetí jiných opatření, jako je registrace cestujících na repatriční let v projednávané věci, není porušením povinnosti poskytnout pomoc zakotvené v článku 8 nařízení 261/2004 a neexistuje proto ani žádná návaznost na nárok na náhradu ve smyslu rozhodnutí Soudního dvora C-83/10, Rodriguez v. Air France.

Podle názoru předkládajícího soudu ovšem rovněž existují argumenty pro to, že se povinnost podle čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004 neomezuje na případy, v nichž může letecký dopravce takovýto právní nárok opatřit.

Na jedné straně Soudní dvůr k čl. 9 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004 konstatoval, že toto ustanovení nedefinuje podmínky upravující smluvní vztahy, které by mohly plynout z plnění této povinnosti (C-530/19, NM v. ON, bod 28). Soudní dvůr tak ve výsledku rozhodl, že z unijního práva nevyplývá povinnost leteckého dopravce zajistit podmínky ubytování jako takové. S ohledem na stejný

cíl obou ustanovení by bylo možné přenést tento závěr na projednávanou věc. Zdá se proto být správné, že se povinnosti leteckého dopravce nevyčerpají tím, že cestujícímu opatří přímý nárok vůči třetí osobě.

Na druhé straně Soudní dvůr při výkladu nařízení 261/2004 již opakovaně poukázal na cíl vysoké úrovně ochrany cestujících vyplývající z prvního bodu odůvodnění (C-74/19, TAP, body 54 a 58; C-826/19, WZ v. Austrian Airlines AG, body 26 a násl.). Povinnost náhradní přepravy při nejbližší příležitosti nezahrnuje pouze povinnost takovouto přepravu nabídnout, nýbrž i povinnost nést její náklady. Je pravda, že cestující není povinen aktivně se podílet na vyhledávání odpovídající náhradní dopravy (C-354/18, *Rusu*, bod 55). Jestliže ovšem tak učiní a může získat náhradní dopravu za srovnatelných podmínek, kterou by mu letecký dopravce sám nebyl schopen opatřit, bylo by v rozporu s cílem vysoké úrovně ochrany, pokud by pouze z toho důvodu odpadla rovněž povinnost leteckého dopravce uhradit náklady náhradní dopravy.

Rozhodnutí v konečném důsledku ale závisí rovněž na tom, zda je nutno považovat státem provozovaný repatriační let za „přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004.

Předkládající soud má za to, že se znak „srovnatelných dopravních podmínek“ týká především skutečných okolností cesty, jako je použitý dopravní prostředek, plánovaný čas odletu a příletu a trasa cesty. Nepochybuje tedy nikterak o tom, že let posuzovaný v projednávané věci proběhl za srovnatelných podmínek.

Navrhovatelka má ovšem za to, že se nejedná o přesměrování ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004, protože se repatriační let uskutečnil za cenu, která nebyla veřejnosti dostupná přímo či byla dostupná nepřímou a podle čl. 3 odst. 3 nařízení 261/2004 se proto na něj toto nařízení nevztahuje.

Ani tento argument předkládající soud nepovažuje za přesvědčivý. Je nutno poukázat na to, že čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004 hovoří pouze o „přesměrování za srovnatelných podmínek [...] na [...] cílové místo určení“. Z tohoto ustanovení nelze dovodit, že jako náhradní přeprava přichází do úvahy pouze takové lety, na něž se vztahuje nařízení. Je pravda, že Soudní dvůr rovněž shledal, že let, který je cestujícím nabídnut podle čl. 8 odst. 1 nařízení 261/2004 jako náhradní doprava a cestující jej přijmou, spadá do oblasti působnosti nařízení (C-832/18, *Finnair*). Tento nárok se ovšem týkal případu, v němž cestující byli skutečně přesměrováni na jiný linkový let. Nelze jej tedy jednoznačně chápat v tom smyslu, že náhradní přeprava musí mít každopádně podobu letu, na nějž se vztahuje toto nařízení.

Ke druhé otázce

Soudní dvůr již rozhodl, že cestující v případě, že letecký dopravce poruší povinnosti vyplývající z článků 8 a 9 nařízení 261/2004, mohou uplatnit nárok na náhradu na základě hledisek uvedených v těchto člancích, který se nezakládá na vnitrostátním právu náhrady škody (C-83/10, *Sousa Rodriguez v. Air France*,

bodů 43 a násl.). K článku 9 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004 Soudní dvůr krom toho již konstatoval, že se nárok cestujícího na náhradu řídí kritérii nezbytnosti, vhodnosti a přiměřenosti (C-12/11, McDonagh v. Ryanair, bod 66, C-530/19, NM v. ON, bod 36).

Předkládající soud vychází z toho, že stejná kritéria musí být použita rovněž pro nárok na náhradu v případě porušení povinnosti podle čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004. Letecký dopravce by pak v situaci, jako je ta, o kterou se jedná v projednávané věci, musel tyto náklady hradit v plném rozsahu i tehdy, pokud se netýkají výlučně přepravy samotné.

Předkládající soud považuje tento výklad za možný, protože by nejvíce přispěl k dosažení cílů zamýšlených čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení 261/2004, tedy aby cestující co nejrychleji dosáhl cílového místa určení [omissis]. V opačném případě by totiž cestující, kteří si z jakýchkoliv důvodů zajistili přiměřenou náhradní přepravu, kterou letecký dopravce skutečně nemohl zorganizovat, byli vystaveni situaci, že tuto přepravu nebudou moci využít, protože by náklady za ni museli uhradit sami.

F. Procesní záležitosti

[omissis] [procesní informace]

[omissis] [přerušení řízení]

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) [omissis]

Korneuburg, 4. ledna 2022

[omissis]