



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

7. září 2017*

„Řízení o předběžné otázce – Doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 7 odst. 1 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Let o několika úsecích – Pojem „vzdálenost““

Ve věci C-559/16,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku, Německo) ze dne 4. října 2016, došlým Soudnímu dvoru dne 4. listopadu 2016, v řízení

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

proti

Brussels Airlines SA/NV,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, J. Malenovský (zpravodaj) a M. Safjan, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za B. Bossen, A. Bossen a G. Gräßmann F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- za Brussels Airlines SA/NV D. Smielickem, Rechtsanwalt,
- za francouzskou vládu D. Colasem, jakož i E. de Moustier a M-L. Kitamura, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s P. Garofolim, avvocato dello Stato,
- za Evropskou komisi W. Möllsem a N. Yerrell, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 7 odst. 1 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 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10; oprava Úř. věst. 2009, L 92, s. 5).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi B. Bossen, A. Bossen a G. Gräßmann na jedné straně a společností Brussels Airlines SA/NV na straně druhé ohledně výše náhrady škody, která uvedeným osobám náleží z důvodu významného zpoždění letu této letecké společnosti.

Právní rámec

- 3 Článek 2 písm. h) nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

h) ‚cílovým místem určení‘ rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů; jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas příletu.“

- 4 Článek 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení zní:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže
 - i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
 - ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
 - iii) nejsou informováni [informováni] o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

5 Článek 6 uvedeného nařízení zní takto:

„Zpoždění

1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

- a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo
- b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo
- c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b),

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím:

- i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a
- ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a
- iii) pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

6 Článek 7 téhož nařízení stanoví:

„Právo na náhradu škody

1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění [zrušení] přiletí později než v plánovaném čase. [...]

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 a 2 se měří metodou ortodromické dráhy letu.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

7 Žalobkyně si u společnosti Brussels Airlines zarezervovaly přepravu z Říma (Itálie) do Hamburku (Německo) s mezipřistáním v Bruselu (Belgie). Let z Říma do Bruselu měl odletět v 10:25 hodin a přistát v 12:40 hodin a let z Bruselu do Hamburku měl odletět v 13:35 hodin a přistát v 14:45 hodin.

- 8 Let z Říma do Bruselu měl zpoždění. Letadlo přistálo v Bruselu až v 13:22 hodin a žalobkyně již navazující let nemohly stihnout.
- 9 Do Hamburku pak byly přepraveny následujícím letem, který přistál v 18:35 hodin, tedy se zpožděním v délce tří hodin a padesáti minut oproti původnímu plánovanému času příletu.
- 10 Vzdálenost mezi Římem a Hamburkem je podle ortodromické metody 1 326 km. Vzdálenost mezi Římem a Bruseltem je 1 173 km a vzdálenost mezi Bruseltem a Hamburkem je 483 km, celková délka těchto dvou letů je tedy 1 656 km.
- 11 Žalobkyně podaly u Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku, Německo) na základě čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 žalobu na náhradu škody ve výši 400 eur pro každou z nich.
- 12 Předkládající soud uvádí, že mezi účastnicemi řízení je nesporné, že žalobkyně mají nárok na náhradu škody z důvodu významného zpoždění, přičemž společnost Brussels Airlines již každé z nich z tohoto důvodu vyplatila 250 eur.
- 13 Žalobkyně se nyní domáhají dodatečné částky 150 eur pro každou z nich, jelikož vypočtená vzdálenost by podle jejich názoru měla zahrnovat oba úseky jejich letu, a měla by být tudíž delší než 1 500 km, a ne se rovnat ortodromické vzdálenosti mezi Římem a Hamburkem.
- 14 Za těchto okolností se Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 7 odst. 1 druhá věta nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že pojem ‚vzdálenost‘ zahrnuje pouze přímou vzdálenost mezi místem odletu a posledním místem určení, kterou je třeba vypočítat ortodromickou metodou bez ohledu na skutečnou délku letu?“

K předběžné otázce

- 15 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že pojem „vzdálenost“ zahrnuje v případě leteckých spojů s mezipřistáním pouze vzdálenost mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení, kterou je třeba vypočítat ortodromickou metodou bez ohledu na skutečnou délku letu.
- 16 Předně je třeba konstatovat, že je nesporné, že žalobkyně ve věci v původním řízení měly při příletu do cílového místa určení zpoždění, na jehož základě jim vznikl nárok na náhradu škody. V této věci jde tedy pouze o určení výše této náhrady škody podle podmínek stanovených v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004.
- 17 Nejprve je třeba připomenout, že v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 je zejména uvedeno, že odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu škody ve výši od 250 do 600 eur v závislosti na délce dotčených letů, a to s ohledem na poslední místo určení, kam dotčený cestující letí, přičemž tato vzdálenost se podle čl. 7 odst. 4 tohoto nařízení počítá metodou ortodromické dráhy letu.
- 18 V tomto ohledu je třeba uvést, že ačkoliv na článek 7 uvedeného nařízení odkazuje článek 5 nařízení č. 261/2004 týkající se zrušení, není tomu tak v případě článku 6 tohoto nařízení, který se týká zpoždění.

- 19 Soudní dvůr ovšem připomněl, že všechny unijní akty musí být vykládány v souladu s veškerým primárním právem, tedy i v souladu se zásadou rovného zacházení, která vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 33).
- 20 Soudní dvůr přitom konstatoval, že na cestující, jejichž let byl zpožděn o tři nebo více hodin, a cestující, jejichž let byl zrušen a přesměrován za podmínek, které neodpovídají lhůtám stanoveným v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004, je třeba pohlížet tak, že se ve srovnatelných situacích nacházejí, jelikož jsou vystaveni podobnému nepohodlí, které zakládá jejich nárok na náhradu škody (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 34).
- 21 Z toho vyplývá, že nařízení č. 261/2004 je třeba vykládat v tom smyslu, že cestující, jejichž let byl zpožděn o tři nebo více hodin, musí mít nárok na stejnou náhradu škody jako cestující, jejichž let byl zrušen a přesměrován za podmínek, které neodpovídají lhůtám stanoveným v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 38).
- 22 Tuto judikaturu je třeba chápat tak, že vyžaduje, aby bylo s oběma kategoriemi cestujících uvedenými v předchozím bodě zacházeno stejně, a to pokud jde nejenom o samotný vznik nároku na náhradu škody, ale také o výši takové náhrady škody.
- 23 Článek 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jakož i čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) tohoto nařízení je tedy třeba vykládat právě s ohledem na tento požadavek.
- 24 Jak přitom vyplývá z jejich znění, v těchto ustanoveních je nárok cestujících na náhradu škody upraven tak, že není rozlišeno, zda cestující dosáhli cílového místa určení přímým letem, nebo letem s mezipřistáním.
- 25 Totéž musí platit i v případě výpočtu výše takové náhrady škody.
- 26 Volba a rozsah různých opatření, pro které se unijní normotvůrce rozhodl v rámci nařízení č. 261/2004, se totiž liší v závislosti na rozsahu újmy vzniklé cestujícím (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 85). Je tudíž třeba mít za to, že v různých výších náhrady škody, která má být cestujícím vyplacena, se promítají rozdíly v míře nepohodlí, kterému jsou dotčení cestující vystaveni v případech uvedených v čl. 7 odst. 1 písm. a) až c) nařízení č. 261/2004.
- 27 Soudní dvůr již v tomto ohledu upřesnil, že náhrada škody vzniklé cestujícím spadající do působnosti čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení je odůvodněna tím, že cestující jsou v důsledku zrušení svého letu na poslední chvíli prakticky zbaveni možnosti přeorganizovat si cestu dle svého uvážení. Je-li tedy pro cestující z jakéhokoli důvodu nezbytně nutné, aby cílového místa určení dosáhli v určitý okamžik, nemají žádnou možnost, jak se vyhnout časové ztrátě, která s touto novou situací přímo souvisí, neboť k tomu nemají žádný prostor (rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 35).
- 28 S ohledem na povahu takto způsobeného nepohodlí skutečnost, že někteří cestující, na které dopadá čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) nařízení č. 261/2004, nedosáhnou cílového místa určení přímým letem, ale letem s mezipřistáním, čímž v posledně uvedeném případě dochází k faktickému prodloužení letu, sama o sobě nezvyšuje míru takového nepohodlí oproti nepohodlí, kterému jsou vystaveni cestující využívající přímého letu.

- 29 Při určení výše náhrady škody je tedy třeba přihlídnout pouze ke vzdálenosti mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení a případné navazující lety do úvahy brát nelze.
- 30 Jak dále vyplývá z požadavku uvedeného v bodě 21 tohoto rozsudku, v případě cestujících, jejichž let byl zpožděn o tři nebo více hodin, je třeba použít stejnou metodu výpočtu.
- 31 Soudní dvůr konkrétně uvedl, že základem nároku na náhradu škody je nepohodlí spočívající v časové ztrátě v rozsahu tří nebo více hodin oproti původně plánované přepravě, která je i v případě letů s mezipřistáním zjištěna při příletu do cílového místa určení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 35).
- 32 Vzhledem k povaze takto způsobeného nepohodlí přitom případné rozdíly ve skutečné délce letu nemají na míru takového nepohodlí samy o sobě žádný vliv.
- 33 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „vzdálenost“ zahrnuje v případě leteckých spojů s mezipřistáním pouze vzdálenost mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení, kterou je třeba vypočítat ortodromickou metodou bez ohledu na skutečnou délku letu.

K nákladům řízení

- 34 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastnice původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastnic řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

Článek 7 odst. 1 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, musí být vykládán v tom smyslu, že pojem „vzdálenost“ zahrnuje v případě leteckých spojů s mezipřistáním pouze vzdálenost mezi místem prvního odletu a cílovým místem určení, kterou je třeba vypočítat ortodromickou metodou bez ohledu na skutečnou délku letu.

Podpisy.