



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

11. července 2019*

„Řízení o předběžné otázce – Doprava – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 1 písm. c) – Článek 7 odst. 1 – Právo na náhradu – Let s mezipřistáním – Let sestávající ze dvou úseků provozovaných různými leteckými dopravci – Významné zpoždění vzniklé v rámci druhého úseku s místem odletu i přiletu mimo Evropskou unii, provozovaného dopravcem se sídlem ve třetí zemi“

Ve věci C-502/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Městského soudu v Praze (Česká republika) ze dne 17. května 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 30. července 2018, v řízení

CS a další

proti

Českým aeroliniím a.s.,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení K. Jürimäe, předsedkyně senátu, D. Šváby (zpravodaj) a S. Rodin, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za CS a další R. Jehnem, advokátem,
- za České aerolinie a.s. J. Horníkem, advokátem,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyni, ve spolupráci s P. Garofolim, avvocato dello Stato,
- za Evropskou komisi P. Němečkovou a N. Yerrell, jako zmocněnkyněmi,

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

* Jednací jazyk: čeština.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 5 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).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi CS a dalšími (dále jen „dotyční cestující“) na jedné straně a leteckým dopravcem České aerolinie a.s. na straně druhé, ve kterém jde o to, že tento dopravce odepřel náhradu dotyčným cestujícím, jejichž let s mezipřistáním byl na příletu významně zpožděn.

Právní rámec

- 3 Článek 2 písm. b) a c) nařízení č. 261/2004 stanoví:

„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;
- c) ‚doprovacem Společenství‘ rozumí letecký dopravce s platným provozním povolením uděleným členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům [(Úř. věst. 1992, L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3)];“

- 4 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavcích 1 a 5 stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

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

[...]

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.“

- 5 Článek 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení 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 informování alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
- ii) nejsou [jsou] o zrušení informování ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] 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 [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.“

6 Článek 7 odst. 1 tohoto nařízení stanoví:

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

[...]

c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

[...]“

7 Článek 13 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody [požadovat náhradu škody po provozujícím leteckém dopravci] podle použitelných právních předpisů.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 8 Každý z jedenácti dotyčných cestujících si zarezervoval u Českých aerolinií let z Prahy (Česká republika) do Bangkoku (Thajsko) přes Abú Dhabí (Spojené arabské emiráty).
- 9 V rámci tohoto letu s mezipřistáním provozovaly České aerolinie jeho první úsek z Prahy do Abú Dhabí, který proběhl v souladu s letovým plánem a bez zpoždění na příletu v místě určení. Naproti tomu druhý úsek letu, provozovaný v rámci dohody o sdílení kódů společností Etihad Airways, která není „leteckým dopravcem Společenství“ ve smyslu čl. 2 písm. c) nařízení č. 261/2004, a sice úsek z Abú Dhabí do Bangkoku, byl na příletu opožděn o 488 minut.
- 10 Vzhledem k tomu, že České aerolinie odmítly zaplatit dotyčným cestujícím náhradu upravenou v čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, podali tito cestující proti shora uvedenému dopravci žalobu k příslušnému českému soudu prvního stupně. Tento soud jejich nároku na náhradu vyhověl, neboť měl mimo jiné za to, že i když úsek letu, během něhož došlo k významnému zpoždění, neprovedly České aerolinie, bylo možné jejich povinnost k zaplacení této náhrady založit na čl. 3 odst. 5 poslední větě nařízení č. 261/2004.

- 11 Předkládající soud, Městský soud v Praze (Česká republika), uvedené rozhodnutí v odvolacím řízení potvrdil. Ve svém rozsudku ze dne 26. dubna 2016 předkládající soud mimo jiné rozhodl, že není nutné předkládat Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, neboť výklad čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004 lze jednoznačně dovodit ze znění tohoto nařízení a z rozsudku ze dne 28. února 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Dle názoru předkládajícího soudu z uvedeného ustanovení v tomto ohledu vyplývá, že za škodu vzniklou dotyčným cestujícím v důsledku zpoždění části letu s mezipřistáním, kterou provozovala společnost Etihad Airways, odpovídají těmto cestujícím přímo České aerolinie, neboť pojmovým znakem právního institutu zastoupení je, že se úkony zástupce přičítají přímo zastoupenému. Dále byl podle předkládajícího soudu tento výklad uvedeného nařízení i zcela příslušným skutkovému stavu, který mu byl předložen, a spravedlivý, když odpovědnost smluvního dopravce plyne ze smlouvy a dopravce se jí nemůže zprostit tím, že část letu, kde došlo k zpoždění, provozoval někdo jiný, přičemž taková situace je obdobná jako u jakékoli jiné subdodávky.
- 12 Tento rozsudek byl ale zrušen nálezem Ústavního soudu (Česká republika) ze dne 31. října 2017. Tímto nálezem Ústavní soud předkládajícímu soudu uložil, aby se vypořádal s argumenty, jimiž se České aerolinie odvolávaly na rozhodnutí Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), který v obdobném kontextu dovodil, že odpovědnost smluvního dopravce nemůže být dána, neboť nebyl provozujícím leteckým dopravcem.
- 13 Předkládající soud v novém odvolacím řízení po zrušení svého rozsudku Ústavním soudem konstatuje, že žaloba na náhradu podaná dotyčnými cestujícími může být úspěšná jen tehdy, je-li možné smluvního dopravce, v daném případě České aerolinie, činit odpovědným za významné zpoždění na příletu v případě letu provozovaného mimo Evropskou unii leteckým dopravcem se sídlem rovněž mimo Unii, v tomto případě společností Etihad Airways. Podle předkládajícího soudu zde pro kladný závěr svědčí požadavek na vysokou úroveň ochrany cestujících, zvláště v případě, kdy se jedná – tak jako v projednávané věci – o let s mezipřistáním, jehož část provozuje mimo Unii letecký dopravce, který není leteckým dopravcem Společenství, v důsledku čehož se nařízení č. 261/2004 nepoužije. Pro záporný závěr naproti tomu svědčí skutečnost, že podle tohoto nařízení má povinnost k náhradě upravené v jeho čl. 7 odst. 1 písm. c) provozující letecký dopravce, což podle předkládajícího soudu potvrzuje judikatura Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr).
- 14 Za těchto podmínek se Městský soud v Praze rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je dána povinnost dopravce Společenství k náhradě újmy cestujícímu dle čl. 3 odst. 5 věty druhé [nařízení č. 261/2004] v případě, kdy dopravce Společenství jako smluvní dopravce provozoval prvou část letu s mezipřistáním na letišti třetí země, z něj v rámci sdílení kódů [...] provedl druhou část letu dopravce, který není dopravcem Společenství, a ke zpoždění na příletu na cílové letišti delšímu než tři hodiny došlo pouze v druhé části letu?“

K předběžné otázce

- 15 Podstatou předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, ve spojení s jeho čl. 3 odst. 5, vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu na letiště umístěné ve třetí zemi přes letiště v jiné třetí zemi, může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ ve druhém úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provozoval první úsek letu.

- 16 Na úvod je třeba zaprvé připomenout, že let s jedním nebo více navazujícími lety, které jsou předmětem jediné rezervace, představuje pro účely nároku cestujících na náhradu podle nařízení č. 261/2004 jeden celek (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. května 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, body 18 a 19 a citovaná judikatura) s tím důsledkem, že se použitelnost nařízení č. 261/2004 posoudí se zřetelem k původnímu místu odletu a cílovému místu určení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. května 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 25).
- 17 Nařízení č. 261/2004 se podle jeho čl. 3 odst. 1 písm. a) vztahuje mimo jiné na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva.
- 18 Takový let s mezipřistáním, o jaký jde ve věci v původním řízení, směřující z Prahy do Bangkoku přes Abú Dhabí, který byl uskutečněn z letiště umístěného na území členského státu, tedy do působnosti nařízení č. 261/2004 spadá.
- 19 Zadruhé Soudní dvůr rozhodl, že na cestující, jejichž let byl zpožděn, je nutno nahlížet tak, že jim svédčí právo na náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, ve spojení s jeho čl. 7 odst. 1, v případě, kdy při příletu do cílového místa určení utrpěli časovou ztrátu v rozsahu tří hodin nebo více (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, a ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 38).
- 20 Pokud jde o otázku, kdo je povinen platit náhradu v případě významného zpoždění na příletu v případě takového letu s mezipřistáním, o jaký jde ve věci v původním řízení, ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se nemůže jednat o nikoho jiného než o „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu čl. 2 písm. b) tohoto nařízení.
- 21 Je tedy třeba určit, zda v takové situaci, o jakou jde ve věci v původním řízení, pod tuto kvalifikaci spadá letecký dopravce, jakým jsou České aerolinie.
- 22 Podle čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 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“.
- 23 Tato definice tedy stanoví dvě kumulativní podmínky, aby mohl být letecký dopravce kvalifikován jako „provozující letecký dopravce“, a to uskutečnění příslušného letu a existenci smlouvy uzavřené s cestujícím (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 18).
- 24 V daném případě, jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, je nesporné, že České aerolinie skutečně provedly let v rámci přepravní smlouvy uzavřené s dotýcnými cestujícími.
- 25 V důsledku toho musí být České aerolinie kvalifikovány jako „provozující letecký dopravce“, a jsou tedy, s výhradou čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, povinné k náhradě podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení.
- 26 Tato úvaha nemůže být zpochybněna skutečností, na niž v písemném vyjádření poukazují České aerolinie, že zpoždění, které utrpěli cestující ve věci v původním řízení, nemá svůj původ v první části letu s mezipřistáním provozované tímto leteckým dopravcem, nýbrž v jeho druhé části provozované jiným leteckým dopravcem.
- 27 V tomto ohledu je třeba nejprve uvést – jak vyplývá z judikatury citované v bodě 16 tohoto rozsudku – že lety s jedním nebo více navazujícími lety, na něž byla učiněna jediná rezervace, musejí být chápány jako jeden celek s tím důsledkem, že v rámci takových letů se provozující letecký dopravce, který provedl první let, nemůže bránit s odvoláním na špatné provedení pozdějšího letu provozovaného jiným leteckým dopravcem.

- 28 Dále je v čl. 3 odst. 5 druhé větě nařízení č. 261/2004 upřesněno, 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.
- 29 V takové situaci, o jakou jde ve věci v původním řízení, kde v rámci letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, je druhý úsek letu prováděn na základě dohody o sdílení kódů jiným provozujícím leteckým dopravcem, než který uzavřel smlouvu o přepravě s dotčenými cestujícími a provedl první úsek letu, tedy posledně uvedený dopravce zůstává ve smluvním vztahu s cestujícími i v rámci provádění druhého úseku letu.
- 30 Závěr, že v případě letu s mezipřistáním, na něž byla učiněna jediná rezervace a který byl proveden v rámci dohody o sdílení kódů, je provozující letecký dopravce, který provedl první úsek letu, povinen k náhradě i v případě zpoždění vzniklého během druhého úseku letu provozovaného jiným leteckým dopravcem, je mimoto možné podepřít i cílem spočívajícím v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, který je uveden v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004. Takové řešení totiž umožňuje zaručit, že přepravovaní cestující obdrží náhradu od provozujícího leteckého dopravce, který s nimi uzavřel smlouvu o přepravě, aniž jsou nuceni ohlížet se na opatření, která tento dopravce přijal k provedení druhého úseku letu s mezipřistáním.
- 31 Konečně je třeba připomenout, že podle článku 13 nařízení č. 261/2004 není splněním povinností provozujícího leteckého dopravce na základě nařízení č. 261/2004 dotčeno jeho právo požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jakékoli osoby, která způsobila, že tento dopravce nesplnil své povinnosti, včetně třetích osob (rozsudek ze dne 11. května 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 29 a citovaná judikatura).
- 32 Zvláště v případě letu s mezipřistáním, na něž byla učiněna jediná rezervace a který je prováděn v rámci dohody o sdílení kódů, proto bude případně na provozujícím leteckém dopravci, který byl povinen zaplatit náhradu podle nařízení č. 261/2004 z důvodu významného zpoždění části letu, kterou sám neprovozoval, aby se náhrady za finanční výdaj, který mu tím vznikl, domáhal na provozujícím leteckém dopravci, který za toto zpoždění nese odpovědnost.
- 33 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, ve spojení s jeho čl. 3 odst. 5, musejí být vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu na letiště umístěné ve třetí zemi přes letiště v jiné třetí zemi, může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ ve druhém úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provozoval první úsek letu.

K nákladům řízení

- 34 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 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, ve spojení s čl. 3 odst. 5 nařízení č. 261/2004, musejí být

vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu na letiště umístěné ve třetí zemi přes letiště v jiné třetí zemi, může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ ve druhém úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provozoval první úsek letu.

Podpisy.