



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUĐOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

zo 7. septembra 2017*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 7 ods. 1 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Let skladajúci sa z niekoľkých úsekov – Pojem „vzdialenosť“, ktorá sa má zohľadniť“

Vo veci C-559/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko) zo 4. októbra 2016 a doručený Súdnemu dvoru 4. novembra 2016, ktorý súvisí s konaním:

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

proti

Brussels Airlines SA/NV,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory M. Vilaras, sudcovia J. Malenovský (spravodajca) a M. Safjan,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- B. Bossen, A. Bossen a G. Gräßmann, v zastúpení: F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- Brussels Airlines SA/NV, v zastúpení: D. Smielick, Rechtsanwalt,
- francúzska vláda, v zastúpení: D. Colas, E. de Moustier a M.-L. Kitamura, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci M. P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 7 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).
- 2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu, v ktorom vystupujú Birgit Bossen, Anja Bossen a Gudula Gräßmann proti Brussels Airlines SA/NV vo veci výšky náhrady, ktorú im má táto letecká spoločnosť vyplatiť z dôvodu veľkého meškania svojho letu.

Právny rámec

- 3 Článok 2 písm. h) nariadenia č. 261/2004 s názvom „Definície“ uvádza:

„Na účely tohto nariadenia:

...

h) ‚cieľové miesto‘ znamená miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade priamo prípojných letov, cieľové miesto posledného letu; použiteľné náhradné prípojné lety sa neberú do úvahy, ak sa dodrží pôvodný plánovaný čas priletu.“

- 4 Podľa článku 5 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia:

„1. V prípade zrušenia letu príslušn[i] cestujúc[i]:

...

- c) ...majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
 - i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
 - ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu.
 - iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.“

5 Článok 6 uvedeného nariadenia znie:

„Meškanie

1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie voči plánovanému času odletu:

- a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1500 km alebo menej; alebo
- b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km; alebo
- c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

- i) pomoc bližšie určenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a
- ii) keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu, pomoc podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a článku 9 ods. 1 písm. c); a
- iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a).

2. V každom prípade sa pomoc ponúka v časových limitoch ustanovených vyššie v súvislosti s každou kategóriou vzdialenosti.“

6 Článok 7 rovnakého nariadenia uvádza:

„Právo na náhradu

1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

- a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;
- b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;
- c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas priletu. ...

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 a 2 sa merajú metódou ortodromickej dráhy.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

7 Žalobkyne si v Brussels Airlines rezervovali prepravu z Ríma (Taliansko) do Hamburgu (Nemecko) s prestupom v Bruseli (Belgicko). Let z Ríma do Bruselu mal odletieť o 10.25 hod. a pristáť o 12.40 hod., let z Bruselu do Hamburgu mal odletieť o 13.35 hod. a pristáť o 14.45 hod.

8 Let z Ríma do Bruselu mal meškanie. Lietadlo pristálo v Bruseli až o 13.22 hod. a žalobkyne už nemohli stihnúť svoj prípojný let.

- 9 Do Hamburgu sa potom prepravili nasledujúcim letom, ktorý pristál o 18.35 hod., t. j. s meškaním v trvaní troch hodín a päťdesiat minút v porovnaní s pôvodne plánovaným časom priletu.
- 10 Vzdialenosť medzi Rímom a Hamburgom je podľa metódy ortodromickej dráhy 1 326 km. Vzdialenosť medzi Rímom a Bruselom je 1 173 km a vzdialenosť medzi Bruselom a Hamburgom je 483 km, čiže celková vzdialenosť týchto dvoch letov spolu je 1 656 km.
- 11 Žalobkyne podali žalobu na Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko) o zaplatenie náhrady vo výške 400 eur pre každú z nich na základe článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004.
- 12 Vnútroštátny súd uvádza, že medzi účastníkmi konania je nesporné, že žalobkyne majú právo na náhradu z dôvodu veľkého meškania letu, pričom Brussels Airlines im okrem toho už z tohto dôvodu zaplatila každej po 250 eur.
- 13 Žalobkyne sa teraz domáhajú dodatočnej sumy pre každú po 150 eur, keďže vypočítaná vzdialenosť by podľa nich mala zahŕňať obidva úseky ich letu, nie rovnať sa ortodromickej dráhe medzi Rímom a Hamburgom, a teda by mala byť väčšia než 1 500 km.
- 14 Za týchto okolností sa Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 7 ods. 1 druhý pododsek nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že pojem „vzdialenosť“ zahŕňa len priamu vzdialenosť medzi miestom odletu a posledným cieľovým miestom, ktorá sa stanoví metódou ortodromickej dráhy, a to nezávisle od letovej trasy, ktorá sa skutočne vykonala?“

O prejudiciálnej otázke

- 15 Svojou prejudiciálnou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že pojem „vzdialenosť“ zahŕňa v prípade leteckých spojení s prestupom jedine vzdialenosť medzi miestom prvého odletu a cieľovým miestom, ktorá sa musí vypočítať metódou ortodromickej dráhy, a to bez ohľadu na skutočnú vzdialenosť prekonanú letom.
- 16 Najskôr je potrebné konštatovať, že je nesporné, že let žalobkýň vo veci samej mali pri svojom pristátí v cieľovom mieste meškание, z ktorého im vzniká právo na náhradu. V tejto veci je teda sporné jedine určenie výšky tejto náhrady podľa podmienok stanovených v článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004.
- 17 Najprv je potrebné pripomenúť, že znenie článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 predovšetkým uvádza, že ak sa odkazuje na tento článok, cestujúci dostanú náhradu vo výške pohybujúcej sa od 250 do 600 eur podľa vzdialenosti prekonanej dotknutým letom, vzhľadom na posledné cieľové miesto dotknutého cestujúceho, pričom táto vzdialenosť sa vypočíta v súlade s článkom 7 ods. 4 tohto nariadenia metódou ortodromickej dráhy.
- 18 V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že aj keď článok 5 nariadenia č. 261/2004 týkajúci sa zrušených letov odkazuje na článok 7 uvedeného nariadenia, naproti tomu to neplatí v prípade článku 6 tohto nariadenia, ktorý sa týka meškania.
- 19 Súdny dvor však pripomenul, že každý akt Únie sa musí vykladať v súlade s celým primárnym právom vrátane zásady rovnosti zaobchádzania, ktorá vyžaduje, aby sa porovnateľné situácie neposudzovali rozdielne a rozdielne situácie neposudzovali rovnako, ak takéto posudzovanie nie je objektívne odôvodnené (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 33).

- 20 Súdny dvor pritom konštatoval, že cestujúci, ktorých let mešká aspoň tri hodiny, a cestujúci, ktorých let bol zrušený a presmerovaný za podmienok, ktoré nie sú v súlade s limitmi stanovenými v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004, sa musia považovať za cestujúcich nachádzajúcich sa v porovnateľných situáciách, keďže im to všetkým spôsobilo podobné nepohodlie, ktoré je základom ich odškodnenia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 34).
- 21 Z toho vyplýva, že nariadenie č. 261/2004 je potrebné vykladať v tom zmysle, že cestujúci, ktorých let mešká aspoň tri hodiny, majú také isté právo na náhradu škody ako cestujúci zrušených letov, ktoré boli presmerované za podmienok, ktoré nie sú v súlade s limitmi stanovenými v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004 (rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 38).
- 22 Túto judikatúru je potrebné chápať tak, že vyžaduje, aby sa s týmito dvomi kategóriami cestujúcich uvedenými v predchádzajúcom bode zaoberalo rovnako nielen v súvislosti so samotným vznikom práva na náhradu, ale tiež v súvislosti s výškou takejto náhrady.
- 23 Práve vzhľadom na túto požiadavku je potrebné vykladať článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, ako aj článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) tohto nariadenia.
- 24 Ako pritom vyplýva zo znenia týchto ustanovení, upravujú právo cestujúcich na náhradu bez toho, aby rozlišovali, či sa dostanú do svojho cieľového miesta priamym letom, alebo prostredníctvom letu s prestupom.
- 25 To isté musí platiť pre výpočet výšky takejto náhrady škody.
- 26 Výber a rozsah jednotlivých opatrení prijatých normotvorcom Únie v rámci nariadenia č. 261/2004 sa líši v závislosti od rozsahu ujmy spôsobenej cestujúcim (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 85). Rozličné úrovne výšky náhrady cestujúcim sa v dôsledku toho musia zvažovať tak, že odrážajú rozdiely v rozsahu nepohodlia, ktoré bolo dotknutým cestujúcim spôsobené za predpokladov uvedených v článku 7 ods. 1 písm. a) až c) nariadenia č. 261/2004.
- 27 V tejto súvislosti už Súdny dvor spresnil, že tým, čo opodstatňuje náhradu cestujúcim, na ktorých sa vzťahuje článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) tohto nariadenia, je to, že z dôvodu zrušenia letu *in extremis* sú prakticky zbavení možnosti voľne zreorganizovať svoju cestu. Ak v dôsledku toho musia nevyhnutne z jedného alebo druhého dôvodu docestovať do konečného cieľového miesta v danom okamihu, nemôžu sa nijako vyhnúť strate času, ku ktorej dôjde v tejto novej situácii, keďže v tejto súvislosti nemajú žiadny rozhodovací priestor (rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 35).
- 28 Vzhľadom na povahu takto spôsobeného nepohodlia skutočnosť, že niektorí cestujúci, na ktorých sa vzťahuje článok 5 ods. 1 písm. c) bod iii) nariadenia č. 261/2004, sa dostanú do svojho cieľového miesta nie prostredníctvom priameho letu, ale naopak prostredníctvom letu s prestupom, čím dochádza k zväčšeniu skutočne prekonanej vzdialenosti v tomto poslednom uvedenom prípade, sama osebe nezväčšuje rozsah takéhoto nepohodlia v porovnaní s nepohodlím, ktoré bolo spôsobené cestujúcim priamych letov.
- 29 Pri určení výšky náhrady je teda potrebné zohľadniť iba vzdialenosť medzi miestom prvého odletu a cieľovým miestom bez ohľadu na trasu prípadných prestupných letov.
- 30 Následne, ako vyplýva z požiadavky uvedenej v bode 21 tohto rozsudku, je potrebné uplatniť rovnakú metódu výpočtu ako v prípade cestujúcich letov s aspoň trojhodinovým meškaním.

- 31 Konkrétnejšie, Súdny dvor spresnil, že základom ich práva na náhradu škody je nepohodlie spočívajúce v spôsobení trojhodinovej alebo dlhšej časovej straty pri príchode do ich cieľového miesta v porovnaní s pôvodným dopravným plánom, ako bol konštatovaný, vrátane prípadov prestupných letov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. februára 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 35).
- 32 Vzhľadom na povahu takto spôsobeného nepohodlia prípadné rozdiely v skutočne prekonanej vzdialenosti samej osebe nijako neovplyvňujú rozsah takéhoto nepohodlia.
- 33 Zo všetkého, čo bolo uvedené, vyplýva, že článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „vzdialenosť“ zahŕňa v prípade leteckých spojení s prestupom jedine vzdialenosť medzi miestom prvého odletu a cieľovým miestom, ktorá sa musí vypočítať metódou ortodromickej dráhy, a to bez ohľadu na skutočnú vzdialenosť prekonanú letom.

O trovách

- 34 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

Článok 7 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa má vykladať v tom zmysle, že pojem „vzdialenosť“ zahŕňa v prípade leteckých spojení s prestupom jedine vzdialenosť medzi miestom prvého odletu a cieľovým miestom, ktorá sa musí vypočítať metódou ortodromickej dráhy, a to bez ohľadu na skutočnú vzdialenosť prekonanú letom.

Podpisy