

Věc C-386/21

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum podání:**

24. června 2021

**Předkládající soud:**

Cour d'appel de Mons (Odvolací soud v Mons, Belgie)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

10. května 2021

**Žalobkyně:**

Ryanair DAC, dříve Ryanair Ltd

**Žalovaný:**

Happy Flights Srl

---

**VE VĚCI:**

**Společnosti založené podle irského práva RYANAIR DAC** se sídlem v Irsku, v DUBLINU, Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport [omissis] [Identifikace společnosti Ryanair DAC]

odvolatelka v původním řízení, odpůrkyně v řízení o vedlejším odvolání,

[omissis] [Identifikace advokátů Ryanair DAC] [omissis]

**PROTI:**

**SPRL (nyní SRL) HAPPY FLIGHTS** [omissis], se sídlem v 9920 LOVENDEGEM, [Belgie,] Bredestraat Kouter, 69,

odpůrkyně v původním řízení, odvolatelka v řízení o vedlejším odvolání,

[omissis] [Identifikace advokátů SRL Happy Flights] [omissis] [Úvahy týkající se řízení]. [omissis]

## **I. Okolnosti a skutečnosti předcházející řízení**

1. Ve sporu proti sobě stojí společnost SRL HAPPY flights – dále jen společnost HF – založená podle belgického práva specializující se na vymáhání pohledávek, na kterou cestující v letecké dopravě převedli svá práva, a letecká společnost RYANAIR DAC – dále jen společnost RY – založená podle irského práva, po níž společnost HF požaduje náhradu, která cestujícím přísluší 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 (dále jen nařízení č. 261/2004).
2. V projednávaném případě se jedná o zrušení letu FR6351, který se měl uskutečnit na trase Sofie (SOF) Charleroi (CRL) dne 17. září 2017, přičemž dotýcnými cestujícími byli následující osoby: [omissis]. [Identifikace dotýcných cestujících]
3. Společnost HF vyzvala společnost RY emailem ze dne 18. září 2017, aby jí zaplatila částku 7 229,75 EUR jako náhradu škody a náhradu pořizovací ceny letenek; společnost RY potvrdila, že výzvu obdržela, avšak odmítla společnosti HF zaplatit.
4. Dne 2. ledna 2018 podala společnost HF žalobu na společnost RY k tribunal de l'entreprise de Hainaut (Division Charleroi) (soud pro podniky provincie Hainaut, pobočka Charleroi, Belgie) na zaplacení částky 7 229,75 EUR, navýšené o úroky z prodlení a dále o úroky soudně stanovené, a to ode dne 18. září 2017 do úplného zaplacení.
5. Společnost RY zpochybnila ve svých návrhových žádáních příslušnost belgických soudů a podala protinávrh na zaplacení náhrady škody ve výši 5 000 EUR za zneužití řízení.
6. [omissis] [Úvaha týkající se řízení]
7. Soud rozsudkem vydaným v kontradiktorním řízení dne 21. června 2019, kterým prohlásil návrh za přípustný a opodstatněný, uložil společnosti RY, aby zaplatila společnosti HF částku 7 229,75 EUR, zvýšenou o úroky z prodlení a dále o úroky soudně stanovené, a to ode dne 18. září 2017 až do úplného zaplacení, uvedl, že obdržel protinávrh RY a prohlásil jej za neopodstatněný; zamítl tento protinávrh a uložil společnosti RY náhradu nákladů řízení; [omissis] [Uložení náhrady nákladů řízení] prohlásil rozsudek předběžně vykonatelným bez ohledu na opravné prostředky.

8. Společnost RY podala proti rozsudku odvolání dne 26. července 2019.
9. Společnost HF podala ohledně nákladů řízení vedlejší odvolání, jehož přípustnost společnost RY zpochybňuje.

## **II. Přípustnost hlavního odvolání**

10. [omissis] [Diskuse týkající se přípustnosti hlavního odvolání společnosti RY. Předkládající soud prohlásil odvolání za přípustné]

## **III. Důvody odvolání**

21. Prvním důvodem odvolání vzneseným společností RY je nepřipustnost původní žaloby společnosti HF z důvodu nedostatku aktivní legitimace nebo právního zájmu na vyplacení náhrady škody na základě nařízení č. 261/2004 z důvodu, že společnost HF, která není spotřebitelem ani cestujícím, není držitelem žádného nároku z pohledávky, jelikož neexistuje smlouva o postoupení pohledávky platná podle irského práva; druhý a třetí důvod jejího odvolání se týkají nepřislušnosti belgických soudů k projednání sporu; čtvrtý a pátý důvod odvolání se týkají použití obecných podmínek, které vyžadují předchozí podání stížnosti cestujícími a zakazují postoupení pohledávky.
22. Před přezkoumáním přípustnosti a opodstatněnosti návrhu však soud musí nejprve ověřit svou příslušnost k rozhodnutí o něm; soud tedy musí zaprvé ověřit svou mezinárodní příslušnost.

## **IV. Pravomoc belgických soudů**

### **A. K ujednání o soudní příslušnosti**

23. Společnost RY poukazuje na ujednání o volbě soudu uvedené v článku 2.4 všeobecných přepravních podmínek, podle něhož: *Nestanoví-li úmluva nebo rozhodné právo jinak, řídí se smlouva o přepravě, kterou jste s námi uzavřeli, jakož i tyto všeobecné podmínky a nařízení irským právem a jakýkoliv spor, který vyplývá z této smlouvy nebo s ní souvisí, spadá do příslušnosti irských soudů.*
24. Pokud jde o spor mezi společností založenou podle belgického práva a společností založenou podle irského práva, použitelným právním rámcem je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (dále jen nařízení č. 1215/2012).
25. Soudní dvůr Evropské unie se nedávno vyjádřil k předběžné otázce týkající se výkladu čl. 25 odst. 1 tohoto nařízení ve věci, která se týká použití

ujednání o volbě soudu obsaženého ve smlouvě o přepravě vůči společnosti zabývající se vymáháním pohledávek, na kterou cestující postoupil své právo na stížnost založené na nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 18. listopadu 2020, DELAYFIX, C-519/19).

26. V tomto sporu cestující postoupil společnosti vymáhající pohledávky, a sice polské společnosti DELAYFIX, nárok domáhat se náhrady škody na základě nařízení č. 261/2004 za zrušení letu z Milána do Varšavy provozovaného společností RY; smlouva o přepravě mezi cestujícím a společností RY obsahovala ujednání o volbě soudu ve prospěch irských soudů.

27. V rámci žaloby ve věci samé podané společností DELAYFIX k soudu ve Varšavě uplatnila společnost RY vůči společnosti zabývající se vymáháním pohledávek své ujednání o volbě soudu. Soud ve Varšavě námitku nepřislušnosti vznesenou společností RY zamítl. Společnost RY se proti tomuto rozhodnutí odvolala ke krajskému soudu ve Varšavě, který se rozhodl položit SDEU následující předběžnou otázku:

*„Musí být čl. 2 písm. b), čl. 3 odst. 1 a 2 a čl. 6 odst. 1 směrnice 93/13 [...], jakož i článek 25 nařízení [č. 1215/2012] vykládány v souvislosti s přezkumem platnosti ujednání o soudní příslušnosti v tom smyslu, že konečný nabyvatel pohledávky, který ji nabyl postoupením od spotřebitele, avšak sám nemá postavení spotřebitele, se rovněž může dovolávat toho, že smluvní ujednání nebyla sjednána individuálně a že v dohodě o soudní příslušnosti se nacházejí zneužívající ujednání ohledně příslušnosti?“*

28. V tomto rozsudku se Soudní dvůr Evropské unie před zodpovězením předběžné otázky, která mu byla položena, rozhodl určit, za jakých podmínek může ujednání o soudní příslušnosti zavazovat společnost vymáhající pohledávky, na kterou cestující postoupil svou pohledávku.

29. Soudní dvůr má za to, že ujednání o soudní příslušnosti obsažené ve smlouvě může v zásadě vyvolávat účinky pouze ve vztazích mezi stranami, které souhlasily s uzavřením této smlouvy (bod 42), že nabyvatel pohledávky (společnost vymáhající pohledávky) není stranou smlouvy o přepravě, ve které je toto ujednání obsaženo, ale že je třetí stranou ve vztahu k této smlouvě (bod 43); z toho vyvozuje, že letecká společnost nemůže v zásadě namítat ujednání o soudní příslušnosti vůči společnosti vymáhající pohledávky, na kterou cestující postoupil svou pohledávku (bod 46), kromě případů, kdy by podle vnitrostátního práva použitelného v dané věci třetí osoba vstoupila do všech práv a povinností původní smluvní strany (bod 47); není-li tomu tak, společnost vymáhající pohledávky není vázána ujednáním o volbě soudu.

30. Podle výroku tohoto rozsudku musí být článek 25 nařízení č. 1215/2012 vykládán v tom smyslu, že za účelem zpochybnění příslušnosti soudu pro rozhodování o žalobě na náhradu škody podané na základě nařízení

č. 261/2004, která směřuje proti letecké společnosti, *letecká společnost nemůže uplatnit vůči společnosti vymáhající pohledávky, na kterou cestující postoupil svou pohledávku, ujednání o soudní příslušnosti obsažené v přepravní smlouvě uzavřené mezi cestujícím a touto leteckou společností, ledaže by podle právních předpisů státu, jehož soudy jsou určeny v tomto ujednání, tato společnost vymáhající pohledávky vstoupila do všech práv a povinností původní smluvní strany, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.*

31. V projednávané věci se soud hodlá řídit závěrem tohoto rozsudku, tudíž za účelem určení své mezinárodní příslušnosti musí ověřit, zda z hlediska irského práva – vzhledem k tomu, že ve sporném ujednání jsou označeny irské soudy – vstoupila společnost HF do všech práv a povinností cestujících.
32. Příslušnost však musí být posouzena nezávisle na věci samé, s využitím toho, co je uvedeno v podání (viz M. DESCAMPS, *Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles*, in X. Obligations, *Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11 a rozsudek SDEU EFFER 4/3/1982), na základě přezkumu *prima facie*, bez ohledu na meritum věci.
33. Společnost HF ve svém podání uvádí, že se specializuje na inkaso náhrad dlužných na základě nařízení č. 261/2004 a že cestující „*postoupili svou žádost založenou na nařízení na žalobkyni v souladu s článkem 1689 a násl. občanského zákoníku*“; závěrem se omezuje na tvrzení, že postoupení pohledávky, jehož se dovolává, se řídí výlučně belgickým právem, tedy právem zvoleným stranami v rámci smlouvy o postoupení pohledávky uzavřené mezi cestujícími a společností HF.
34. V žádném okamžiku tudíž neprokazuje platnost a namítatelnost postoupení pohledávky z hlediska irského práva, a tedy jeho dosah v irském právu, takže neprokazuje, že podle irského práva vstoupila do všech jejich práv a povinností.
35. Podle společnost RY irské právo neumožňuje postoupení práva na podání stížnosti („*assignment of bare legal right*“) subjektu, který nemá k podávané stížnosti žádnou jinou vazbu, nežli je ta, kterou založil tímto postoupením práva na podání stížnosti, což je v rozporu s irským veřejným pořádkem, takže postoupení pohledávky na společnost HF není platné.
36. Prokazuje to předložením stanoviska Donala O' Donnella, soudce Supreme Court v Irsku, a nedávného rozsudku irského Supreme Court ze dne 31. července 2018, *Osus Ltd v. HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd*, jakož i článkem irské právní nauky, který se tohoto rozsudku týká (listiny 25 a 26 spisu).

37. Z toho vyplývá, že ujednání o soudní příslušnosti nelze uplatnit vůči společnosti HF, která je ve vztahu ke smlouvě o přepravě třetí stranou a která s tímto ujednáním nevyslovila souhlas a nemůže se dovolávat postoupení pohledávky v plném rozsahu z hlediska irského práva.
38. V důsledku toho je zbytečné přezkoumávat platnost a případně zneužívající povahu ujednání o soudní příslušnosti, které společnost HF nezavazuje.

#### B. K použití nařízení č. 1215/2012

39. Pokud se nepoužije ujednání o soudní příslušnosti, je třeba určit, který soud je mezinárodně příslušný k rozhodnutí o žalobě na náhradu škody podané na základě nařízení č. 261/2004 společností zabývající se vymáháním pohledávek založenou podle belgického práva proti irské letecké společnosti, a to na základě nařízení č. 1215/2012.
40. Podle článku 4 tohoto nařízení jsou v zásadě příslušné soudy členského státu, na jehož území má žalovaný bydliště, v tomto případě irské soudy, nejedná-li se o případ zvláštní příslušnosti.
41. Je třeba zdůraznit, že společnost HF, která je ve vztahu ke smlouvě o přepravě třetí stranou, není cestujícím, spotřebitelem ani sdružením spotřebitelů, ale podnikem ve smyslu čl. I.1 bodu 1° Code de droit économique (hospodářský zákoník), proto se v zásadě nemůže dovolávat kogentních ustanovení v oblasti mezinárodní příslušnosti určených k ochraně spotřebitelů a k tomu, aby tito spotřebitelé mohli zahájit soudní řízení ve státě svého bydliště podle článku 17 nařízení (EU) č. 1215/2012, který se navíc nevztahuje na přepravní smlouvy, kromě případu, kdy smlouva poskytuje kombinaci dopravy a ubytování zahrnutou v ceně.
42. Účelem tohoto článku je zejména zabránit tomu, aby spotřebitel, který čelí nákladům a obtížím spojeným s řízením v jiném než ve svém státě, nebyl zbaven přístupu ke spravedlnosti, přičemž toto riziko neexistuje, pokud je řízení zahájeno podnikem v rámci jeho hospodářské činnosti s mezinárodním dosahem.
43. Společnost HF se však dovolává rozsudku REHDER vydaného Soudním dvorem Evropské unie dne 9. července 2009 (C-204/08), podle kterého musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 (nyní nahrazen čl. 7 bodem 1 nařízení (EU) č. 1215/2012) vykládán v tom smyslu, že v případě letecké dopravy osob z jednoho členského státu do jiného členského státu uskutečňované na základě smlouvy uzavřené s jedinou leteckou společností, která je skutečným dopravcem, je soudem příslušným k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení (ES) č. 261/2004 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě.

44. Soudní dvůr měl totiž za to, že v případě více míst poskytování služeb v několika členských státech je třeba rovněž najít místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, zejména místo, kde podle této smlouvy musí docházet k hlavnímu poskytování služeb (bod 38); rozhodl, že jedinými místy, která mají přímou vazbu s uvedenými službami poskytovanými v rámci plnění závazků souvisejících s předmětem smlouvy, jsou přitom místa odletu a příletu letadla (bod 41), každé z obou těchto míst má dostatečně blízkou vazbu ke skutkovým okolnostem sporu, a tudíž zaručuje úzký vztah požadovaný pravidly o zvláštní příslušnosti mezi smlouvou a příslušným soudem (bod 44), taková možnost volby splňuje rovněž požadavek předvídatelnosti a je v souladu s cílem právní jistoty, přičemž je třeba připomenout, že žalobce má nadále k dispozici soud místa bydliště žalovaného (bod 45).
45. Společnost HF z toho vyvozuje, že v projednávaném případě jsou belgické soudy mezinárodně příslušné, jelikož místo odletu nebo příletu sporného letu se nachází na letišti v Charleroi (provincie Hainaut – Belgie).
46. V rámci rozsudku REHDER však byla žaloba podána samotným cestujícím v letecké dopravě, který byl přímo smluvní stranou a byl vázán smlouvou o letecké dopravě, ale nikoliv třetí osobou, nabyvatelem pohledávky, která není smluvní stranou.
47. Společnost RY uvádí, že pokud je nabyvatel ve vztahu ke smlouvě uzavřené mezi cestujícím a leteckou společností třetí stranou, není vázán smlouvou o přepravě uzavřenou mezi cestujícím a leteckou společností, a v důsledku toho nemůže být vázán ujednáními obsaženými v této smlouvě, ať se jedná o ujednání o volbě soudu nebo o místo odletu či příletu dohodnuté mezi cestujícím a leteckou společností ve smlouvě o přepravě.
48. Společnost RY tak tvrdí, že vzhledem k tomu, že nabyvatel nemá vazbu na místo plnění smlouvy o přepravě uzavřené mezi leteckou společností a cestujícím, nemůže se dovolávat místa plnění smlouvy uzavřené mezi cestujícím a leteckou společností za účelem podání žaloby proti letecké společnosti, ale musí na základě obecného pravidla obsaženého v článku 4 nařízení č. 1215/2012 žalovat leteckou společnost u soudů státu, v němž má bydliště žalovaný, tedy v projednávané věci u irských soudů.
49. Společnost RY tvrdí, že rozsudek vydaný Soudním dvorem Evropské unie dne 7. března 2018 mimo jiné ve věci AIR NOSTRUM (spojené věci C-274/16, C-447/16 a C-448/16) nijak nezpochybňuje výše uvedené skutečnosti, neboť Soudní dvůr na žádném místě tohoto rozsudku neanalyzuje možnost, aby nabyvatel, který je ve vztahu ke smlouvě o přepravě třetí stranou, podal žalobu proti letecké společnosti na základě místa plnění smlouvy o přepravě.

50. V tomto rozsudku se Soudní dvůr Evropské unie vyslovil k otázce místa plnění smluvních závazků vyplývajících ze smlouvy o letecké dopravě v případě letů s přestupem uskutečňovaných různými leteckými dopravci (místo příletu druhého úseku letu); Soudní dvůr musel rovněž odpovědět na otázku, zda se pojem „nároky ze smlouvy“ ve smyslu čl. 7 bodu 1 nařízení č. 1215/2012 vztahuje na žalobní nárok cestujících v letecké dopravě na náhradu škody uplatňovaný na základě nařízení č. 261/2004 vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvní protistranou dotčeného cestujícího.
51. Soudní dvůr na tuto otázku odpověděl kladně, přičemž vycházel zejména z čl. 3 odst. 5 druhé věty nařízení č. 261/2004, která upřesňuje, že pokud 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, přičemž povinnosti dopravce, který je třetí osobou, mají původ ve smlouvě o letecké dopravě, takže za okolností dané věci musí být žádost o náhradu škody za významné zpoždění letu uskutečněného provozujícím leteckým dopravcem, jako je AIR NOSTRUM, který není smluvní protistranou dotčených cestujících, považována za žádost, která byla podána ve věci nároků ze smluv o letecké dopravě uzavřených mezi těmito cestujícími a AIR BERLIN a IBERIA.
52. V projednávané věci je situace odlišná, jelikož žaloba na náhradu škody směřuje proti leteckému dopravci, který je smluvní protistranou cestujících, je však podána společností zabývající se vymáháním pohledávek, která je ve vztahu ke smlouvě o přepravě třetí stranou a která se dovolává svého postavení nabyvatele pohledávky, ale neprokazuje, že se stala v plném rozsahu nástupkyní všech práv a povinností cestujících jakožto postupitelů.
53. Vyvstává tudíž otázka použití a výkladu čl. 7 bodu 1 nařízení č. 1215/2012.
54. Je tedy třeba položit Soudnímu dvoru Evropské unie předběžné otázky formulované ve výroku tohoto rozsudku.

## Z TĚCHTO DŮVODŮ

Soud,

[omissis] [Úvahy týkající se řízení] [omissis] pokládá Soudnímu dvoru Evropské unie následující předběžné otázky:

- 1. Musí být čl. 7 bod 1 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech vykládán v tom smyslu, že se pojem „nároky ze smlouvy“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje na žalobu na náhradu škody podanou 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, společností vymáhající pohledávky, která je ve vztahu ke smlouvě o přepravě třetí stranou a která se dovolává svého postavení nabyvatele pohledávky cestujícího, avšak neprokazuje, že vstoupila do všech práv a povinností původní smluvní strany?*

2. *V případě kladné odpovědi na první otázku, musí být čl. 7 bod 1 písm. a) a čl. 7 bod 1 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech vykládány v tom smyslu, že místem plnění závazku, na němž je žaloba založena, je místo plnění smlouvy o letecké dopravě, tedy místo odletu či příletu, nebo případně jiné místo?*

[omissis] [Přerušení řízení]

[omissis] [Závěrečná procesní formule, podpisy a datum]

PRACOVNÍ DOKUMENT