



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

4. července 2018*

„Řízení o předběžné otázce – Doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 2 písm. b) – Oblast působnosti – Pojem ‚provozující letecký dopravce‘ – Smlouva o nájmu letadla s posádkou („wet lease“)“

Ve věci C-532/17,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landgericht Hamburg (zemský soud v Hamburku, Německo) ze dne 29. června 2017, došlým Soudnímu dvoru dne 11. září 2017, v řízení

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

proti

Thomson Airways Ltd,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení L. Bay Larsen, předseda senátu, J. Malenovský (zpravodaj), M. Safjan, D. Šváby a M. Vilaras, soudci,

generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za W. Wirtha, T. Müldera, R. Mülder a G. Wirth E. Stamerem, Rechtsanwalt,
- za Thomson Airways Ltd, P. Kauffmannem, Rechtsanwalt,
- za německou vládu T. Henzem, M. Hellmannem a J. Techertem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi G. Braunem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

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. 2 písm. b) 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. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Wolfgangem Wirthem, Theodorem Mülderem, Ruth Mülder a Giselou Wirth na jedné straně a společností Thomson Airways Ltd na straně druhé ohledně povinnosti posledně uvedené odškodnit tyto čtyři cestující z důvodu zpoždění letu delšího než tři hodiny na přeletu.

Právní rámec

Nařízení č. 261/2004

- 3 Body 1 a 7 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by] měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

[...]

(7) V zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení by měly povinnosti z něj vyplývající spočívat na provozujícím leteckém dopravci, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek.“
- 4 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, v písmeně b) stanoví, že pro účely tohoto nařízení se „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“.
- 5 Článek 3 téhož nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 5 stanoví:

„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.“

Nařízení (ES) č. 2111/2005

- 6 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazům provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. 2005, L 344, s. 15) v bodě 1 a 13 odůvodnění uvádí:

„(1) Akce [Unie] v oblasti letecké dopravy by měla být zaměřena v první řadě na zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících před bezpečnostními riziky. Rovněž je třeba plně brát v úvahu požadavky na ochranu spotřebitele obecně.

[...]

(13) Nařízení Rady (EHS) č. 2299/89 ze dne 24. července 1989 o kodexu chování pro používání počítačových rezervačních systémů [(Úř. věst. 1989, L 220, s. 1), ve znění nařízení Rady (ES) č. 323/1999 ze dne 8. února 1999 (Úř. věst. 1999, L 40, s. 1)] dává spotřebitelům, kteří si rezervují let prostřednictvím počítačového rezervačního systému, právo být informováni o totožnosti provozujícího leteckého dopravce. Nicméně i v pravidelné letecké dopravě existují určité praktiky vlastní tomuto průmyslu, jako je pronájem letadla s posádkou nebo sdílení kódů v případech, kdy byla rezervace provedena bez počítačového rezervačního systému, při kterých letecký dopravce, který prodal let pod svým jménem, jej ve skutečnosti neprovozuje a kdy v současné době nemá cestující žádné zákonem stanovené právo být informován o totožnosti leteckého dopravce, který tuto službu skutečně poskytuje.“

- 7 Článek 11 nařízení č. 2111/2005, nadepsaný „Informování o totožnosti provozujícího leteckého dopravce“, v odstavci 1 stanoví:

„Při provedení rezervace informuje smluvní letecký dopravce cestujícího o totožnosti provozujícího leteckého dopravce nebo dopravců, a to bez ohledu na způsob provedení rezervace.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 8 Na základě smlouvy o pronájmu letadla s posádkou („wet lease“) si společnost TUIFly GmbH najala od společnosti Thomson Airways letadlo a jeho posádku na určitý počet letů. Tato smlouva stanovila, že TUIFly odpovídá za „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc“ („pozemní odbavování včetně odbavování cestujících, péči o cestující po celou dobu, manipulaci s nákladem, bezpečnost v souvislosti s cestujícími a zavazadly, organizaci palubních služeb atd.“). K uskutečnění těchto letů TUIFly požádala o letištní časy, prodávala lety a obstarala veškerá požadovaná povolení.
- 9 Žalobci v původním řízení měli potvrzení o rezervaci na let z Hamburku (Německo) do Cancúnu (Mexiko) s číslem letu, jehož kód označuje TUIFly. Na tomto potvrzení bylo uvedeno, že tyto rezervace vystavila TUIFly, ale že let „provozuje“ společnost Thomson Airways.
- 10 Vzhledem ke značnému zpoždění letu, jehož přesnou délku však předkládající soud neupřesnil, požádali žalobci v původním řízení společnost Thomson Airways o vyplacení náhrady škody, která jim podle jejich názoru náleží v souladu s články 5 a 7 nařízení č. 261/2004, jak je vykládá Soudní dvůr.

- 11 Thomson Airways odmítla tuto náhradu škody vyplatit z důvodu, že není provozujícím leteckým dopravcem ve smyslu čl. 2 písm. b) tohoto nařízení, takže případné placení náhrady škody, která náleží cestujícím na základě uvedeného nařízení v případě zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více, jí nepřísluší.
- 12 Žalobci v původním řízení se tedy obrátili na Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku, Německo), který jejich návrhovým žádáním vyhověl. Tento soud rozhodl, že společnost Thomson Airways je třeba rovněž považovat za provozujícího leteckého dopravce, jelikož podle bodu 7 odůvodnění nařízení č. 261/2004 je nerozhodné, zda provozující letecký dopravce zajišťuje let letadlem, jehož je vlastníkem, nebo letadlem pronajatým bez posádky a dalších služeb („dry lease“) nebo s posádkou a s dalšími službami („wet lease“). Z toho důvodu je provozujícím leteckým dopravcem jak ten, který využije k uskutečnění letu letadlo pronajaté s posádkou nebo bez ní, tak ten, který je vlastníkem letadla a zaměstnavatelem posádky a uvedený let konkrétně uskuteční.
- 13 Uvedený soud kromě toho rovněž uvedl, že potvrzení o rezervaci vydané žalobcům v původním řízení výslovně uvádělo žalovanou v původním řízení jakožto provozujícího leteckého dopravce. Přitom k tomu, aby bylo zajištěno dosažení cíle ochrany spotřebitelů sledovaného nařízením č. 261/2004, by spotřebitelé měli mít možnost spolehnout se na informace uvedené na potvrzení o rezervaci.
- 14 Thomson Airways podala proti rozsudku Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku) odvolání k předkládajícímu soudu, Landgericht Hamburg (zemský soud v Hamburku, Německo), v němž uvádí, že vzhledem k tomu, že pouze letecký dopravce, který má provozní odpovědnost za let, je schopen splnit požadavky nařízení č. 261/2004 vzhledem ke své nutné přítomnosti na letištích a informacím, které má o cestujících, je třeba považovat tohoto dopravce za provozujícího leteckého dopravce ve smyslu uvedeného nařízení. Vzhledem k tomu, že ve věci v původním řízení nesla provozní odpovědnost za uskutečnění letu společnost TUIFly, měly žádosti o náhradu škody směřovat proti tomuto dopravci.
- 15 Za těchto podmínek se Landgericht Hamburg (zemský soud v Hamburku) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„Je třeba pojem ‚provozující letecký dopravce‘ obsažený v [nařízení č. 261/2004] vykládat v tom smyslu, že letecký dopravce, který jinému leteckému dopravci pronajme v rámci tzv. ‚wet lease‘ na smluvně stanovený počet letů letadlo spolu s posádkou, avšak nenese za dotčené lety hlavní provozní odpovědnost, přičemž na potvrzení o rezervaci cestujícího je uvedeno, že let ‚provozuje‘ právě tento dopravce, se považuje za provozujícího leteckého dopravce ve smyslu tohoto nařízení?“

K předběžné otázce

- 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 mimojiné jeho případného zrušení nebo významného zpoždění na příletu.
- 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.

K nákladům řízení

- 27 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky 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 účastníků řízení se nenahrazují.

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

Pojem „provozující letecký dopravce“ ve smyslu 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 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.

Podpisy.