



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

z 11. júla 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Doprava – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 1 písm. c) – Článok 7 ods. 1 – Právo na náhradu – Let s priamymi prípojmami – Let pozostávajúci z dvoch letov prevádzkovaných rôznymi leteckými dopravcami – Veľké meškanie pri druhom lete s miestami odletu a priletu mimo Európskej únie prevádzkovanom dopravcom so sídlom v tretej krajine“

Vec C-502/18,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ podaný rozhodnutím Městského soudu v Praze (Česká republika) zo 17. mája 2018 a doručený Súdnemu dvoru 30. júla 2018, ktorý súvisí s konaním:

CS a i.

proti

Českým aeroliniám a.s.,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: predsedníčka deviatej komory K. Jürimäe, sudcovia D. Šváby (spravodajca) a S. Rodin,

generálny advokát: P. Piamäe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- CS a i., v zastúpení: R. Jehne, advokát,
- České aerolinie a.s., v zastúpení: J. Horník, advokát,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci P. Garofoli, avvocato dello Stato,
- Európska komisia, v zastúpení: P. Němečková a N. Yerrell, splnomocnené zástupkyne,

* Jazyk konania: čeština.

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 3 ods. 5 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 podaný v rámci sporu medzi CS a i. (ďalej len „dotknutí cestujúci“) a spoločnosťou České aerolinie, a. s., leteckým dopravcom, v ktorom ide o to, že posledný menovaný odmietol poskytnúť náhradu cestujúcim, ktorých let s priamym prípojom mal na prilete významne meškание.

Právny rámec

- 3 Článok 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004 stanovuje:
„Na účely tohto nariadenia:
...
b) ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ znamená leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let;
c) ‚doprovca Spoločenstva‘ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s ustanoveniami Nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov [Ú. v. ES L 240, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3];“
- 4 Článok 3 tohto nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, vo svojich odsekoch 1 a 5 stanovuje:
„1. Toto nariadenie sa uplatňuje:
a) pri cestujúcich [na cestujúcich – *neoficiálny preklad*] odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;
...
5. Toto nariadenie sa uplatňuje pri každom prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý zabezpečuje prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2. Keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.“
- 5 Článok 5 ods. 1 písm. c) uvedeného nariadenia stanovuje:
„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [V prípade zrušenia letu – *neoficiálny preklad*]:
...“

- c) příslušní cestující mají 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.“

6 Článok 7 ods. 1 toho istého nariadenia stanovuje:

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

...

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b),

...“

7 Článok 13 nariadenia č. 261/2004 uvádza:

„V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným [uplatniteľným vnútroštátnym – *neoficiálny preklad*] právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

- 8 Každý z jedenástich dotknutých cestujúcich si u Českých aerolinií rezervoval let z Prahy (Česká republika) do Bangkoku (Thajsko) cez Abú Zabí (Spojené arabské emiráty).
- 9 Prvý let tohto letu s priamym prípojom, ktorý prevádzkovali České aerolinie z Prahy do Abú Zabí, sa uskutočnil v súlade s letovým plánom a prišiel do svojho miesta určenia načas. Na druhej strane druhý let medzi Abú Zabí a Bangkokom, ktorý na základe dohody o spoločnom využívaní kódu prevádzkovali Etihad Airways, ktoré nie sú „leteckým dopravcom Spoločenstva“ v zmysle článku 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004, mal meškanie na prilete v rozsahu 488 minút.
- 10 Keďže České aerolinie odmietli dotknutým cestujúcim vyplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, tí sa obrátili na český prvostupňový súd príslušný na rozhodnutie o žalobe proti tomuto dopravcovi. Tento súd ich žalobe o náhradu vyhovel, keďže okrem iného dospel k záveru, že aj keď let, počas ktorého došlo k veľkému meškaniu, nerealizovali České aerolinie, je možné uložiť im povinnosť zaplatiť uvedenú náhradu na základe článku 3 ods. 5 poslednej vety nariadenia č. 261/2004.

- 11 Vnútroštátny súd, Městský soud v Praze (Česká republika), uvedené rozhodnutie v odvolacom konaní potvrdil. Vo svojom rozsudku z 26. apríla 2016 vnútroštátny súd okrem iného rozhodol, že nie je potrebné predložiť Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, pretože výklad článku 3 ods. 5 nariadenia č. 261/2004 možno jednoznačne vyvodiť zo znenia tohto nariadenia a z rozsudku z 28. februára 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). Vnútroštátny súd v tejto súvislosti dospel k záveru, že z tohto ustanovenia vyplýva, že za škodu, ktorá vznikla dotknutým cestujúcim v dôsledku meškania tej časti letu s priamym prípojom, ktorú zabezpečovali Etihad Airways, zodpovedajú voči cestujúcim priamo České aerolinie, pretože pojmovým znakom právneho inštitútu zastúpenia je, že úkony zástupcu sú priamo pripísateľné zastúpenému. Okrem toho podľa vnútroštátneho súdu tento výklad uvedeného nariadenia aj celkovo zodpovedá skutkovému stavu, ktorý mu bol predložený a je tiež spravodlivý, keďže zodpovednosť zmluvného dopravcu vyplýva zo zmluvy a dopravca sa jej nemôže zbaviť tým, že časť letu, na ktorej došlo k oneskoreniu, prevádzkoval niekto iný, pričom takáto situácia je obdobná ako u akejkoľvek inej subdodávky.
- 12 Tento rozsudok bol však zrušený nálezom Ústavného súdu (Česká republika) z 31. októbra 2017. Svojím nálezom Ústavný súd vnútroštátnemu súdu uložil, aby sa vysporiadal s argumentmi, v ktorých sa České aerolinie odvolávali na rozhodnutie Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko), ktorý v obdobnom kontexte vyvodil, že zodpovednosť zmluvného dopravcu nemôže byť daná, pretože nebol prevádzkujúcim leteckým dopravcom.
- 13 Vnútroštátny súd v novom odvolacom konaní po zrušení jeho rozsudku Ústavným súdom konštatuje, že žalobe o náhradu podanej dotknutými cestujúcimi možno vyhovieť len vtedy, ak je možné voči zmluvnému dopravcovi, v danom prípade Českým aeroliniám, uplatniť zodpovednosť za veľké meškanie na prílete v prípade letu prevádzkovaného mimo Európskej únie leteckým dopravcom so sídlom rovnako mimo Únie, v tomto prípade spoločnosťou Etihad Airways. Podľa vnútroštátneho súdu tu pre kladný záver svedčí požiadavka na vysokú úroveň ochrany cestujúcich, zvlášť v prípade, keď tak ako v prejednávanej veci ide o let s priamym prípojom, ktorého jeden z letov uskutoční mimo Únie letecký dopravca, ktorý nie je leteckým dopravcom Spoločenstva, v dôsledku čoho sa nariadenie č. 261/2004 neuplatní. Naopak, pre záver v opačnom zmysle podľa vnútroštátneho súdu svedčí skutočnosť, že podľa tohto nariadenia je tým, kto má povinnosť poskytnúť náhradu podľa článku 7 ods. 1 písm. c), prevádzkujúci letecký dopravca, čo podľa neho potvrdzuje judikatúra Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor).
- 14 Za týchto okolností Městský soud v Praze rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Je dopravca Spoločenstva povinný poskytnúť cestujúcemu náhradu podľa článku 3 ods. 5 druhej vety [nariadenia č. 261/2004] v prípade, ak dopravca Spoločenstva ako zmluvný dopravca uskutočnil prvú časť letu s priamym prípojom na letisku tretej krajiny, odkiaľ druhú časť letu v rámci spoločného využívania kódu... zabezpečil dopravca, ktorý nie je dopravcom Spoločenstva, pričom k meškaniu na prílete do cieľového letiska dlhšiemu než tri hodiny došlo iba pri druhej časti letu?“

O prejudiciálnej otázke

- 15 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho článkom 3 ods. 5 majú vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch letov objednanými v rámci jedinej rezervácie a smerujúceho z letiska umiestneného na území členského štátu na letisko umiestnené v tretej krajine cez letisko v inej tretej krajine, môže cestujúci, ktorý na konečné cieľové miesto dorazil s meškaním v rozsahu troch hodín alebo viac vzniknutým počas druhého letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, uplatniť svoj nárok na náhradu podľa tohto nariadenia voči leteckému dopravcovi Spoločenstva, ktorý uskutočnil prvý let.

- 16 Na úvod je potrebné jednak pripomenúť, že let s jedným alebo viacerými priamymi prípojmi objednanými v rámci jedinej rezervácie predstavuje jeden celok na účely práva cestujúcich na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. mája 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, body 18 a 19, ako aj citovanú judikatúru), z čoho vyplýva, že uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 sa má posúdiť vzhľadom na jeho pôvodné miesto odletu a konečné cieľové miesto (pozri v tomto zmysle rozsudok z 31. mája 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 25).
- 17 Podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 sa toto nariadenie uplatňuje okrem iného na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam Zmluvy.
- 18 Let s priamym prípojom, o aký ide vo veci samej, smerujúci z Prahy do Bangkoku cez Abú Zabí, ktorý sa uskutočnil z letiska umiestneného na území členského štátu, teda patrí do pôsobnosti nariadenia č. 261/2004.
- 19 Okrem toho Súdny dvor rozhodol, že cestujúci na letoch, ktoré majú meškanie, majú nárok na náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho článkom 7 ods. 1, ak im na prilete na konečné cieľové miesto vznikla trojhodinová alebo dlhšia časová strata (pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61, ako aj z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 38).
- 20 Pokiaľ ide o otázku, kto je povinný platiť náhradu za veľké meškanie na prilete v prípade letu s priamym prípojom, o aký ide vo veci samej, zo znenia článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že nemôže ísť o nikoho iného ako o „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v zmysle článku 2 písm. b) tohto nariadenia.
- 21 Preto je potrebné určiť, či v situácii, o akú ide vo veci samej, pod túto kvalifikáciu spadá letecký dopravca, ako sú České aerolinie.
- 22 Podľa článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004 „prevádzkujúci letecký dopravca“ znamená „leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let“.
- 23 Táto definícia teda ukladá dve kumulatívne podmienky na to, aby letecký dopravca mohol byť považovaný za „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“, týkajúce sa na jednej strane uskutočnenia dotknutého letu a na druhej strane existencie zmluvy uzavretej s cestujúcim (rozsudok zo 4. júla 2018, Wirth a i., C-532/17, EU:C:2018:527, bod 18).
- 24 V tomto prípade a ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania je nesporné, že České aerolinie skutočne uskutočnili let na základe zmluvy o preprave uzatvorenej s dotknutými cestujúcimi.
- 25 V dôsledku toho musia byť České aerolinie kvalifikované ako „prevádzkujúci letecký dopravca“, a sú teda, s výhradou článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, povinné zaplatiť náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia.
- 26 Túto úvahu nemôže spochybníť skutočnosť, ktorú České aerolinie uvádzajú vo svojich písomných pripomienkach, že k meškaniu, ktoré vzniklo cestujúcim vo veci samej, nedošlo počas prvého letu v rámci letu s priamym prípojom, ktorú uskutočnil tento dopravca, ale počas druhého tohto letu s priamym prípojom, ktorý uskutočnil iný letecký dopravca.

- 27 V tejto súvislosti je potrebné najprv uviesť, že ako vyplýva z judikatúry citovanej v bode 16 tohto rozsudku, let s jedným alebo viacerými priamymi prípojami objednanými v rámci jedinej rezervácie je potrebné považovať za jeden celok, z čoho vyplýva, že v rámci takých letov sa prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý uskutočnil prvý let, nemôže brániť s odvolaním sa na zlé uskutočnenie neskoršieho letu prevádzkovaného iným leteckým dopravcom.
- 28 Okrem toho článok 3 ods. 5 druhá veta nariadenia č. 261/2004 spresňuje, že keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.
- 29 V situácii, o akú ide vo veci samej, kde v rámci letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch letov objednaných v rámci jedinej rezervácie druhý let na základe dohody o spoločnom využívaní kódu uskutočnil iný prevádzkujúci letecký dopravca, než ten, ktorý uzavrel zmluvu o preprave s dotknutými cestujúcimi a uskutočnil prvý let, posledný uvedený dopravca ostáva v zmluvnom vzťahu s cestujúcimi aj v rámci vykonania druhého letu.
- 30 Záver, že v prípade letu s priamym prípojom objednaným v rámci jedinej rezervácie, ktorý sa uskutočnil v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu, je prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý vykonal prvý úsek letu, povinný zaplatiť náhradu aj v prípade meškania vzniknutého počas druhého letu prevádzkovaného iným leteckým dopravcom, možno okrem toho podporiť aj cieľom spočívajúcim v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich uvedeným v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004. Takéto riešenie totiž umožňuje zabezpečiť, že prepravovaní cestujúci získajú náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorý s nimi uzavrel zmluvu o preprave, a to aj bez toho, aby bolo potrebné zohľadniť opatrenia, ktoré tento dopravca prijal na uskutočnenie druhého letu v rámci letu s priamym prípojom.
- 31 Napokon je potrebné pripomenúť, že podľa článku 13 nariadenia č. 261/2004 splnením povinností prevádzkujúceho leteckého dopravcu podľa tohto nariadenia nie je dotknuté jeho právo požadovať podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva náhradu škody od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila nesplnenie povinností tohto dopravcu, vrátane tretích osôb (rozsudok z 11. mája 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 29 a citovaná judikatúra).
- 32 Z tohto dôvodu, a osobitne v prípade letu s priamym prípojom objednaným v rámci jedinej rezervácie uskutočneného na základe dohody o spoločnom využívaní kódu, teda bude prípadne na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi povinnom zaplatiť náhradu podľa nariadenia č. 261/2004 z dôvodu veľkého meškania letu, ktorý neprevádzkoval on sám, aby sa domáhal náhrady za takto vzniknuté finančné výdavky od prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorý za toto meškanie nesie zodpovednosť.
- 33 Vzhľadom na uvedené je potrebné na položenú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho článkom 3 ods. 5 sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch letov objednanými v rámci jedinej rezervácie a smerujúceho z letiska umiestneného na území členského štátu na letisko umiestnené v tretej krajine cez letisko v inej tretej krajine, môže cestujúci, ktorý na konečné cieľové miesto dorazil s meškaním v rozsahu troch hodín alebo viac vzniknutým počas druhého letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, uplatniť svoj nárok na náhradu podľa tohto nariadenia voči leteckému dopravcovi Spoločenstva, ktorý uskutočnil prvý let.

O trovách

- 34 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny 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:

Článok 5 ods. 1 písm. c) a 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, v spojení s článkom 3 ods. 5 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch letov objednanými v rámci jedinej rezervácie a smerujúceho z letiska umiestneného na území členského štátu na letisko umiestnené v tretej krajine cez letisko v inej tretej krajine, môže cestujúci, ktorý na konečné cieľové miesto dorazil s meškaním v rozsahu troch hodín alebo viac vzniknutým počas druhého letu zabezpečeného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, uplatniť svoj nárok na náhradu podľa tohto nariadenia voči leteckému dopravcovi Spoločenstva, ktorý uskutočnil prvý let.

Podpisy