

Anonymizované znění

Překlad

C-618/20 - 1

Věc C-618/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

19. listopadu 2020

Předkládající soud:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Španělsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

24. září 2020

Žalobkyně:

Paní ZU

Paní TV

Žalovaná:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (Obchodní soud č. 1 v Córdoba, Španělsko)

(*omissis*) [údaje o soudu, řízení, účastnících řízení, místě a datu]

USNESENÍ

(ŽÁDOST O ROZHODNUTÍ O PŘEDBĚŽNÉ OTÁZCE)

(*omissis*) [zopakování údajů o soudu, místě a datu]

Podle čl. 19 odst. 3 písm. b) Smlouvy o Evropské unii (dále jen „SEU“); článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“) a článku 4a Ley Orgánica del Poder Judicial (zákon o soudní moci; dále jen „LOPJ“) je nezbytné, aby SDEU vyložil 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, a za tím účelem se pokládá následující předběžná otázka.

SKUTKOVÉ OKOLNOSTI

1. – SPOR V PŮVODNÍM ŘÍZENÍ

– Paní ZU a paní TV si zakoupily letenku na let z Malagy (Španělsko) do Düsseldorfu (Německo).

– Letenka se kupuje prostřednictvím internetových stránek pro prodej letenek letecké společnosti RYANAIR[,] a z listinných důkazů předložených žalobkyněmi jasně vyplývá potvrzení rezervace letenky vystavené společností RYANAIR a odeslané e-mailem uvedenou leteckou společností.

– Let však zajišťuje letecká společnost LAUDAMOTION.

– Sjednaný let měl zpoždění více než 4 hodiny.

– Žalobkyně podaly proti společnosti RYANAIR žalobu, jíž se domáhají náhrady stanovené v 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.

– Žalovaná společnost RYANAIR vznáší námitky s tím, že není pasivně legitimována, jelikož společnosti LAUDAMOTION pouze poskytla své internetové stránky pro prodej letenek, a popírá jakýkoli smluvní vztah se žalobkyněmi, neboť let zajišťuje společnost LAUDAMOTION.

2. – Projednání předběžné otázky

(*omissis*) [procesní úvahy podle vnitrostátního práva]

PRÁVNÍ ODŮVODNĚNÍ

1. – Právní spor z hlediska práva Evropské unie

Vzniklý právní spor se týká odpovědnosti letecké společnosti, která prostřednictvím svých internetových stránek prodává letenky jiné letecké společnosti, a to v rámci osobní působnosti výše uvedeného nařízení č. 261/2004.

2. – Právní úprava Evropské unie

Použitelnou unijní právní úpravou je uvedené 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. Uvedené nařízení konkrétně v čl. [3 odst.] 5 stanoví[:] „5. *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.*“ Stejně tak článek 2 nařízení č. 261/2004 stanoví: „*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.*“

Sdělení Evropské komise ze dne 15. června 2016 s Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002, v bodě 2.2.3 stanoví: „2.2.3. *Uplatňování na provozující letecké dopravce*

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.“ (zvýraznění doplněno)

3. – Vnitrostátní právo nebo judikatura

Vzhledem k tomu, že [v projednávané věci] jde o uplatnění práva na náhradu, které upravuje nařízení č. 261/2004, a tedy přímo použitelný předpis, který není třeba provést do vnitrostátního právního řádu, neexistuje v oblasti letecké dopravy použitelný vnitrostátní právní předpis.

V judikatuře je však tato otázka posuzována různě. Zaprvé je třeba uvést, že s ohledem na systém prostředků nápravy, které upravuje španělská procesní úprava, rozhodují v řízeních, u nichž hodnota sporu nedosahuje 3 000 eur, v jediném stupni soudy příslušné v prvním stupni, v tomto případě obchodní soudy jednotlivých španělských provincií. Proto s ohledem na skutečnost, že tyto druhy nároků prakticky nikdy nepřesahují uvedených 3 000 eur, vyplývá jediná existující judikatura z rozhodování obchodních soudů, aniž je možné sjednotit judikaturu prostřednictvím rozhodnutí vyšších soudů. Různé obchodní soudy, které se právě podobnými otázkami zabývaly, poskytly tedy odlišné odpovědi, přičemž některé dospěly k závěru o nedostatku pasivní legitimace společnosti

RYANAIR a jiné toto tvrzení odmítly. V případě soudů, které neuznávají tvrzení o nedostatku pasivní legitimace, lze uvést následující argument, jenž se při mnoha příležitostech opakuje: Právní režim, který v oblasti letecké dopravy upravuje nařízení č. 261/2004, přesahuje rámec uvedeného předpisu a v důsledku toho se použijí ostatní pravidla upravující tento režim. Podle rozsudku SDEU ze dne 6. května 2010, [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251] odpovídá normativní rámec, který je třeba zohlednit při rozhodování sporu v oblasti letecké dopravy, souhrnu nařízení a smluv uzavřených v rámci Evropské unie, a tak „[18.]... *nařízení č. 2027/97, které se uplatní v projednávaném případě, [...] provádí příslušná ustanovení Montrealské úmluvy. Konkrétně z čl. 3 odst. 1 tohoto nařízení vyplývá, že odpovědnost leteckých dopravců Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, se řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost... 19. Montrealská úmluva, která byla podepsána Společenstvím dne 9. prosince 1999 na základě čl. 300 odst. 2 ES, byla jeho jménem schválena rozhodnutím 2001/539 a, pokud jde o Společenství, vstoupila v platnost dne 28. června 2004.*“

Stejně tak rozsudek SDEU [ze dne] 10. července 2008[C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400], připomíná následující: „43. *Skutečností je, že Montrealská úmluva představuje nedílnou součást právního řádu Společenství (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, body 35 a 36). Krom toho z čl. 300 odst. 7 ES vyplývá, že orgány Společenství jsou vázány dohodami, které Společenství uzavřelo, a že v důsledku toho mají tyto dohody přednost před akty sekundárního práva Společenství (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 10. září 1996, Komise v. Německo, C-61/94, Recueil, s. I-3989, bod 52).*“

Z toho vyplývá závěr, že pro určení rámce odpovědnosti dopravců není možné se soustředit na doslovný výklad, nezohledňující zásady, z nichž vychází unijní právní řád, nýbrž je třeba nalézt takový smysl právní úpravy, který je v souladu s jejím duchem, s ochranou, kterou je třeba poskytnout cestujícím. Je nesporné, že nařízení č. 261/2004 výslovně nestanoví odpovědnost dopravce, který s cestujícím uzavírá smlouvu, ale který dopravu neuskutečňuje, avšak Montrealská úmluva z roku 1[9]99 (o níž již bylo uvedeno, že platí, je součástí unijního právního řádu a je tedy přímo a bezprostředně použitelná) stanoví pravidlo použitelné v tomto ohledu, konkrétně v článku 45 Montrealské úmluvy, jež doslova stanoví: „*Při dopravě, kterou uskutečňuje skutečný dopravce, může žalobce podat žalobu na náhradu škody podle své volby proti skutečnému dopravci, smluvnímu dopravci, nebo proti oběma společně nebo odděleně.*“ Tím toto pravidlo umožňuje cestujícímu zvolit si žalovaného, kterého považuje za vhodného, v souladu s bodem 7 odůvodnění nařízení č. 261/2004, podle něhož vznikají povinnosti (a v jejich důsledku odpovědnost) leteckému dopravci, který s cestujícím uzavírá smlouvu, bez ohledu na to, zda skutečně provádí dopravu. Cestující není stranou dohod, které subjekt, s nímž vstupuje do smluvního vztahu, uzavírá se třetími subjekty, tyto dohody se ho netýkají a jeho ochrana je maximalizována rozšířením rámce případných odpovědných subjektů tím, že do něj spadá skutečný dopravce i smluvní dopravce (podle znění článku 39 Montrealské úmluvy).

4. – Pochybnosti ohledně výkladu (nebo platnosti) práva EU

Jak již bylo zmíněno, výkladové pochybnosti se týkají pojmu „provozující letecký dopravce“, pokud jde o určení, kdo může pod tento pojem spadat, pro účely odpovědnosti za náhradu, kterou upravuje nařízení č. 261/2004 pro případ významného zpoždění nebo zrušení letu.

Jak bylo vysvětleno, sdělení Komise ze dne 15. června 2016 vylučuje z uvedeného pojmu „provozujícího dopravce“ takového dopravce, který pouze prodává letenku, avšak neuskutečňuje let.

Mezi posledními rozhodnutími SDEU, která by mohla mít pro tuto otázku význam, lze uvést rozsudek SDEU (třetí senát) ze dne 4. července 2018, věc C-532/17, který sice neřeší stejnou situaci, jež vyvstává ve sporu v původním řízení, ale obsahuje relevantní úvahy, přičemž uvádí (zvýraznění doplněno): „[16.] Svou otázkou se předkládající soud v podstatě táže, zda pojem ‚provozující letecký dopravce‘ ve smyslu nařízení č. 261/2004 a zejména jeho čl. 2 písm. b) musí být vykládán v tom smyslu, že se vztahuje na leteckého dopravce, který, jako letecký dopravce dotčený v původním řízení, pronajme jinému leteckému dopravci letadlo a posádku v rámci smlouvy o pronájmu letadla s posádkou (‚wet lease‘), ale nenese provozní odpovědnost za lety, a to ani tehdy, když potvrzení o rezervaci místa na letu vydané cestujícím uvádí, že tento let zajišťuje prvně uvedený dopravce.

17. *V tomto ohledu je třeba uvést, že podle čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 je třeba pojem ‚provozující letecký dopravce‘ chápat tak, že označuje ‚leteck[ého] 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‘.*

18. *Tato definice tedy stanoví dvě kumulativní podmínky toho, aby letecký dopravce mohl být považován za ‚provozujícího leteckého dopravce‘, a to uskutečnění příslušného letu a existenci smlouvy uzavřené s cestujícím.*

19. *Pokud jde o první podmínku, ta zdůrazňuje pojem ‚let‘, který představuje její ústřední prvek. Soudní dvůr přitom již rozhodl, že tento pojem je třeba chápat jako ‚operaci letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje ‚jednotku‘ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její trasu‘ (rozsudky ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, C- 173/07, EU:C:2008:400, bod 40, ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C- 83/10, EU:C:2011:652, bod 27, a ze dne 22. června 2016, Mennens, C- 255/15, EU:C:2016:472, bod 20).*

20. *Z toho vyplývá, že za provozujícího leteckého dopravce musí být považován dopravce, který v rámci činnosti přepravy cestujících přijme rozhodnutí o uskutečnění konkrétního letu, včetně stanovení jeho trasy, a tím vytvoří pro zájemce nabídku letecké dopravy. Přijetí takového rozhodnutí totiž znamená, že tento dopravce na sebe bere odpovědnost za uskutečnění uvedeného letu, včetně mimo jiné jeho případného zrušení nebo významného zpoždění na přeletu.*

21. *V projednávaném případě je nesporné, že společnost Thomson Airways se omezila na pronájem letadla a posádky, s jejichž pomocí byl proveden let dotčený v původním řízení, ale o stanovení trasy a uskutečnění letu rozhodla TUIFly.*

22. *Za těchto podmínek je třeba konstatovat, aniž je třeba zkoumat druhou kumulativní podmínku stanovenou v čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, že takového leteckého dopravce, jako je společnost Thomson Airways ve věci v původním řízení, který pronajme jinému leteckému dopravci letadlo a posádku, nelze v žádném případě považovat za ‚provozujícího leteckého dopravce‘ ve smyslu nařízení č. 261/2004 a zejména jeho čl. 2 písm. b).*

23. *Takové řešení je podepřeno i cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, uvedeným v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, neboť umožňuje zaručit, že přepravovaní cestující budou odškodněni nebo o ně bude postaráno, aniž je nutné zohledňovat opatření, která přijal za účelem uskutečnění konkrétně tohoto letu letecký dopravce, který se rozhodl uskutečnit dotčený let s jiným dopravcem.*

24. *Toto řešení je navíc v souladu se zásadou uvedenou v bodě 7 odůvodnění tohoto nařízení, podle níž by v zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení měly povinnosti z něj vyplývající spočívat na provozujícím leteckém dopravci bez ohledu na to, zda je vlastníkem letadla nebo zda jde o letadlo pronajaté s posádkou.*

25. *Je pravda, že předkládající soud ještě upřesňuje, že potvrzení o rezervaci vydané žalobcům v původním řízení uvádí, že let dotčený v původním řízení ‚provozuje‘ letecký dopravce, který pronajal letadlo a posádku. Nicméně i když se tento údaj jeví jako relevantní v rámci uplatnění nařízení č. 2111/2005, nemůže předjímat identifikaci ‚leteckého dopravce‘ ve smyslu nařízení č. 261/2004, neboť z bodu 1 odůvodnění nařízení č. 2111/2005 jasně vyplývá, že toto nařízení sleduje jiný cíl než nařízení č. 261/2004.*

26. *S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že pojem ‚provozující letecký dopravce‘ ve smyslu nařízení č. 261/2004 a zejména jeho čl. 2 písm. b) musí být vykládán v tom smyslu, že se nevztahuje na leteckého dopravce, který, jako letecký dopravce dotčený v původním řízení, pronajme jinému leteckému dopravci letadlo a posádku v rámci smlouvy o pronájmu letadla s posádkou (‚wet lease‘), ale nenese provozní odpovědnost za lety, a to ani tehdy, když potvrzení o rezervaci místa na letu vydané cestujícím uvádí, že tento let provozuje prvně uvedený dopravce.“*

V situaci dotčené ve sporu v původním řízení, jak bylo vysvětleno, je společnost RYANAIR tím subjektem, který prostřednictvím svých internetových stránek prodává letenku, vystavuje doklad o potvrzení rezervace letenky a zasílá ho prostřednictvím e-mailu cestujícím. Je pravda, že v tomto dokladu není uveden kód společnosti RYANAIR, nýbrž kód společnosti LAUDAMOTION, ale nikde se neobjevuje výslovná informace v tomto smyslu, tedy na žádném místě není

[cestující] výslovně informován o tom, že tento let nebude provozovat společnost RYANAIR. Ve sporu v původním řízení nebylo zjištěno, kdo skutečně tento let naplánoval, zda to byla společnost RYANAIR nebo společnost LAUDAMOTION.

Konečně je jako potenciálně významné třeba poznamenat, že společnost LAUDAMOTION je součástí skupiny RYANAIR, jak tato společnost sama uvádí na svých internetových stránkách <https://www.ryanair.com/es/es/planear-vijje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5. – Relevance odpovědi SDEU

V těchto konkrétních případech je mimořádně důležité určit, který subjekt je provozujícím leteckým dopravcem s ohledem na to, že prodej letenek společnosti LAUDAMOTION společností RYANAIR poté, co ji posledně uvedená převzala, je zřejmě značný, jak prokazují různá soudní rozhodnutí ve Španělsku, která[,] jak bylo vysvětleno[,] nejsou jednoznačná a navíc, jak bylo rovněž vysvětleno, je velmi obtížné se domnívat, že vyšší soudy mohou výklad sjednotit, což má dopady na právní jistotu a rovnost zacházení s jednotlivci.

6. S ohledem na všechny uvedené právní úvahy je třeba položit Soudnímu dvoru předběžné otázky, jež jsou uvedeny ve výroku tohoto rozhodnutí.

VÝROK

Zaprvé. Řízení se až do rozhodnutí o předběžné otázce přerušuje.

Zadruhé. Soudnímu dvoru Evropské unie se pokládají následující předběžné otázky:

1. Lze za provozujícího leteckého dopravce pro účely čl. [3] odst. 5 nařízení č. 261/2004 považovat leteckou společnost, která prostřednictvím svých internetových stránek prodává letenky na lety, jež jsou provozovány pod kódem jiné letecké společnosti, a to ve vztahu k uvedeným konkrétním letům prodávaným a provozovaným jinou společností?

2. Lze za provozujícího leteckého dopravce pro účely čl. [3] odst. 5 nařízení č. 261/2004 považovat leteckou společnost, která prostřednictvím svých internetových stránek prodává letenky na lety, jež jsou provozovány pod kódem jiné letecké společnosti, a to ve vztahu k uvedeným konkrétním letům prodávaným a provozovaným jinou společností, pokud tato jiná společnost, která zajišťuje let, je součástí skupiny podniků společnosti, která let prodává?

3. Je pojem „smluvní dopravce“ podle článku 45 Montrealské úmluvy rovnocenný pojmu „provozující letecký dopravce“ podle čl. [3] odst. 5 nařízení č. 261/2004?

4. Je s pojmem „provozující letecký dopravce“ podle čl. [3] odst. 5 nařízení č. 261/2004 rovnocenný pojem „skutečný dopravce“, na který odkazuje článek 45 Montrealské úmluvy?

(*omissis*)

(*omissis*)

[závěrečné procesní formule a podpis soudce]

PRACOVNÍ DOKUMENT