



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

zo 4. septembra 2014*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Články 2, 5 a 7 — Právo na náhradu škody v prípade veľkého meškania letov — Trvanie omeškania — Pojem „čas priletu““

Vo veci C-452/13,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landesgericht Salzburg (Rakúsko) z 31. júla 2013 a doručený Súdnemu dvoru 12. augusta 2013, ktorý súvisí s konaním:

Germanwings GmbH

proti

Ronnymu Henningovi,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: predseda deviatej komory M. Safjan, sudcovia J. Malenovský (spravodajca) a A. Prechal,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: K. Malacek, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. mája 2014,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- R. Henning, v zastúpení: A. Skrobe, Rechtsanwalt,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,
- 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

* Jazyk konania: nemčina.

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu pojmu „čas priletu“ v zmysle článkov 2, 5 a 7 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, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi leteckým prepravcom Germanwings GmbH (ďalej len „Germanwings“) a pánom Henningom vo veci zamietnutia dopravcu nahradiť škodu za údajné omeškanie, ku ktorému došlo pri jeho lete na letisko Kolín/Bonn (Nemecko).

Právny rámec

- 3 Článok 2 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Definície“, znie takto:

„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 Článok 5 uvedeného nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu...:

...

- c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

...

- 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.

...

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

...“

5 Článok 6 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Meškanie“, stanovuje:

„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 1 500 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 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu“, znie takto:

„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;

...

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas priletu nepresiahne plánovaný čas priletu pôvodne rezervovaného letu:

- a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; ...

...

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.

...

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

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

- 7 Pán Henning si kúpil letenku spoločnosti Germanwings zo Salzburgu (Rakúsko) do Kolína/Bonnu. Táto letenka uvádzala odlet z letiska v Salzburgu 11. mája 2012 o 13.30 hod. a čas priletu na letisko Kolín/Bonn v ten istý deň o 14.40 hod. Letecká trasa medzi týmito dvoma letiskami je podľa metódy ortodromickej dráhy kratšia než 1 500 kilometrov.

- 8 Dňa 11. mája 2012 štartovalo lietadlo s pánom Henningom z letiska v Salzburgu s omeškaním. Pri prilete sa kolesá podvozku dotkli pristávacej dráhy letiska Kolín/Bonn o 17.38 hod. Lietadlo sa však nachádzalo v parkovacej pozícii až o 17.43 hod., teda 3,03 hodiny po plánovanom čase priletu. Dvere lietadla sa otvorili krátko nato.
- 9 Pán Henning sa domnieva, že konečná destinácia bola dosiahnutá s omeškaním viac než 3 hodiny oproti plánovanému času priletu. Preto usudzuje, že mu prislúcha nárok na náhradu škody vo výške 250 eur na základe článkov 5 až 7 nariadenia č. 261/2004. Spoločnosť Germanwings tvrdí, že pri skutočnom pristátí, teda v momente, keď sa kolesá lietadla dotkli pristávacej dráhy letiska Kolín/Bonn, bolo omeškanie oproti plánovanému času priletu iba 2,58 hodiny, takže neexistuje žiadny nárok cestujúceho.
- 10 Súd rozhodujúci na prvom stupni vychádzal z toho, že pre skutočný čas priletu je určujúci moment, keď sa otvoria prvé dvere na účely opustenia lietadla cestujúcimi. Následne tento súd zaviazal spoločnosť Germanwings, aby pánovi Henningovi zaplatila náhradu škody vo výške 250 eur. Germanwings podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- 11 Za týchto podmienok sa Landesgericht Salzburg rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Ktorý čas je určujúci pre pojem ‚čas priletu‘ používaný v článkoch 2, 5, a 7 nariadenia [č. 261/2004]:

- a) čas zosadnutia lietadla na pristávaciu dráhu (‚čas touchdown‘);
- b) čas, keď lietadlo dosiahlo priletové stojisko a aktivovalo parkovacie brzdy, respektíve boli založené brzdiace klíny (‚čas príchodu ku klinom‘);
- c) čas otvorenia dvier lietadla;
- d) čas určený zmluvnými účastníkmi v rámci zmluvnej autonómie?“

O prejudiciálnej otázke

- 12 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa články 2, 5 a 7 nariadenia č. 261/2004 majú vykladať v tom zmysle, že pojem „čas priletu“ používaný na určenie rozsahu omeškania letu, ktoré sa dotklo cestujúcich, označuje čas, keď sa kolesá lietadla dotknú pristávacej dráhy letiska na mieste určenia, alebo v tom zmysle, že tento pojem označuje čas, keď lietadlo dosiahne priletové stojisko a aktivuje parkovacie brzdy, respektíve sú založené brzdiace klíny, alebo v tom zmysle, že uvedený pojem označuje čas otvorenia dvier lietadla, alebo v tom zmysle, že ten istý pojem označuje čas určený zmluvnými účastníkmi spoločnej dohody.
- 13 Na úvod treba uviesť, že uvedené nariadenie upravuje dve odlišné situácie meškania letu.
- 14 Jednak za určitých podmienok, ako v prípade meškania letu opísaného v článku 6 nariadenia č. 261/2004, odkazuje toto nariadenie na meškanie letu oproti plánovanému času odletu.
- 15 Ďalej za iných podmienok, ako sú uvedené v článkoch 5 a 7 uvedeného nariadenia, upravuje toto nariadenie omeškanie letu konštatované pri prilete. Z týchto článkov vyplýva, že na určenie rozsahu takéhoto omeškania je potrebné porovnať plánovaný čas priletu lietadla s časom, keď skutočne pristálo na mieste určenia.

- 16 Nariadenie č. 261/2004 teda nedefinuje skutočný čas priletu. Preto tak z potreby jednotného uplatňovania práva Únie, ako aj zo zásady rovnosti zaobchádzania vyplýva, že znenie ustanovenia práva Únie, ktoré neobsahuje nijaký výslovný odkaz na právo členských štátov s cieľom určiť jeho zmysel a rozsah pôsobnosti, v zásade vyžaduje v celej Európskej únii samostatný výklad (pozri v tomto zmysle rozsudok Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, bod 11).
- 17 Z toho vyplýva, že tento pojem „skutočný čas priletu“ sa musí v Únii vykladať jednotným spôsobom.
- 18 Za týchto podmienok treba jeden z prípadov, ktorými sa zaoberá vnútroštátny súd, konkrétne prípad, podľa ktorého uvedený pojem musia dotknuté osoby definovať zmluvne, pri neexistencii akejkoľvek zmienky v tomto zmysle v nariadení č. 261/2004 vylúčiť.
- 19 Ďalej je potrebné pripomenúť, že Súdny dvor už rozhodol, že pokiaľ dôjde k veľkému meškaniu, čiže k meškaniu v dĺžke tri hodiny alebo viac, cestujúci letov s takýmto meškaním majú podobne ako cestujúci, ktorých pôvodný let bol zrušený a ktorým letecký prepravca nie je schopný navrhnúť presmerovanie za podmienok upravených v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004, právo na náhradu na základe článku 7 tohto nariadenia, keďže takisto utrpia nezvratnú stratu času (pozri v tomto zmysle rozsudok Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 32 a citovanú judikatúru).
- 20 Počas letu sa totiž cestujúci nachádzajú v uzavretom priestore, kde sa riadia pokynmi leteckého dopravcu a podliehajú jeho kontrole a kde sú z technických a bezpečnostných dôvodov ich možnosti komunikácie s vonkajším svetom značne obmedzené. Za týchto podmienok sa cestujúci nemôžu naďalej venovať svojim osobným, rodinným, sociálnym alebo profesijným záležitostiam. Až keď sa let skončí, môžu pokračovať vo svojich obvyklých činnostiach.
- 21 Takéto nepohodlie sa síce musí považovať za nevyhnutné, ak let neprekročí plánovanú dĺžku, ale v prípade omeškania to neplatí, pretože čas strávený za podmienok opísaných v predchádzajúcom bode nad čas plánovanej dĺžky letu predstavuje „stratený čas“, a to vzhľadom na skutočnosť, že dotknutí cestujúci ho nemôžu použiť na realizáciu cieľov, ktoré ich viedli k tomu, aby sa dostavili vo zvolený čas na miesto určenia podľa svojej voľby.
- 22 Z toho vyplýva, že pojem „skutočný čas priletu“ sa musí chápať v kontexte nariadenia č. 261/2004 ako zodpovedajúci momentu, v ktorom sa skončila situácia opísaná v bode 20 tohto rozsudku.
- 23 V tejto súvislosti treba pritom konštatovať, že situácia cestujúcich sa v zásade podstatne nemení, ani keď sa kolesá ich lietadla dotknú prístávacej dráhy letiska na mieste určenia, ani keď toto lietadlo dosiahne priletové stojisko a má aktivované parkovacie brzdy, ani keď sú založené brzdiace klíny, keďže cestujúci podliehajú v uzavrenom priestore, v ktorom sa nachádzajú, naďalej rôznym obmedzeniam.
- 24 Až v momente, keď môžu cestujúci opustiť lietadlo a keď sa na tento účel dá príkaz otvoriť dvere lietadla, môžu cestujúci v zásade pokračovať vo svojich obvyklých aktivitách bez toho, aby sa museli podriaďovať týmto obmedzeniam.
- 25 Z uvedených úvah vyplýva, že články 2, 5 a 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že pojem „čas priletu“ používaný na určenie rozsahu omeškania letu, ktoré utrpeli cestujúci, zodpovedá okamihu, v ktorom sú otvorené aspoň jedny z dverí lietadiel, za predpokladu, že v tomto momente môžu cestujúci lietadlo opustiť.
- 26 Tento záver nie je spochybnený okolnosťou, že viaceré európske nariadenia, ako aj určité dokumenty Association du transport aérien international (IATA), odkazujú na pojem „skutočný čas priletu“ ako na moment, v ktorom lietadlo dosiahlo priletové stojisko. Tieto nariadenia a dokumenty totiž sledujú ciele týkajúce sa pravidiel leteckej navigácie a prideľovania prevádzkových intervalov, ktoré sa odlišujú od pravidiel nariadenia č. 261/2004. V dôsledku toho definície, ktoré stanovujú, nie je možné zohľadniť

ako relevantné na výklad pojmov korešpondujúcich s kontextom nariadenia č. 261/2004, ktorého cieľom je výlučne uznanie minimálnych práv cestujúcich, ktorí znášajú rôzne nepohodlia z dôvodu, že im bol proti ich vôli zamietnutý nástup na palubu lietadla, alebo z dôvodu zrušenia či omeškania ich letu.

- 27 Na základe vyššie uvedeného je potrebné na prejudiciálnu otázku vnútroštátneho súdu odpovedať tak, že články 2, 5 a 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že pojem „čas priletu“ používaný na určenie rozsahu omeškania letu, ktoré utrpeli cestujúci, zodpovedá okamihu, v ktorom sú otvorené aspoň jedny z dverí lietadla, za predpokladu, že v tomto momente môžu cestujúci lietadlo opustiť.

O trovách

- 28 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 (deviata komora) rozhodol takto:

Články 2, 5 a 7 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 majú vykladať v tom zmysle, že pojem „čas priletu“ používaný na určenie rozsahu omeškania letu, ktoré utrpeli cestujúci, zodpovedá okamihu, v ktorom sú otvorené aspoň jedny z dverí lietadla, za predpokladu, že v tomto momente môžu cestujúci lietadlo opustiť.

Podpisy