



Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

1. října 2020 *

„Řízení o předběžné otázce – Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Odškodnění cestujících v letecké dopravě v případě významného zpoždění letu – Právo na náhradu škody v případě zpoždění – Délka zpoždění – Čas otevření dveří letadla v místě určení – Skutečný čas příletu – Plánovaný čas příletu – Otázka, o níž již Soudní dvůr rozhodl, nebo odpověď na otázku, již lze jasně vyvodit z judikatury“

Ve věci C-654/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) ze dne 2. července 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 3. září 2019, v řízení

FP Passenger Service GmbH

proti

Austrian Airlines AG,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení L. S. Rossi, předsedkyně senátu, J. Malenovský (zpravodaj) a F. Biltgen, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za společnost FP Passenger GmbH Service F. Puschkarski, Rechtsanwältin, a B. Passinem, Rechtsanwalt,
- za společnost Austrian Airlines AG G. Griesem, Rechtsanwalt,
- za rakouskou vládu J. Schmoll a G. Kunnertem, jako zmocněnci,
- za německou vládu J. Möllerem a M. Hellmannem, jako zmocněnci,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: němčina.

– za Evropskou komisi W. Möllsem a N. Yerrell, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout usnesením s odůvodněním podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora,

vydává toto

Usnesení

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článků 5 až 7 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, a opravy v Úř. věst. 2009, L 92, s. 5, a v Úř. věst. 2020, L 48, s. 73).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi FP Passenger Service GmbH a společností Austrian Airlines AG ohledně odškodnění cestujícího, který cestoval s posledně uvedenou společností, za zpoždění, se kterým letadlo, na jehož palubě se tento cestující nacházel, přiletělo na letiště Vídeň-Schwechat (Rakousko).

Právní rámec

Nařízení č. 261/2004

- 3 V bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004 je uvedeno:

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

- 4 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, zní takto:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

- f) ‚letenkou‘ rozumí platný doklad opravňující k přepravě nebo jiné rovnocenné oprávnění v elektronické nebo jiné nehmotné formě, vydané nebo schválené leteckým dopravcem nebo jeho pověřeným zástupcem;

[...]

- 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“.

- 5 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]

[...]

- iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[...]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

- 6 V článku 6 tohoto nařízení, nadepsaném „Zpoždění“, je uvedeno:

„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.“

- 7 Článek 7 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

[...]

- 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;

[...]

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, [...]

[...]

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

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 8 Žalobkyně v původním řízení, společnost FP Passenger Service, vstoupila do práv cestujícího, který měl u společnosti Austrian Airlines rezervaci pro let číslo OS 2344 z Hurgády (Egypt) do Vídně (Rakousko) s plánovaným odletem dne 20. srpna 2017 v 10:50 hodin a plánovaným příletem téhož dne v 15:20 hodin.
- 9 Vzhledem k tomu, že letadlo odletělo z Hurgády až v 14:22 hodin, na letiště Vídeň-Schwechat dorazilo dne 20. srpna 2017 se zpožděním, jehož délka se může lišit v závislosti na okamžiku, který je považován za jeho přílet. V tomto ohledu je v předkládacím rozhodnutí uvedeno několik různých časových údajů:
 - 18:14 hodin: „touch down“ (přistání). Tento okamžik ohlašuje zaměstnanec letiště;
 - 18:17 hodin: „Actual Time of Arrival“ (ATA) („skutečný čas příletu“). Jedná se o okamžik, kdy letadlo dosáhlo svého konečného stanoviště. I tuto skutečnost ohlašuje zaměstnanec letiště;
 - 18:18 hodin: byly zataženy parkovací brzdy letadla, což letadlo automaticky signalizovalo;
 - 18:22 hodin: posádka oznámila, že letadlo dosáhlo svého parkovacího stanoviště.
- 10 Podle předkládajícího soudu není doloženo, že doba, která uplynula před otevřením dveří letadla, byla neobvykle dlouhá. Naproti tomu předkládající soud uvedl, že letadlo zaparkovalo na vzdáleném místě, odkud byli cestující na terminál letiště dopraveni autobusem. Nelze určit, zda by za situace, kdy by letadlo přistálo v plánovaném čase, bylo nasměrováno na toto parkovací stanoviště nebo jinam. Předkládající soud v této souvislosti uvádí, že letadla, která přistávají na letišti Vídeň-Schwechat, parkují buď na dráze, kdy cestující z letadla odcházejí po schodech a na terminál se dostanou kyvadlovou dopravou, nebo vedle nástupního mostu, kterým se lze do budovy letiště dostat přímo.
- 11 Společnost FP Passenger Service podala u Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) žalobu na náhradu škody, v níž se domáhala odškodnění ve výši 400 eur spolu s úroky z důvodu zpoždění, k němuž došlo v projednávaném případě. Na podporu tohoto návrhu tvrdila, že jelikož v dané věci došlo ke zpoždění odletu, letadlo ve skutečnosti dosáhlo cílového místa určení až v 18:22 hodin, tedy v době, kdy dorazilo na své parkovací stanoviště.
- 12 Společnost FP Passenger Service nicméně tvrdila, že při určování délky zpoždění je třeba vzít do úvahy okamžik otevření dveří, tj. okamžik, kdy cestující mohli letadlo opustit. V projednávané věci došlo k otevření dveří více než tři hodiny po plánovaném čase příletu.

- 13 Společnost Austrian Airlines tvrdila, že zpoždění dotčeného letu bylo kratší než tři hodiny. Letadlo totiž dosáhlo cílového místa určení nikoliv v 18:22 hodin, nýbrž v 18:17 hodin. Pro účely uplatnění práva na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 totiž plánovaný čas příletu i skutečný čas příletu odpovídají době, kdy letadlo přistálo na letišti v místě určení. Do této doby se nezapočítává doba nezbytná k otevření dveří.
- 14 Soud prvního stupně se přiklonil ke stanovisku společnosti Austrian Airlines a žalobu společnost FP Passenger Service zamítl s odůvodněním, že pro účely určení skutečné délky zpoždění letu je třeba porovnat plánovaný čas příletu se skutečným časem příletu. Vzhledem k tomu, že v projednávané věci z tohoto porovnání vyplynulo, že let byl zpožděn pouze o 2 hodiny a 57 minut, soud prvního stupně rozhodl, že nárok na náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004 společnosti FP Passenger Service nelze přiznat.
- 15 Žalobkyně v původním řízení podala proti tomuto rozhodnutí odvolání k předkládajícímu soudu. Předkládající soud má za to, že je v dané věci třeba uplatnit rozsudek Soudního dvora ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141). K výpočtu rozsahu zpoždění je tudíž třeba zjistit, v jakém okamžiku by se otevřely dveře letadla, kdyby let nebyl zpožděn; tento okamžik pak lze porovnat s okamžikem, kdy se tyto dveře otevřely ve skutečnosti. V tomto ohledu předkládající soud uvádí, že ačkoliv v letových plánech není uveden plánovaný čas otevření dveří, ze zkušeností vyplývá, že doba mezi okamžikem, kdy letadlo dorazí na své parkovací stanoviště, a otevřením dveří je obecně u všech letů stejná. Z toho plyne, že doba mezi skutečným časem příletu a skutečným otevřením dveří na straně jedné a plánovaným časem příletu a plánovaným otevřením dveří na straně druhé je stejná, takže ji při výpočtu délky zpoždění nelze brát do úvahy.
- 16 Pokud je naproti tomu v určitém případě doba mezi skutečným časem příletu a skutečným otevřením dveří neobvykle dlouhá a cestující tuto skutečnost doloží, rozdíl mezi skutečnou dobou a dobou obvykle nezbytnou k otevření dveří je třeba podle předkládajícího soudu zohlednit a připočíst ho k délce zpoždění vypočtené v souladu s výše uvedenými úvahami. V projednávané věci je ovšem třeba vycházet ze zásady, že doba mezi skutečným časem příletu a skutečným otevřením dveří nepřekročila dobu obvyklou, takže ji nelze zohledňovat.
- 17 Předkládající soud uvádí, že ve vztahu k této otázce neexistuje ustálená vnitrostátní judikatura.
- 18 Za těchto okolností se Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být články 5 [až] 7 nařízení [č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že při určování délky zpoždění je – s přihlédnutím k rozsudku ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), podle něhož se za rozhodující považuje okamžik otevření dveří – třeba zohlednit rozdíl mezi skutečným časem otevření dveří a plánovaným časem příletu nebo rozdíl mezi skutečným časem otevření dveří a předpokládaným časem otevření dveří při dodržení plánovaného času příletu?“

K předběžné otázce

- 19 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být nařízení č. 261/2004, ve spojení s rozsudkem ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), vykládáno v tom smyslu, že pro účely určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující při příletu, je třeba vypočítat dobu, která uplynula mezi plánovaným časem příletu a otevřením dveří letadla.

- 20 Podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora platí, že Soudní dvůr může kdykoli na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta rozhodnout usnesením s odůvodněním, pokud se položená předběžná otázka shoduje s otázkou, o níž již Soudní dvůr rozhodl, pokud lze odpověď na tuto otázku jasně vyvodit z judikatury nebo pokud o odpovědi na položenou předběžnou otázku nelze rozumně pochybovat.
- 21 Vzhledem k tomu, že se o takový případ jedná i v posuzované věci, je třeba toto ustanovení použít.
- 22 Předně je třeba připomenout, že ze znění nařízení č. 261/2004 výslovně nevyplyvá, že cestující, jejichž let byl zpožděn při příletu, mají nárok na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce v souladu s článkem 7 tohoto nařízení, jelikož pojem „zpoždění letu“ se v rámci uvedeného nařízení doslovně vztahuje pouze k plánovanému času odletu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 31, 40 a 41).
- 23 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, ovšem Soudní dvůr rozhodl, že cestující, jejichž let byl při příletu významně zpožděn, tj. o tři hodiny nebo více, mají obdobně jako cestující, jejichž první let byl zrušen a letecký dopravce jim není schopen nabídnout přeměrování za podmínek stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004, nárok na náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, neboť jsou rovněž vystaveni nevratné časové ztrátě, a tudíž i podobnému nepohodlí (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 48, 60 a 61, jakož i ze dne 23. října 2012, *Nelson a další*, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 33, 34 a 40).
- 24 Soudní dvůr tímto stanovil časovou hranici, po jejímž překročení lze tuto časovou ztrátu podle nařízení č. 261/2004 paušálně odškodnit.
- 25 Soudní dvůr dále upřesnil, že jelikož se zmíněné nepohodlí způsobené časovou ztrátou konkretizuje při příletu, rozsah zpoždění se pro účely náhrady škody upravené v nařízení č. 261/2004 musí posuzovat podle „plánovaného času příletu“ (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61; ze dne 23. října 2012, *Nelson a další*, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 40, jakož i ze dne 26. února 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 33), přičemž tento čas je stanoven v letovém plánu a uveden na letence dotčeného cestujícího.
- 26 Plánovaný čas příletu uvedený v předchozím bodě tudíž označuje okamžik, kdy by let skončil za běžných okolností. Může se však stát, že po uplynutí tohoto okamžiku jsou cestující stále na palubě letadla, a to kvůli různým událostem, které mohou přílet zpozdít, ať už se jedná o komplikace před odletem, v průběhu cesty nebo po přistání v místě určení.
- 27 Jak vyplývá z bodů 23 a 24 tohoto ustanovení, časová ztráta oproti plánovanému času příletu, které byli vystaveni cestující, jejichž let byl zpožděn, je z hlediska práva na náhradu škody stanoveného v nařízení č. 261/2004 relevantní pouze tehdy, pokud činí alespoň tři hodiny.
- 28 Skutečnost, zda bylo této časové hranice v daném případě dosaženo, je třeba ověřit s ohledem na čas, kdy letadlo skutečně přiletělo do místa určení. Vzhledem k tomu, že skutečný čas příletu v nařízení č. 261/2004 není definován, Soudní dvůr v bodě 17 rozsudku ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), rozhodl, že pojem „skutečný čas příletu“ musí být vykládán způsobem, který zajistí jeho jednotné uplatňování v rámci Unie.
- 29 Soudní dvůr v bodě 25 zmíněného rozsudku v podstatě konstatoval, že pojem „skutečný čas příletu“ musí být vykládán v tom smyslu, že odpovídá okamžiku, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit.

- 30 Právě v tomto okamžiku je totiž ukončen stav, kdy se cestující nacházejí v uzavřeném prostoru, kde se řídí pokyny leteckého dopravce a podléhají jeho kontrole a jejich možnosti komunikace s vnějším světem jsou z technických a bezpečnostních důvodů značně omezeny a kde se nemohou libovolně věnovat svým osobním, rodinným, sociálním či pracovním záležitostem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. září 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, body 20, 22, 24 a 25).
- 31 Nakonec je třeba uvést, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), vymezil pouze význam pojmu „skutečný čas příletu“; pojem „plánovaný čas příletu“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, zejména jeho čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii), na který se poukazuje v judikatuře citované v bodě 23 tohoto usnesení, však nikterak nezpochybnil. Právě naopak, pojem „plánovaný čas příletu“, jak je definován v bodě 25 tohoto usnesení, je pro určování rozsahu jakéhokoli zpoždění letu při příletu nezbytným aspektem.
- 32 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že nařízení č. 261/2004, ve spojení s rozsudkem ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), musí být vykládáno v tom smyslu, že pro účely určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující při příletu, je třeba vypočítat dobu, která uplynula mezi plánovaným časem příletu a skutečným časem příletu, tj. okamžikem, kdy se otevrou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit.

K nákladům řízení

- 33 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.

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

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, ve spojení s rozsudkem ze dne 4. září 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), musí být vykládáno v tom smyslu, že pro účely určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující při příletu, je třeba vypočítat dobu, která uplynula mezi plánovaným časem příletu a skutečným časem příletu, tj. okamžikem, kdy se otevrou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit.

Podpisy.