



Zbierka súdnych rozhodnutí

UZNESENIE SÚDNEHO DVORA (šiesta komora)

z 13. februára 2020*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Článok 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora – Priestor slobody, bezpečnosti a spravodlivosti – Súdna právomoc, uznávanie a výkon rozsudkov v občianskych a obchodných veciach – Nariadenie (EÚ) č. 1215/2012 – Článok 7 bod 1 písm. b) druhá zarážka – Osobitná právomoc v zmluvných veciach – Pojem ‚miesto plnenia‘ – Zmluva o poskytovaní služieb – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Právo cestujúcich v leteckej doprave na náhradu v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu – Let s jedinou potvrdenou rezerváciou vykonaný vo viacerých letových úsekoch dvomi rôznymi leteckými dopravcami – Zrušenie posledného úseku letu – Žaloba o náhradu škody podaná proti leteckému dopravcovi zodpovednému za posledný úsek letu pred súdom, v ktorého obvode sa nachádza miesto odletu prvého úseku letu“

Vo veci C-606/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko) z 31. júla 2019 a doručený Súdnemu dvoru 12. augusta 2019, ktorý súvisí s konaním:

flightright GmbH

proti

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

SÚDNY DVOR (šiesta komora),

v zložení: predseda šiestej komory M. Safjan (spravodajca), sudcovia L. Bay Larsen a N. Jääskinen,

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vo veci sa rozhodne odôvodneným uznesením v súlade s článkom 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora,

vydal toto

Uznesenie

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. EÚ L 351, 2012, s. 1).

* Jazyk konania: nemčina.

- 2 Tento návrh bol predložený v rámci sporu medzi flightright GmbH, spoločnosťou so sídlom v Postupime (Nemecko), a leteckou spoločnosťou Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (ďalej len „Iberia“), so sídlom v Madride (Španielsko), ktorý sa týka žiadosti o náhradu škody podanej na základe 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).

Právny rámec

Nariadenie č. 1215/2012

- 3 Oddiel 2 kapitoly II nariadenia č. 1215/2012, nazvaný „Osobitná právomoc“, obsahuje článok 7 tohto nariadenia, ktorý vo svojom bode 1 stanovuje:

„Osobu s bydliskom na území členského štátu možno žalovať v inom členskom štáte:

1. a) v zmluvných veciach na súdoch podľa miesta zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby;
- b) na účely tohto ustanovenia, ak sa účastníci zmluvy nedohodli inak, je miestom zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby:
 - pri predaji tovaru miesto v členskom štáte, kam sa podľa zmluvy tovar dodal alebo mal dodať,
 - pri poskytnutí služieb miesto v členskom štáte, kde sa podľa zmluvy služby poskytli alebo mali poskytnúť;
- c) ak sa neuplatní písmeno b), uplatní sa písmeno a).“

Nariadenie č. 261/2004

- 4 Článok 2 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Definície“, stanovuje:

“...“

- 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;

“...“

- 5 Článok 3 tohto nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, vo svojom odseku 5 stanovuje:

„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.“

- 6 Článok 5 uvedeného nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, vo svojom odseku 1 písm. c) stanovuje:

„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

“...“

- c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
- neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
 - 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,
 - 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.“
- 7 Článok 7 tohto nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, vo svojom odseku 1 písm. a) stanovuje:
- „Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:
- 250 eur v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 8 Základom sporu vo veci samej je let s priamymi prípojmi, ktorý bol naplánovaný na 25. augusta 2018 a objednaný v rámci jedinej potvrdenej rezervácie vykonanej dvomi cestujúcimi (ďalej len „dotknutí cestujúci“).
- 9 Tento let s odletom z Hamburgu (Nemecko) a priletom do San Sebastiánu (Španielsko) zahŕňal tri letové úseky. Prvý letový úsek medzi Hamburgom a Londýnom (Spojené kráľovstvo) prevádzkovala letecká spoločnosť British Airways, zatiaľ čo za ďalšie dva úseky, a to z Londýna do Madridu (Španielsko) a z Madridu do San Sebastiánu, zodpovedala Iberia.
- 10 Hoci prvé dva úseky letu prebehli bez problémov, tretí úsek bol naopak zrušený bez toho, aby o tom boli dotknutí cestujúci včas informovaní.
- 11 Flightright, na ktorú dotknutí cestujúci postúpili svoje prípadné práva na náhradu škody, podala z dôvodu tohto zrušenia na vnútroštátny súd, Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko), žalobu o náhradu škody v celkovej výške 500 eur, t. j. 250 eur na cestujúceho, proti spoločnosti Iberia, a to na základe článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, keďže vzdialenosť medzi Hamburgom a San Sebastiánom je približne 1 433 km.
- 12 Vnútroštátny súd má pochybnosti jednak o svojej medzinárodnej právomoci rozhodovať o spore vo veci samej a jednak o možnosti dotknutých cestujúcich žalovať oboch leteckých dopravcov, ktorí sa podieľali na vykonaní letu s priamymi prípojmi, ktorý je základom sporu vo veci samej.
- 13 Tento súd sa konkrétne pýta, či má právomoc rozhodovať o spore vo veci samej, pokiaľ ide o úsek letu, ktorý bol zrušený, aj napriek tomu, že miesto odletu a miesto priletu tohto letového úseku, t. j. Madrid a San Sebastián, sa nachádzajú mimo jeho obvodu.
- 14 Uvedený súd okrem toho poznamenáva, že Súdny dvor v rozsudku z 11. júla 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), rozhodol, že v prípade letu s priamymi prípojmi objednanými v rámci jedinej rezervácie možno podať žalobu o náhradu škody na základe nariadenia č. 261/2004 v súvislosti so všetkými úsekmi uvedeného letu proti leteckému dopravcovi, ktorý uskutočnil prvú časť tohto letu, ktorého miesto odletu sa nachádza v obvode súdu, ktorý začal konanie.

- 15 Vnútroštátny súd sa vzhľadom na tento rozsudok pýta, či je možné žalovať v rámci žaloby o náhradu škody na uvedenom základe aj leteckého dopravcu zodpovedného za posledný úsek takéhoto letu.
- 16 Za týchto podmienok Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má dožadujúci súd medzinárodnú právomoc, ak je v prípade letu s priamymi prípojami každý úsek letu prevádzkovaný iným leteckým dopravcom, a tento súd má medzinárodnú právomoc, len pokiaľ ide o úsek letu, na ktorý sa zrušenie nevzťahuje?
2. Je možné žalovať oboch leteckých dopravcov podieľajúcich sa na lete s priamymi prípojami, ak títo dvaja leteckí dopravcovia, ktorí prevádzkovali jednotlivé úseky letu, sú dopravcami Spoločenstva?“

O prejudiciálnych otázkach

- 17 Podľa článku 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora okrem iného v prípade, ak možno odpoveď na prejudiciálnu otázku jednoznačne vyvodiť z judikatúry alebo ak odpoveď na položenú prejudiciálnu otázku nevyvoláva žiadne dôvodné pochybnosti, Súdny dvor môže na návrh sudcu spravodajcu po vypočutí generálneho advokáta kedykoľvek rozhodnúť formou odôvodneného uznesenia.
- 18 Toto ustanovenie je potrebné uplatniť v prejednávanej veci.
- 19 Na úvod treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry v rámci konania na základe spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom zakotveného v článku 267 ZFEÚ prislúcha Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu odpoveď potrebnú na rozhodnutie vo veci, ktorú prejednáva. Vzhľadom na to Súdnemu dvoru prináleží v prípade potreby preformulovať otázky, ktoré sú mu položené. Navyše Súdny dvor môže vziať do úvahy aj ustanovenia práva Únie, na ktoré sa vnútroštátny súd v znení svojej otázky neodvolával [rozsudok z 5. decembra 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Uznávanie a výkon peňažných sankcií), C-671/18, EU:C:2019:1054, bod 26 a citovaná judikatúra].
- 20 V prejednávanej veci vnútroštátny súd neuvádza v znení svojich prejudiciálnych otázok nijaké ustanovenie. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania však jasne vyplýva, že tento súd sa pýta na svoju právomoc rozhodovať o žalobe na náhradu škody podanej proti leteckému dopravcovi zodpovednému za posledný úsek letu, ktorú tento súd prejednáva.
- 21 V dôsledku toho je potrebné preskúmať tieto otázky s prihliadnutím na ustanovenia nariadenia č. 1215/2012, ktoré sa týkajú súdnej právomoci.
- 22 Za týchto podmienok treba uvedené otázky, ktoré je potrebné preskúmať spoločne, chápať tak, že vnútroštátny súd sa v podstate pýta Súdneho dvora, či sa má článok 7 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia č. 1215/2012 vykladať v tom zmysle, že v prípade letu, ktorý sa vyznačuje jedinou potvrdenou rezerváciou pre celú trasu letu rozdeleného na viacero úsekov, môže byť „miestom plnenia“ v zmysle tohto ustanovenia miesto odletu prvého úseku letu, ak dopravu na týchto úsekoch letu vykonávajú dvaja rôzni leteckí dopravcovia a ak sa žaloba o náhradu škody podaná na základe nariadenia č. 261/2004 zakladá na zrušení posledného úseku letu a smeruje proti leteckému dopravcovi zodpovednému za tento posledný úsek letu.
- 23 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 7 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia č. 1215/2012 stanovuje, že v zmluvných veciach je na účely podania žaloby proti osobe s bydliskom na území členského štátu v inom členskom štáte miestom zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby, na účely tohto ustanovenia a ak sa zmluvné strany nedohodli inak, pri poskytnutí služieb miesto v členskom štáte, kde sa podľa zmluvy služby poskytli alebo mali poskytnúť.

- 24 V tejto súvislosti treba tiež uviesť, že v rozsahu, v akom nariadenie č. 1215/2012 ruší a nahrádza nariadenie Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. ES L 12, 2001, s. 1; Mim. vyd. 19/004, s. 42), platí výklad prijatý Súdny dvorom vo vzťahu k ustanoveniam tohto posledného uvedeného nariadenia rovnako aj vo vzťahu k nariadeniu č. 1215/2012, pokiaľ je možné ustanovenia týchto dvoch nástrojov práva Únie kvalifikovať ako rovnocenné (rozsudok z 8. mája 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, bod 19 a citovaná judikatúra).
- 25 V dôsledku toho výklad, ktorý poskytol Súdny dvor v súvislosti s článkom 5 bodom 1 nariadenia č. 44/2001, platí aj pre článok 7 bod 1 nariadenia č. 1215/2012, keďže tieto ustanovenia možno kvalifikovať ako rovnocenné (rozsudok z 8. mája 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, bod 20 a citovaná judikatúra).
- 26 V súvislosti s článkom 5 bodom 1 nariadenia č. 44/2001 Súdny dvor rozhodol, že pokiaľ ide o priame lety, treba ako miesto odletu, tak aj miesto priletu lietadla považovať z rovnakého dôvodu za miesta hlavného poskytnutia služieb, ktoré sú predmetom zmluvy o leteckej preprave, čím sa osobe, ktorá podáva žalobu o náhradu škody na základe nariadenia č. 261/2004, priznáva možnosť podať žalobu na súd, v obvode ktorého sa nachádza miesto odletu alebo miesto priletu lietadla, ktoré sú dohodnuté v uvedenej zmluve (pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. júla 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, body 43 a 47).
- 27 Súdny dvor v tejto súvislosti spresnil, že pojem „miesto plnenia“, ako je vykladaný v rozsudku z 9. júla 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), hoci odkazuje na priamy let, platí *mutatis mutandis* tiež v situácii, v ktorej let s priamymi prípojmami vyznačujúci sa jedinou rezerváciou na celú dráhu letu zahŕňa dva úseky letu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. marca 2018, flihtright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, body 69 a 71).
- 28 Z tohto vyplýva, že ak sa let vyznačuje jedinou potvrdenou rezerváciou na celú trasu letu a zahŕňa dva úseky, osoba, ktorá podáva žalobu o náhradu škody na základe nariadenia č. 261/2004, má tiež možnosť podať svoju žalobu buď na súd, v obvode ktorého sa nachádza miesto odletu prvého úseku letu, alebo na súd, v obvode ktorého sa nachádza miesto priletu druhého úseku letu.
- 29 Ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania, let dotknutý v konaní vo veci samej pozostával z troch letových úsekov. V rozsahu, v akom je však zmluva o leteckej preprave charakterizovaná jedinou rezerváciou potvrdenou na celú trasu letu, táto zmluva stanovuje pre leteckého dopravcu povinnosť prepraviť cestujúceho z bodu A do bodu D. Takáto prepravná operácia predstavuje službu, pri ktorej sa jedno z dvoch miest hlavného plnenia nachádza v bode A (pozri analogicky rozsudok zo 7. marca 2018, flihtright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 71).
- 30 Za týchto podmienok sa treba domnievať, že v prípade letu s priamymi prípojmami, ktorý sa vyznačuje jedinou potvrdenou rezerváciou na celú trasu letu a pozostáva z viacerých letových úsekov, miestom plnenia tohto letu v zmysle článku 7 bodu 1 písm. b) druhej zarážky nariadenia č. 1215/2012 môže byť miesto odletu prvého úseku letu ako jedno z dvoch miest hlavného poskytnutia služieb, ktoré sú predmetom zmluvy o leteckej preprave.
- 31 Keďže toto miesto má dostatočne úzky vzťah so skutkovým stavom veci, a preto zabezpečuje úzke spojenie, ktoré si vyžadujú pravidlá osobitnej právomoci uvedené v článku 7 bode 1 nariadenia č. 1215/2012 medzi zmluvou o leteckej preprave a príslušným súdom, toto miesto spĺňa cieľ blízkosti podporujúci tieto pravidlá (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. marca 2018, flihtright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 74, ako aj citovanú judikatúru).

- 32 Toto riešenie je tiež v súlade so zásadou predvídateľnosti, ktorej dodržiavanie je cieľom uvedených pravidiel, keďže umožňuje tak žalobcovi, ako aj žalovanému identifikovať súd miesta odletu prvého úseku letu, ako je uvedený v tejto zmluve o leteckej preprave, ako súd, na ktorý sa možno obrátiť (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, body 75 a 77, ako aj citovanú judikatúru).
- 33 Pokiaľ ide o možnosť žalovať v prípade, o aký ide vo veci samej, leteckého dopravcu zodpovedného za posledný úsek letu na súde, v obvode ktorého sa nachádza miesto odletu prvého úseku letu, treba uviesť, že hoci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania nevyplýva, že Iberia bola zmluvným partnerom dotknutých cestujúcich, pravidlo osobitnej právomoci v zmluvných veciach upravené v článku 7 bode 1 nariadenia č. 1215/2012 si nevyžaduje uzavretie zmluvy medzi dvomi osobami, ale existenciu právneho záväzku slobodne prevzatého jednou osobou voči druhej osobe, o ktorý sa opiera žaloba žalobcu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 60, ako aj citovanú judikatúru).
- 34 V tejto súvislosti 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.
- 35 Uvedeného dopravcu teda treba považovať za plniaceho záväzky, ktoré boli dobrovoľne prebraté zmluvným partnerom dotknutého cestujúceho. Tieto povinnosti vyplývajú zo zmluvy o leteckej preprave (rozsudok zo 7. marca 2018, flightright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 63).
- 36 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na položené otázky odpovedať tak, že článok 7 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia č. 1215/2012 sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade letu, ktorý sa vyznačuje jedinou potvrdenou rezerváciou pre celú trasu letu rozdeleného na viacero úsekov, môže byť „miestom plnenia“ v zmysle tohto ustanovenia miesto odletu prvého úseku letu, ak dopravu na týchto úsekoch letu vykonávajú dvaja rôzni leteckí dopravcovia a ak žaloba o náhradu škody podaná na základe nariadenia č. 261/2004 sa zakladá na zrušení posledného úseku letu a smeruje proti leteckému dopravcovi zodpovednému za tento posledný úsek letu.

O trovách

- 37 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.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (šiesta komora) nariadil:

Článok 7 bod 1 písm. b) druhá zarážka nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1215/2012 z 12. decembra 2012 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach sa má vykladať v tom zmysle, že v prípade letu, ktorý sa vyznačuje jedinou potvrdenou rezerváciou pre celú trasu letu rozdeleného na viacero úsekov, môže byť „miestom plnenia“ v zmysle tohto ustanovenia miesto odletu prvého úseku letu, ak dopravu na týchto úsekoch letu vykonávajú dvaja rôzni leteckí dopravcovia a ak žaloba o náhradu škody podaná na základe 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 zakladá na zrušení posledného úseku letu a smeruje proti leteckému dopravcovi zodpovednému za tento posledný úsek letu.

Podpisy