



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

3. února 2022 *

„Řízení o předběžné otázce – Justiční spolupráce v občanských věcech – Příslušnost a výkon soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech – Nařízení (EU) č. 1215/2012 – Článek 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka – Zvláštní příslušnost ve věcech týkajících se smlouvy nebo nároků ze smlouvy – Pojem ‚místo, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn‘ – Smlouva o poskytování služeb – Letecká doprava – Let s potvrzenou jedinou rezervací uskutečněný ve dvou či více úsecích dvěma různými leteckými dopravci – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu – Článek 7 – Právo na náhradu škody – Zpoždění na prvním úseku letu – Žaloba na náhradu škody podaná proti leteckému dopravci zajišťujícímu první úsek letu k soudu místa příletu na tomto úseku“

Ve věci C-20/21,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) ze dne 26. listopadu 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 13. ledna 2021, v řízení

JW,

HD,

XS

proti

LOT Polish Airlines,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení S. Rodin, předseda senátu, J.-C. Bonichot a O. Spineanu-Matei (zpravodajka), soudci,

generální advokátka: L. Medina,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

* Jednací jazyk: němčina.

s ohledem na vyjádření předložená:

- za XS, HD a JW J.-C. Woickem, Rechtsanwalt,
- za LOT Polish Airlines C. Hess, Rechtsanwältin,
- za Evropskou komisi M. Heller a S. Noëm, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky 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 (Úř. věst. 2012, L 351, s. 1).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi třemi cestujícími, a sice JW, HD a XS, a leteckou společností LOT Polish Airlines ve věci vyplacení náhrady za zpoždění letu.

Právní rámec

Nařízení (ES) č. 1215/2012

- 3 V bodech 15 a 16 odůvodnění nařízení č. 1215/2012 se uvádí:
 - „(15) Pravidla pro určení příslušnosti by měla být vysoce předvídatelná a měla by vycházet ze zásady, podle které je příslušnost obecně založena na místě bydliště žalovaného. Příslušnost by měla být na tomto základě vždy určitelná, kromě několika přesně vymezených případů, kdy předmět sporu nebo smluvní volnost stran opravňuje k použití odlišného spojovacího prvku. Sídlo právnické osoby musí být v nařízení samostatně vymezeno tak, aby společná pravidla byla přehlednější a zamezilo se sporům o příslušnost.
 - (16) Kromě místa bydliště žalovaného by měla existovat i jiná kritéria pro určení příslušnosti, založená na úzké vazbě mezi soudem a podanou žalobou nebo usnadňující řádný výkon spravedlnosti. Existence této úzké vazby by měla posílit právní jistotu a předejít možnosti, aby žalovaný byl žalován v řízení před soudem členského státu, jehož příslušnost nemohl rozumně předpokládat. [...]“
- 4 Oddíl 1 kapitoly II tohoto nařízení, nadepsaný „Obecná ustanovení“, obsahuje čl. 4 odst. 1 tohoto nařízení, který zní:

„Nestanoví-li toto nařízení jinak, mohou být osoby, které mají bydliště v některém členském státě, bez ohledu na svou státní příslušnost žalovány u soudů tohoto členského státu.“

5 Článek 7 nařízení, jenž je obsažen v oddíle 2 kapitoly II tohoto nařízení nadepsaném „Zvláštní příslušnost“, stanoví:

„Osoba, která má bydliště v některém členském státě, může být v jiném členském státě žalována:

- 1) a) pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, u soudu místa, kde závazek, o němž se jedná, byl nebo měl být splněn;
- b) pro účely tohoto ustanovení a pokud nebylo dohodnuto jinak, je místem plnění zmíněného závazku:

– v případě prodeje zboží místo na území členského státu, kam zboží podle smlouvy bylo nebo mělo být dodáno,

– v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty;

[...]

[...]“

Nařízení (ES) č. 261/2004

6 Článek 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), nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

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

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 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 přiletí později než v plánovaném čase.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

7 Žalobci v původním řízení si jedinou rezervací objednali u letecké společnosti Lufthansa AG let na den 27. dubna 2019 z Varšavy (Polsko) do Male (Maledivy) s přestupem ve Frankfurtu nad Mohanem (Německo).

- 8 První úsek tohoto letu, a sice úsek z Varšavy do Frankfurtu nad Mohanem, provozovala LOT Polish Airlines. V důsledku zpožděného vzletnutí přistáli žalobci v původním řízení ve Frankfurtu nad Mohanem se zpožděním a zmeškali navazující let do Male zajišťovaný společností Lufthansa. Do cílové destinace Male přiletěli žalobci v původním řízení se zpožděním delším než 4 hodiny.
- 9 Žalobci v původním řízení podali k Amtsgericht Frankfurt (okresní soud ve Frankfurtu, Německo) žalobu založenou na nařízení č. 261/2004, kterou se domáhali toho, aby uvedený soud uložil společnosti LOT Polish Airlines povinnost zaplatit každému z nich náhradu ve výši 600 eur, protože vzdálenost mezi Varšavou a Male činí více než 3 500 kilometrů, a nahradit jim náklady právního zastoupení.
- 10 Rozsudkem ze dne 29. dubna 2020 uvedený soud žalobu odmítl jako nepřípustnou, protože s ohledem na ustanovení nařízení č. 1215/2012, jak je vyložil Soudní dvůr, není příslušný k rozhodnutí sporu, neboť místo odletu ani místo příletu určené v dotčené přepravní smlouvě se nenacházejí v jeho obvodu.
- 11 Žalobci v původním řízení podali proti tomuto rozsudku odvolání k předkládajícímu soudu, Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo). Podle nich může prvostupňový soud založit svou mezinárodní příslušnost na čl. 7 bodu 1 písm. b) nařízení č. 1215/2012. Okolnost, že místy plnění závazku vyplývajícího z uvedené přepravní smlouvy byly Varšava a Malé, podle nich nevyklučuje, že mohou existovat jiná místa, která lze rovněž kvalifikovat jako místa plnění tohoto závazku ve smyslu tohoto ustanovení.
- 12 Předkládající soud má za to, že Amtsgericht Frankfurt (okresní soud ve Frankfurtu) by na základě čl. 7 bodu 1 písm. b) nařízení č. 1215/2012 byl mezinárodně příslušný k rozhodnutí sporu, který mu byl předložen, jen v případě, že by jako „místo plnění“ závazku vyplývajícího z dotčené přepravní smlouvy mohlo být kvalifikováno místo příletu u prvního úseku dotyčného letu, tedy Frankfurt nad Mohanem.
- 13 Za těchto podmínek se Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 7 bod 1 písm. b) nařízení [č. 1215/2012] vykládán v tom smyslu, že v případě letu s potvrzenou jedinou rezervací pro celou trasu letu, který je rozdělen do dvou či více úseků, může být místem plnění ve smyslu tohoto ustanovení také místo příletu u prvního úseku letu, pokud je přeprava na těchto úsecích zajišťována dvěma různými leteckými dopravci a pokud žaloba na náhradu škody založená na nařízení [č. 261/2004] byla podána z důvodu zpoždění letu na prvním úseku a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu první úsek letu?“

K předběžné otázce

- 14 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 vykládán v tom smyslu, že v případě letu s jedinou rezervací potvrzenou pro celou trasu letu, který je rozdělen do dvou či více úseků, na nichž je přeprava zajišťována různými leteckými dopravci, a pokud je žaloba na náhradu škody založená na nařízení č. 261/2004 podána v důsledku zpoždění letu na prvním úseku zapříčiněného zpožděným vzletnutím a směřuje proti leteckému dopravci provozujícímu první úsek letu, může být jako „místo plnění“ ve smyslu tohoto ustanovení kvalifikováno místo příletu u prvního úseku letu.

- 15 Úvodem je třeba upřesnit, že žaloba v původním řízení spadá pod pojem „věci týkající se smlouvy nebo nároků ze smlouvy“ ve smyslu čl. 7 bodu 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012. V souvislosti s výkladem čl. 5 bodu 1 písm. a) nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42), který lze použít i na odpovídající normu obsaženou v čl. 7 bodě 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012, Soudní dvůr totiž rozhodl, že se pojem „věci týkající se smlouvy nebo nároku ze smlouvy“ vztahuje rovněž na žalobní nárok cestujících v letecké dopravě na náhradu za významné zpoždění letu s přestupem, založený na nařízení č. 261/2004 a směřující proti provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvním partnerem dotčeného cestujícího (rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 65), což je v projednávané věci případ společnosti LOT Polish Airlines.
- 16 Podle čl. 7 bodu 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012 osoba, která má bydliště v některém členském státě, může být v jiném členském státě žalována u soudu místa, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn. Pro účely použití tohoto ustanovení je v čl. 7 bodě 1 písm. b) druhé odrážce tohoto nařízení upřesněno, že pokud nebylo dohodnuto jinak, je takovým místem v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty.
- 17 Z judikatury Soudního dvora vyplývá, že v případě více míst poskytování služeb v různých členských státech je třeba „místem plnění“ v zásadě rozumět místo, které zajišťuje nejužší vazbu mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, přičemž tato nejužší vazba je zpravidla v místě hlavního poskytnutí služeb. Toto místo musí být v co největším možném rozsahu odvozeno z ustanovení samotné smlouvy (rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 67 a citovaná judikatura).
- 18 V tomto ohledu Soudní dvůr v souvislosti s přímým letem uskutečněným mezi dvěma členskými státy leteckou společností, která byla smluvním partnerem dotčeného cestujícího, rozhodl, že za místo hlavního poskytování služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké přepravě, musí být ze stejného důvodu považováno jak místo odletu, tak místo příletu letadla, takže soudem příslušným podle čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012 k rozhodnutí o žalobě na náhradu škody vycházející z této přepravní smlouvy a založené na nařízení č. 261/2004 je na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, body 43 a 47).
- 19 V návaznosti na tuto judikaturu Soudní dvůr v případě letu s přestupem, který se vyznačuje jedinou rezervací potvrzenou pro celou trasu letu a je rozdělen do několika úseků, na nichž je přeprava uskutečňována dvěma různými leteckými dopravci, rovněž rozhodl, že „místem plnění“ ve smyslu tohoto ustanovení může být jak místo odletu u prvního úseku letu (usnesení ze dne 13. února 2020, flightright, C-606/19, EU:C:2020:101, bod 36), tak místo příletu u posledního úseku letu (rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 73), a to bez ohledu na to, zda žaloba na náhradu škody založená na nařízení č. 261/2004 směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu poslední úsek dotčeného letu, nebo proti smluvnímu partnerovi dotčeného cestujícího, kterým není tento dopravce.
- 20 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že žaloba na náhradu škody byla podána výlučně v důsledku zpožděného vzletnutí na prvním úseku letu, jenž je předmětem smlouvy o letecké přepravě dotčené v původním řízení. Toto místo odpovídá jednomu z míst hlavního

poskytování služeb, které jsou předmětem této smlouvy, a zajišťuje tedy úzkou vazbu, požadovanou pravidly zvláštní příslušnosti uvedenými v čl. 7 bodě 1 nařízení č. 1215/2012, mezi uvedenou smlouvou a soudem, v jehož obvodu se uvedené místo nachází.

- 21 Předkládající soud se ovšem zamýšlí nad tím, zda by jeho příslušnost podle čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012 mohlo odůvodnit místo přistání u tohoto prvního úseku letu.
- 22 K tomu je třeba poznamenat, jak bylo připomenuto v bodě 17 tohoto rozsudku, že v případě více míst poskytování služeb v různých členských státech je místem, které zajišťuje nejužší vazbu mezi dotčenou smlouvou a příslušným soudem, zejména místo, kde podle této smlouvy má docházet k hlavnímu poskytování služeb (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, bod 38).
- 23 Z této judikatury a zvláště z použití částice „zejména“ vyplývá, že místa hlavního poskytování služeb – specifikovaná jako místo počátečního odletu a místo cílové destinace letu – představují jen demonstrativní výčet míst, kde by taková vazba mohla být konkretizována. Nelze totiž bez dalšího vyloučit, že s ohledem na zvláštní ujednání smlouvy o letecké přepravě mohou jiné služby než služby poskytované v místě počátečního odletu či v cílové destinaci letu případně odůvodnit příslušnost jiných soudů než těch, v jejichž obvodu se nacházejí tato místa, a sice soudů místa mezipřistání, k rozhodnutí o žalobě na náhradu škody založené na nařízení č. 261/2004.
- 24 V projednávané věci předkládající soud neuvádí žádné prvky smlouvy, které by v zájmu účelné organizace řízení mohly odůvodnit existenci dostatečně úzké vazby mezi skutkovými okolnostmi sporu v původním řízení a jeho příslušností. Bez takových informací může proto „místem plnění“ ve smyslu čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012 být místo odletu u prvního úseku letu coby jedno z míst hlavního poskytování služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké přepravě dotčené ve věci v původním řízení.
- 25 Tento závěr je v souladu s cíli blízkosti a řádného výkonu spravedlnosti uvedenými v bodě 16 odůvodnění nařízení č. 1215/2012, neboť Soudní dvůr již rozhodl, že v případě letu s přestupem, který se vyznačuje jedinou rezervací potvrzenou pro celou trasu a zahrnuje několik úseků, vykazuje místo odletu u prvního úseku letu úzkou vazbu mezi smlouvou o letecké přepravě a příslušným soudem, jak vyžadují pravidla o zvláštní příslušnosti stanovená v čl. 7 bodě 1 nařízení č. 1215/2012 (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 13. února 2020, fliightright, C-606/19, EU:C:2020:101, bod 31).
- 26 Je v souladu rovněž se zásadou předvídatelnosti pravidel pro určení příslušnosti stanovených nařízením č. 1215/2012, neboť žalobci i žalovanému umožňuje určit soudy místa odletu u prvního úseku uvedeného ve smlouvě o letecké dopravě jakožto soudy, ke kterým může být podána žaloba na náhradu škody založená na nařízení č. 261/2004.
- 27 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět, že čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letu s jedinou rezervací potvrzenou pro celou trasu letu, který je rozdělen do dvou či více úseků, na nichž je přeprava zajišťována různými leteckými dopravci, a pokud je žaloba na náhradu založená na nařízení č. 261/2004 podána výlučně v důsledku zpoždění letu na prvním úseku zapříčiněného zpožděným vzlétnutím a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu první úsek letu, nemůže být jako „místo plnění“ ve smyslu tohoto ustanovení kvalifikováno místo příletu u prvního úseku letu.

K nákladům řízení

- 28 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 (devátý senát) rozhodl takto:

Článek 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka 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 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě letu s jedinou rezervací potvrzenou pro celou trasu letu, který je rozdělen do dvou či více úseků, na nichž je přeprava zajišťována různými leteckými dopravci, a pokud je žaloba na náhradu založená na 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 podána výlučně v důsledku zpoždění letu na prvním úseku zapříčiněného zpožděným vzlétnutím a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu první úsek letu, nemůže být jako „místo plnění“ ve smyslu tohoto ustanovení kvalifikováno místo příletu u prvního úseku letu.

Podpisy.