



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

7. března 2018*

„Řízení o předběžné otázce – Prostor svobody, bezpečnosti a práva – Soudní příslušnost v občanských a obchodních věcech – Nařízení (ES) č. 44/2001 – Článek 5 bod 1 – Nařízení (EU) č. 1215/2012 – Článek 7 bod 1 – Pojem ‚pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy [nároky ze smlouvy]‘ – Smlouva o poskytování služeb – Let s přestupem uskutečněný různými leteckými dopravci – Pojem ‚místo plnění‘ – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Právo cestujících na náhradu škody v případě odepření nástupu na palubu a významného zpoždění letu – Žaloba na náhradu škody vůči provozujícímu leteckému dopravci, který nemá sídlo na území členského státu nebo s nímž cestující nemají žádný smluvní vztah“

Ve spojených věcech C-274/16, C-447/16 a C-448/16,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané rozhodnutími Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu, Německo) a Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) ze dne 3. května (C-274/16) a 14. června 2016 (C-447/16 a C-448/16), došlými Soudnímu dvoru dne 13. května a 11. srpna 2016, v řízeních zahájených

flightright GmbH

proti

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16),

Rolandem Beckerem

proti

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16),

a

Mohamedem Barkanem,

Souad Asbai,

Assiou Barkan,

Zakariou Barkanem,

Nousaibou Barkan

proti

* Jednací jazyk: němčina.

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

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

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: R. Schiano, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 6. července 2017,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za flightright GmbH J. A. Blaffertem, F. Schaalem, A. Seegersem, D. Tuacem a O. de Felicem, Rechtsanwälte,
- za Rolanda Beckera C. Hormannem, Rechtsanwalt,
- za Mohameda Barkana, Souad Asbai a jejich nezletilé děti, Assiu, Zakariu a Nousaibu Barkan, J. Kummerem a P. Wassermannem, Rechtsanwälte,
- za Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA V. Beckem a E. Schottem, Rechtsanwälte,
- za francouzskou vládu E. de Moustier, jako zmocněnkyní,
- za portugalskou vládu L. Inez Fernandesem a M. Figueiredem, jakož i M. Cancela Carvalho, jako zmocněnci,
- za švýcarskou vládu M. Schöllem, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi M. Wilderspinem a M. Heller, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 19. října 2017,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu čl. 5 bodu 1 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; oprava Úř. věst. 2008, L 269, s. 14), a čl. 7 bodu 1 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 Tyto žádosti byly předloženy v rámci sporů mezi společností flightright GmbH se sídlem v Postupimi (Německo), jakož i Mohamedem Barkanem, Souad Asbai a jejich nezletilými dětmi, Assiou, Zakariou a Nousaibou Barkan (dále jen „rodina Barkanova“) na straně jedné a společností Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (dále jen „Air Nostrum“), leteckým dopravcem se sídlem ve Valencii (Španělsko), na straně druhé, jehož předmětem je výplata náhrady za zpoždění letu (věci C-274/16

a C-448/16), a mezi Rolandem Beckerem a společností Hainan Airlines Co. Ltd, leteckým dopravcem se sídlem v Haikou (Čína), jehož předmětem je výplata náhrady za odepření nástupu na palubu (věc C-447/16).

Právní rámec

Nariadení č. 44/2001

- 3 Z bodu 2 odůvodnění nařízení č. 44/2001 vyplývá, že toto nařízení má v zájmu řádného fungování vnitřního trhu za cíl přijetí „předpis[ů], které umožní sjednotit pravidla pro určení příslušnosti v občanských a obchodních věcech a zjednodušit formality s ohledem na rychlé a jednoduché uznávání a výkon rozhodnutí členskými státy, pro které je toto nařízení závazné“.
- 4 Body 11 a 12 daného nařízení uvádějí:
 - „(11) Pravidla pro určení příslušnosti musí být vysoce předvídatelná a založená na zásadě, podle které je příslušnost obecně založena na místě bydliště žalovaného, a musí být na tomto základě vždy určitelná [přičemž příslušnost na tomto základě musí být dána vždy], kromě několika přesně určených případů, kdy předmět sporu nebo smluvní volnost stran opravňuje k použití odlišného určujícího hlediska [hraničního určovatele]. Sídlo právnické osoby musí být v nařízení samostatně vymezeno tak, aby společná pravidla byla přehlednější a zamezilo se sporům o příslušnost.
 - (12) Kromě místa bydliště žalovaného by měla existovat i jiná kritéria pro určení příslušnosti, založená na úzké vazbě mezi soudem a právním sporem nebo usnadňující řádný výkon spravedlnosti.“
- 5 Pravidla pro určení příslušnosti jsou uvedena v kapitole II téhož nařízení.
- 6 Článek 2 nařízení č. 44/2001, který je součástí oddílu 1 kapitoly II tohoto nařízení, v odstavci 1 stanoví:

„Nestanoví-li toto nařízení jinak, mohou být osoby, které mají bydliště na území některého členského státu, bez ohledu na svou státní příslušnost žalovány u soudů tohoto členského státu.“
- 7 Článek 4 odst. 1 nařízení č. 44/2001 stanoví:

„Nemá-li žalovaný bydliště na území některého členského státu, určuje se příslušnost soudů každého členského státu podle jeho vlastních právních předpisů [...]“
- 8 Článek 5 nařízení č. 44/2001, který je součástí oddílu 2 kapitoly II tohoto nařízení, nadepsaného „Zvláštní příslušnost“, v bodě 1 stanoví:

„Osoba, která má bydliště na území některého členského státu, může být v jiném členském státě žalována,

 - 1) a) pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy [nároky ze smlouvy], u soudu místa, kde závazek, o nějž 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 podle smlouvy zboží bylo nebo mělo být dodáno,

- v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty,
- c) nepoužije-li se písmeno b), použije se písmeno a).“

9 Článek 60 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví, že:

„Pro účely tohoto nařízení se v případě společností nebo jiných právnických osob nebo sdružení fyzických nebo právnických osob ‚bydlištěm‘ rozumí místo, kde má tato osoba své

- a) sídlo nebo
- b) ústředí nebo
- c) hlavní provozovnu.“

Nařízení č. 1215/2012

10 Nařízení č. 1215/2012 zrušilo nařízení č. 44/2001. Znění jeho bodu 4 odůvodnění je téměř totožné se zněním bodu 2 odůvodnění nařízení č. 44/2001.

11 Body 15 a 16 odůvodnění nařízení č. 1215/2012 zní:

„(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 [Příslušnost na tomto základě musí být dána vždy], kromě několika přesně vymezených případů, kdy předmět sporu nebo smluvní volnost stran opravňuje k použití odlišného spojujícího prvku [hraničního určovatele]. 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 právním sporem 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. [...]“

12 Článek 4 odst. 1, jenž je součástí oddílu 1 kapitoly II uvedeného nařízení, nadepsaného „Obecná ustanovení“, je totožného znění jako čl. 2 odst. 1 nařízení č. 44/2001.

13 Článek 7 bod 1, jenž je součástí oddílu 2 kapitoly II nařízení č. 1215/2012, nadepsaného „Zvláštní příslušnosti“, je téměř totožného znění jako čl. 5 bod 1 nařízení č. 44/2001.

14 Podle čl. 66 odst. 1 nařízení č. 1215/2012 se toto nařízení vztahuje pouze na řízení zahájená od 10. ledna 2015.

Nařízení (ES) č. 261/2004

- 15 Body 1, 2, 7 a 8 odůvodnění 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), zní:

„(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.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[...]

(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 [...]

(8) Toto nařízení by nemělo omezit práva provozujícího leteckého dopravce požadovat v souladu s použitelnými právními předpisy náhradu od jiných osob včetně třetích osob.“

- 16 Článek 1 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Předmět“, v odstavci 1 stanoví:

„Toto nařízení stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících, jestliže:

- a) je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli,
- b) je jejich let zrušen,
- c) je jejich let zpožděn.“

- 17 Článek 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, zní takto:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

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;

[...]

g) ‚rezervací‘ rozumí skutečnost, že cestující má letenku nebo jiný důkaz, který udává, že rezervace byla leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy přijata a evidována;

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;

[...]“

18 Článek 3 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví:

„1. Toto nařízení se použije na:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

[...]

2. Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let [...]

[...]

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.

[...]“

19 Článek 4 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Odepření nástupu na palubu“, v odstavci 3 stanoví:

„Jestliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 [...]“

20 Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odstavci 1 písm. c) stanoví:

„V případě zrušení letu:

[...]

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

i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] 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 [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 [nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

21 Článek 7 uvedeného nařízení, 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 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 přiletí později než v plánovaném čase.“

Původní řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

Věc C-274/16

- 22 Jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, dva cestující si zarezervovali u společnosti Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (dále jen „Air Berlin“) každý jednu letenku s jediným rezervačním číslem na dva lety (dále jen „let s přestupem“) z Ibizy (Baleárské ostrovy, Španělsko) do Düsseldorfu (Německo) s přestupem na Palmě de Mallorca (Baleárské ostrovy, Španělsko).
- 23 Na prvním úseku tohoto letu s přestupem, provozovaném společností Air Nostrum, mělo letadlo odlétat z Ibizy dne 25. července 2015 v 18:40 hod. a přistát v Palmě de Mallorca tentýž den v 19:20 hod.
- 24 Na druhém úseku letu mezi Palmou de Mallorca a Düsseldorfem, provozovaném společností Air Berlin, mělo letadlo odlétat dne 25. července 2015 ve 20:05 hod. a přistát v Düsseldorfu tentýž den ve 22:25 hod.
- 25 Na prvním úseku letu mezi Ibizou a Palmou de Mallorca ale došlo ke zpoždění a cestující zmeškali druhý úsek letu do Düsseldorfu, kam nakonec dorazili až dne 26. července 2015 v 11:32 hod. letem provozovaným společností Air Berlin.
- 26 Oba cestující postoupili svá práva na případné odškodnění za toto zpoždění letu společnosti flightright. Tato společnost podala proti společnosti Air Nostrum, jakožto provozujícímu leteckému dopravci, který uskutečnil první úsek letu, žalobu k Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu, Německo).
- 27 Uvedený soud uvádí, že projednání této žaloby závisí na tom, zda je mezinárodně příslušný. Tak tomu může být pouze tehdy, pokud Düsseldorf může být považován za „[místo], kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn“ ve smyslu čl. 7 bodu 1 nařízení č. 1215/2012.
- 28 Za těchto podmínek se Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Jsou-li cestující přepravováni jedním leteckým spojením sestávajícím ze dvou navazujících úseků letu bez významnější přestávky na přestupním letišti, je třeba místo příletu druhého úseku letu považovat za místo, kde závazek byl nebo měl být splněn, ve smyslu čl. 7 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 1215/2012], pokud je žaloba, která byla podána, směřována proti provozujícímu leteckému dopravci, který uskutečnil první úsek letu, na kterém došlo k anomálii, a druhý úsek letu byl uskutečněn jiným dopravcem?“

Věc C-447/16

- 29 Roland Becker uzavřel se společností Hainan Airlines se sídlem mimo Evropskou unii, která nemá v Berlíně (Německo) žádnou pobočku, smlouvu o letecké přepravě, jejímž předmětem byly dva úseky letu s jediným rezervačním číslem dne 7. srpna 2013 z Berlína do Pekingu (Čína) s přestupem v Bruselu (Belgie).
- 30 V den odletu se R. Becker na letišti v Berlíně odbavil k oběma letům. Obdržel dvě odpovídající palubní vstupenky a jeho zavazadla byla odbavena přímo až do Pekingu.

- 31 První úsek letu, uskutečněný v souladu s rezervací belgickým leteckým dopravcem Brussels Airlines, jehož přílet do Bruselu byl stanoven na 7. srpna 2013 v 8:00 hod., proběhl podle plánu. Druhý úsek letu, který měla uskutečnit společnost Hainan Airlines a který měl odlet dne 7. srpna 2013 z Bruselu v 13:40 hod., se neuskutečnil. Roland Becker v tomto ohledu tvrdí, že na letišti v Bruselu mu byl v případě tohoto úseku letu odepřen nástup na palubu bez platného důvodu a proti jeho vůli.
- 32 Roland Becker odletěl zpět do Berlína a zarezervoval si přímý let z Berlína do Pekingu. Do Pekingu přiletěl dne 8. srpna 2013.
- 33 Žalobou podanou k Amtsgericht Berlin-Wedding (Okresní soud Berlín-Wedding, Německo) se R. Becker na základě čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 domáhá zejména náhrady škody ve výši 600 eur spolu s úroky.
- 34 Rozsudkem ze dne 4. listopadu 2014 uvedený soud rozhodl, že německé soudy nemají mezinárodní příslušnost a žalobu R. Beckera odmítl jako nepřipustnou. Roland Becker podal proti tomuto rozsudku odvolání k Landgericht Berlin (Zemský soud v Berlíně, Německo). Rozsudkem ze dne 1. července 2015 tento soud zamítl odvolání R. Beckera s odůvodněním, že R. Becker měl podat žalobu k belgickým soudům, jelikož v případě letu z Bruselu do Pekingu byl místem plnění pouze Brusel.
- 35 Roland Becker podal opravný prostředek „Revision“ k Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo). Tento soud se domnívá, že vzhledem k jednotné povaze smluvního závazku společnosti Hainan Airlines přepravit R. Beckera z Berlína do Pekingu lze v souladu s rozsudkem ze dne 9. července 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439) považovat letiště Berlín-Tegel za místo plnění všech smluvních závazků společnosti Hainan Airlines, včetně závazků, které měly být splněny v souvislosti s letem z Bruselu do Pekingu, jenž měl navazovat na let z Berlína do Bruselu, jelikož R. Becker neměl jakožto cestující v letadle žádný vliv na to, zda společnost Hainan Airlines sama uskuteční i tento let nebo v tomto ohledu využije služeb jiného leteckého dopravce.
- 36 Za těchto podmínek se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Má se při přepravě cestujících v rámci dvou úseků letu bez významnější přestávky na přestupním letišti považovat rovněž místo odletu v rámci prvního úseku letu za místo, kde služby byly poskytnuty, ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky [nařízení č. 44/2001], pokud žalobní nárok na náhradu škody podle článku 7 [nařízení č. 261/2004] vychází z porušení, k němuž došlo na druhém úseku letu, a žaloba směřuje proti smluvnímu partnerovi ze smlouvy o přepravě, který je sice v případě druhého letu provozujícím leteckým dopravcem, avšak toto postavení nemá v případě prvního letu?“

Věc C-448/16

- 37 Rodina Barkanova si na 7. srpna 2010 rezervovala let s přestupem z Melilly (Španělsko) do Frankfurtu nad Mohanem (Německo) přes Madrid (Španělsko) se společností Iberia Airlines, Líneas Aéreas de España (dále jen „Iberia“). Z potvrzení o rezervaci vystaveného společností Iberia vyplývá, že let mezi Melillou a Madridem měla uskutečnit společnost Air Nostrum a let mezi Madridem a Frankfurtem nad Mohanem společnost Iberia; mezi těmito dvěma lety neměla být na přestupním letišti významnější přestávka.
- 38 Vzhledem k tomu, že odlet z Melilly do Madridu byl o 20 minut opožděn, zmeškala rodina Barkanova druhý let do Frankfurtu nad Mohanem a dorazila do cílového místa určení se čtyřhodinovým zpožděním.

- 39 Rozsudkem ze dne 28. ledna 2015 rozhodl Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) o žalobě, kterou se rodina Barkanova na základě nařízení č. 261/2004 domáhala zejména náhrady škody za uvedené zpoždění letu ve výši 250 eur za každého člena této rodiny, tak, že uložil společnosti Air Nostrum povinnost vyplatit žalobcům požadovanou náhradu.
- 40 Rozsudkem ze dne 20. srpna 2015 rozhodl Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) ve věci odvolání podaného společností Air Nostrum o mezinárodní nepřislušnosti německých soudů. Podle tohoto soudu byly pouze Melilla a Madrid předpokládanými místy plnění v rámci letu mezi Melillou a Madridem, během něhož došlo k narušení přepravy, přičemž oba lety musí být navzdory jediné rezervaci považovány za samostatné lety.
- 41 Rodina Barkanova podala opravný prostředek „Revision“ k Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr). Zaprvé se uvedený soud domnívá, že ačkoli je nesporné, že mezi rodinou Barkanovou a společností Air Nostrum neexistuje žádný přímý smluvní vztah, nemá tato skutečnost žádný vliv na smluvní povahu nároku na náhradu škody stanovenou nařízením č. 261/2004. Zadruhé má uvedený soud za to, že skutečnost, že společnost Air Nostrum nemá jakožto provozující letecký dopravce žádné smluvní závazky, které musí plnit v cílovém místě určení letu s přestupem, tedy ve Frankfurtu nad Mohanem, nebrání kvalifikaci tohoto místa jako „[místa plnění]“ ve smyslu čl. 5 bodu 1 nařízení č. 44/2001, jelikož cílem nařízení č. 261/2004 je posílit, a nikoli oslabit právní postavení cestujících v letecké dopravě. Zdá se tedy odůvodněné, aby smluvní závazky, které musí splnit v cílovém místě určení letu s přestupem smluvní protistrana rodiny Barkanovy, tedy společnost Iberia, nesla společnost Air Nostrum jakožto provozující letecký dopravce. Ostatně z hmotněprávního pohledu by provozující letecký dopravce měl v každém případě odškodnit cestujícího, pokud tento cestující dosáhne cílového místa určení s významným zpožděním z důvodu předchozího letu, který tento dopravce uskutečnil se zpožděním.
- 42 Za těchto podmínek se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. a) [nařízení č. 44/2001] vykládán v tom smyslu, že se výraz ‚[může být žalována, pokud předmět sporu tvoří nároky ze smlouvy]‘, vztahuje rovněž na nárok na náhradu škody na základě článku 7 [nařízení č. 261/2004], uplatňovaný vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvní protistranou dotčeného cestujícího?
- 2) V případě, že se použije čl. 5 odst. 1 [nařízení č. 44/2001]:
- Má se mít v případě přepravy cestujících dvěma lety bez významnější přestávky na přestupním letišti za to, že cílové místo určení cestujícího je rovněž místem, kde služby byly poskytnuty, ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. b) druhé odrážky [nařízení č. 44/2001], pokud nárok na náhradu škody podle článku 7 [nařízení č. 261/2004] uplatňovaný v žalobě vychází z události, k níž došlo na prvním úseku letu a žaloba směřuje proti provozujícímu leteckému dopravci prvního letu, který nebyl stranou smlouvy o přepravě?“
- 43 Rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 19. srpna 2016 byly věci C-447/16 a C-448/16 spojeny pro účely písemné a ústní části řízení, jakož i rozsudku, a rozhodnutím předsedy Soudního dvora ze dne 14. září 2016 byly věci C-274/16, C-447/16 a C-448/16 spojeny pro účely ústní části řízení a rozsudku.

K předběžným otázkám

Kotázkám položeným ve věci C-447/16

K přípustnosti

- 44 Evropská komise zpochybňuje použitelnost nařízení č. 44/2001 ve věci v původním řízení, a v důsledku toho přípustnost otázky položené ve věci C-447/16.
- 45 Podle Komise z předkládacího rozhodnutí a vnitrostátního spisu vyplývá, že má společnost Hainan Airlines sídlo mimo Unii a nemá pobočku v Berlíně. Z toho lze vyvodit, že podle článku 60 nařízení č. 44/2001 nemá tato letecká společnost bydliště na území členského státu, což brání použití článku 5 tohoto nařízení a znamená použití článku 4 tohoto nařízení, podle něhož platí, že nemá-li žalovaný bydliště na území některého členského státu, určuje se příslušnost soudů každého členského státu podle jeho vlastních právních předpisů, s výhradou uplatnění výlučné příslušnosti a ujednání o příslušnosti podle ustanovení článků 22 a 23 uvedeného nařízení.
- 46 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že pokud se položené otázky týkají výkladu unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout. Z toho vyplývá, že k otázkám týkajícím se unijního práva se váže domněnka relevance. Odmítnutí rozhodnout o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem ze strany Soudního dvora je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém, nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (rozsudek ze dne 27. června 2017, Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, body 24 a 25).
- 47 V projednávaném případě Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) žádá Soudní dvůr o výklad pojmu „[místo plnění]“ ve smyslu čl. 5 bod 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001 v kontextu nároku cestujících v letecké dopravě na náhradu škody založeného na čl. 4 odst. 3 a článku 7 nařízení č. 261/2004. Jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, tento výklad je nezbytný pro určení soudu příslušného k projednání sporu ve věci v původním řízení.
- 48 Z toho vyplývá, že i otázka případné nepoužitelnosti nařízení č. 44/2001 na spor ve věci v původním řízení vyžaduje, aby Soudní dvůr provedl výklad ustanovení tohoto nařízení.
- 49 V důsledku toho je otázka položená ve věci C-447/16 přípustná.

K věci samé

- 50 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 vykládán v tom smyslu, že se použije na žalovaného, který má bydliště v třetím státě, jako je žalovaná v původním řízení.
- 51 V tomto ohledu je třeba připomenout, že se článek 5 nařízení č. 44/2001 vztahuje pouze na osoby s bydlištěm na území některého členského státu. V souladu s čl. 60 odst. 1 uvedeného nařízení se v případě společností „bydlištěm“ rozumí místo, kde má tato osoba sídlo nebo ústředí nebo hlavní provozovnu.
- 52 Z předkládacího rozhodnutí přitom vyplývá, že společnost Hainan Airlines má sídlo mimo Unii, a sice v Číně, a nemá pobočku v Berlíně (Německo). Kromě toho v tomto rozhodnutí nic nenasvědčuje tomu, že by tato letecká společnost měla pobočku v jiném členském státě.

- 53 V projednávaném případě je tedy třeba použít čl. 4 odst. 1 nařízení č. 44/2001, podle něhož platí, že nemá-li žalovaný bydliště na území některého členského státu, určuje se příslušnost soudů každého členského státu podle jeho vlastních právních předpisů.
- 54 Pro všechny případy je třeba připomenout, že je ustálenou judikaturou, že v souladu se zásadou efektivity nemohou pravidla vnitrostátního práva v praxi znemožňovat nebo nadměrně ztěžovat výkon práv přiznaných unijním právem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. června 2017, *Vinyls Italia*, C-54/16, EU:C:2017:433, bod 26 a citovaná judikatura), jako jsou práva vyplývající z nařízení č. 261/2004.
- 55 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na otázku položenou ve věci C-447/16 odpovědět tak, že čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na takového žalovaného, který má bydliště ve třetím státě, jako je žalovaná v původním řízení.

K otázkám položeným ve věcech C-274/16 a C-448/16

K první otázce ve věci C-448/16

- 56 Podstatou první otázky předkládajícího soudu ve věci C-448/16 je, zda musí být čl. 5 bod 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 vykládán v tom smyslu, že se pojem „[nároky ze smlouvy]“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje rovněž na žalobní nárok cestujících v letecké dopravě na náhradu škody za významné zpoždění letu s přestupem, uplatňovaný na základě nařízení č. 261/2004 vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvní protistranou dotčeného cestujícího.
- 57 Na úvod je třeba upřesnit, že ačkoli předkládající soud ve věci C-274/16 nevznáší žádnou otázku v tomto smyslu, odpověď na první otázku položenou ve věci C-448/16 je relevantní také pro věc C-274/16, jelikož z předkládacího rozhodnutí v posledně uvedené věci vyplývá, že ani v této věci není provozující letecký dopravce smluvní protistranou dotčeného cestujícího. V tomto ohledu je třeba dodat, že na věc C-274/16 se *ratione temporis* vztahuje nařízení č. 1215/2012, jehož čl. 7 bod 1 má téměř totožné znění jako čl. 5 bod 1 nařízení č. 44/2001, a že výklad provedený Soudním dvorem ve vztahu k posledně uvedenému ustanovení platí i pro prvně uvedené ustanovení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. března 2017, *Pula Parking*, C-551/15, EU:C:2017:193, bod 31 a citovaná judikatura).
- 58 Z judikatury Soudního dvora vyplývá, že pojem „[nároky ze smlouvy]“ musí být vykládán autonomně za účelem zajištění jeho jednotného uplatňování ve všech členských státech (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 17. června 1992, *Handte*, C-26/91, EU:C:1992:268, bod 10) a ze dne 28. ledna 2015, *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, bod 37).
- 59 V tomto ohledu Soudní dvůr zejména rozhodl, že je třeba mít za to, že pod pojem „nároky ze smlouvy“ spadají všechny závazky, které mají původ ve smlouvě, jejíž nesplnění je tvrzeno na podporu žalobcovy žaloby (rozsudek ze dne 15. června 2017, *Kareda*, C-249/16, EU:C:2017:472, bod 30 a citovaná judikatura).
- 60 Soudní dvůr rovněž upřesnil, že i když použití pravidla o zvláštní příslušnosti stanoveného ve věcech týkajících nároků ze smlouvy nevyžaduje uzavření smlouvy mezi dvěma osobami, předpokládá existenci právního závazku svobodně přijatého jednou osobou vůči jiné osobě, o který se opírá žalobcová žaloba (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 5. února 2004, *Frahuil*, C-265/02, EU:C:2004:77, body 24 až 26; ze dne 20. ledna 2005, *Engler* C-27/02, EU:C:2005:33, body 50 a 51, jakož i ze dne 28. ledna 2015, *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, bod 39).

- 61 Z toho vyplývá, jak uvedl generální advokát v bodě 54 svého stanoviska, že se pravidlo o zvláštní příslušnosti ve věcech týkajících nároků ze smlouvy uvedené v čl. 5 bodu 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 a čl. 7 bodu 1 písm. a) nařízení č. 1215/2012 zakládá na důvodu žaloby, a nikoli na identitě stran (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 15. června 2017, Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, body 31 a 33).
- 62 V tomto ohledu druhá věta článku 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004 upřesňuje, že 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.
- 63 Tento dopravce tudíž musí být považován za osobu plnící povinnosti svobodně přijaté vůči smluvní protistraně dotčených cestujících. Tyto povinnosti jsou zakotveny ve smlouvě o letecké dopravě.
- 64 Za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věcech v původním řízení, musí být tedy návrh na náhradu škody za významné zpoždění letu uskutečněného provozujícím leteckým dopravcem, jako je společnost Air Nostrum, který není smluvní protistranou dotčených cestujících, považován za návrh podaný v souvislosti s nároky ze smluv o letecké přepravě uzavřených mezi těmito cestujícími a společnostmi Air Berlin a společností Iberia.
- 65 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první otázku ve věci C-448/16 odpovědět tak, že čl. 5 bod 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „nároky ze smlouvy“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje rovněž na žalobní nárok cestujících v letecké dopravě na náhradu škody za významné zpoždění letu s přestupem, uplatňovaný na základě nařízení č. 261/2004 vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvní protistranou dotčeného cestujícího.

K otázce ve věci C-274/16 a druhé otázce ve věci C-448/16

- 66 Podstatou otázky předkládajícího soudu ve věci C-274/16 a druhé otázky předkládajícího soudu ve věci C-448/16 je, zda musí být čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 a čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 vykládány v tom smyslu, že pokud v případě letu s přestupem uskutečňují přepravu na jednotlivých úsecích letu dva různí letečtí dopravci a pokud se žaloba na náhradu škody za významné zpoždění tohoto letu s přestupem podle nařízení č. 261/2004 zakládá na narušení přepravy, ke kterému došlo na prvním úseku letu, který uskutečnil letecký dopravce, který není smluvní protistranou dotčených cestujících, je „[místem plnění]“ tohoto letu s přestupem ve smyslu těchto ustanovení místo příletu druhého úseku letu.
- 67 V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, pokud jde o čl. 5 bod 1 písm. b) druhou odrážku nařízení č. 44/2001, že v případě více míst poskytování služeb v různých členských státech, je třeba v zásadě místem plnění rozumět místo, které zajišťuje nejužší vztah mezi smlouvou a příslušným soudem, přičemž nejužší vztah je zpravidla v místě hlavního poskytnutí služeb (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 9. července 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, body 35 až 38, a ze dne 11. března 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, bod 33). Toto místo musí být v co největším možném rozsahu odvozeno z ustanovení samotné smlouvy (rozsudek ze dne 11. března 2010, Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, bod 38).
- 68 Soudní dvůr tak, pokud jde o téže ustanovení, v souvislosti s přímým letem uskutečněným smluvní protistranou dotčeného cestujícího, konstatoval, že jak místo odletu, tak místo příletu letadla musí být ze stejného důvodu považovány za místo hlavního poskytnutí služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké přepravě, čímž odůvodnil, proč je k rozhodnutí o návrhu na náhradu škody – který se zakládá na této smlouvě o přepravě a nařízení č. 261/2004 – na základě volby žalobce soud, v jehož obvodě se nachází místo odletu nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána v uvedené smlouvě (rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, body 43 a 47).

- 69 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že i když se pojem „místo plnění“ použitý v rozsudku ze dne 9. července 2009, *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), vztahuje k přímému letu uskutečněnému smluvní protistranou dotčeného cestujícího, použije se *mutatis mutandis* v takových případech, o jaké se jedná ve věcech v původním řízení, kde rezervovaný let s přestupem zahrnuje dva lety a provozující letecký dopravce dotčeného letu neuzavřel smlouvu přímo s dotčenými cestujícími.
- 70 Pravidlo zvláštní příslušnosti v oblasti poskytování služeb stanovené v čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001 a čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012 označuje jako příslušný soud „[místa] na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty“.
- 71 V tomto ohledu je třeba konstatovat, že taková smlouva o letecké dopravě, jako jsou smlouvy dotčené ve věcech v původním řízení, jejímž znakem je jediná rezervace pro celou trasu, stanoví povinnost leteckého dopravce přepravit cestujícího z bodu A do bodu C. Taková přeprava představuje službu, v jejímž případě se jedno z míst jejího hlavního poskytnutí nachází v bodě C.
- 72 Tento závěr není zpochybněn skutečností, že provozující letecký dopravce, který není smluvní protistranou dotčených cestujících, zajišťuje pouze přepravu v rámci letu, který nekončí v místě příletu druhého úseku letu s přestupem, neboť smlouva o letecké dopravě týkající se letu s přestupem zahrnuje přepravu těchto cestujících do místa příletu druhého úseku letu.
- 73 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že v případě letu s přestupem je místem plnění takového letu ve smyslu čl. 5 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 44/2001 a čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012 místo příletu druhého úseku letu, jakožto jedno z hlavních míst poskytnutí služeb, na které se vztahuje smlouva o letecké dopravě.
- 74 Vzhledem k tomu, že toto místo je dostatečně úzce spojené se skutkovými okolnostmi sporu, a tudíž zaručuje úzkou vazbu požadovanou pravidly o zvláštní příslušnosti uvedenými v čl. 5 bodě 1 nařízení č. 44/2001 a čl. 7 bodu 1 nařízení č. 1215/2012 mezi smlouvou o letecké přepravě a příslušným soudem, splňuje cíl blízkosti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, bod 44).
- 75 Toto řešení také splňuje zásadu předvídatelnosti sledovanou týmiž pravidly, jelikož jak žalobci, tak žalovanému umožňuje určit soud místa příletu druhého úseku letu, jak je stanoveno v uvedené smlouvě o letecké dopravě, jakožto soud, kterému věc může být předložena (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 9. července 2009, *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, bod 45, jakož i ze dne 4. září 2014, *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145, bod 41).
- 76 V tomto ohledu nelze přijmout argument společnosti Air Nostrum, která tvrdí, že je pro ni jakožto poskytovatele vnitrostátního letu ve Španělsku, nemožné vyhodnotit riziko, zda bude žalována u soudu v Německu.
- 77 Nebylo totiž zpochybněno, že ve věcech v původním řízení se smlouvy o letecké přepravě týkaly letu s přestupem, který byl předmětem jediné rezervace zahrnující oba tyto lety, jež odkazovala jak na první let uskutečněný provozujícím leteckým dopravcem, tak na druhý let do cílového místa určení. Kromě toho je třeba vzít v úvahu, jak vyplývá z bodů 62 a 63 tohoto rozsudku, že v rámci dobrovolně uzavřených obchodních dohod mezi leteckými dopravci se má za to, že provozující letecký dopravce, který neuzavřel smlouvu s cestujícím, jedná v zastoupení leteckého dopravce, jenž je smluvní protistranou dotčeného cestujícího.
- 78 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je třeba na otázku ve věci C-274/16 a druhou otázku ve věci C-448/16 odpovědět tak, že čl. 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 a čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 musí být vykládány v tom smyslu, že pokud v případě letu s přestupem uskutečňují přepravu na jednotlivých úsecích letu dva různí letečtí dopravci a pokud

se žaloba na náhradu škody za významné zpoždění tohoto letu s přestupem podle nařízení č. 261/2004 zakládá na narušení přepravy, ke kterému došlo na prvním úseku letu, který uskutečnil letecký dopravce, který není smluvní protistranou dotčených cestujících, je „[místem plnění]“ tohoto letu s přestupem ve smyslu těchto ustanovení místo příletu druhého úseku letu.

K nákladům řízení

- 79 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původních řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporům probíhajícím před předkládajícími soudy, jsou k rozhodnutí o nákladech řízení příslušné uvedené soudy. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

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

- 1) Článek 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že se nepoužije na takového žalovaného, který má bydliště ve třetím státě, jako je žalovaná v původním řízení.
- 2) Článek 5 bod 1 písm. a) nařízení č. 44/2001 musí být vykládán v tom smyslu, že se pojem „nároky ze smlouvy“ ve smyslu tohoto ustanovení vztahuje rovněž na žalobní nárok cestujících v letecké dopravě na náhradu škody za významné zpoždění letu s přestupem, uplatňovaný na základě 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, vůči provozujícímu leteckému dopravci, který není smluvní protistranou dotčeného cestujícího.
- 3) Článek 5 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 44/2001 a čl. 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 vykládány v tom smyslu, že pokud v případě letu s přestupem uskutečňují přepravu na jednotlivých úsecích letu dva různé letečtí dopravci a pokud se žaloba na náhradu škody za významné zpoždění tohoto letu s přestupem podle nařízení č. 261/2004 zakládá na narušení přepravy, ke kterému došlo na prvním úseku letu, který uskutečnil letecký dopravce, který není smluvní protistranou dotčených cestujících, je „[místem plnění]“ tohoto letu s přestupem ve smyslu těchto ustanovení místo příletu druhého úseku letu.

Podpisy.