Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

5. října 2016*

„Řízení o předběžné otázce — Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora — Absence důvodné pochybnosti — Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Článek 2 písm. l) — Pojem ‚zrušení' — Let s neplánovaným mezipřistáním"

Ve věci C-32/16,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Amtsgericht Dresden (okresní soud v Drážďanech, Německo) ze dne 10. prosince 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 19. ledna 2016, v řízení

Ute Wunderlich

proti

Bulgarian Air Charter Limited,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení D. Šváby (zpravodaj), předseda senátu, M. Safjan a M. Vilaras, soudci,

generální advokát: M. Bobek,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

— za Bulgarian Air Charter Limited P. Kauffmannem, Rechtsanwalt,

— za francouzskou vládu D. Colasem a M.-L. Kitamura, jako zmocněnci,

— za Evropskou komisi W. Möllsem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, vydat usnesení s odůvodněním podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora,

vydává toto

* Jednací jazyk: němčina.

Usnesení

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 2 písm. l) 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. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi paní Ute Wunderlich a leteckou dopravní společností Bulgarian Air Charter Limited, jehož předmětem je odmítnutí ze strany této společnosti poskytnout náhradu škody za let, který uskutečnila a při kterém před dosažením jeho cílového místa určení došlo k neplánovanému mezipřistání.

Právní rámec

3 Body 1, 2 a 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004 znějí:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by] [měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[...]

(4) Společenství by proto mělo zvýšit [stanovenou] úroveň ochrany [...] v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v [na] liberalizovaném trhu.“

4 Článek 2 písm. l) tohoto nařízení definuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.

5 Článek 5 odst. 1 uvedeného 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] nejsou [jsou] o zrušení letu informováni
   i) [...] alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
   ii) [...] ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
   iii) [...] ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

6 Článek 7 odst. 1 téhož nařízení stanoví, že zejména v případě zrušení letu obdrží cestující náhradu ve výši 250 eur u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů.

Spor v původním řízení a předběžná otázka

7 Ute Wunderlich si rezervovala u společnosti Bulgarian Air Charter let z Burgasu (Bulharsko) do Drážďan (Německo), s plánovaným odletem dne 13. září 2014 v 11:40 hodin a plánovaným příletem téhož dne v 13:00 hodin.

8 Letadlo, kterým se let uskutečnil, odletělo v plánovaném dni i čase. V průběhu letu však došlo k neplánovanému mezipřistání v Praze (Česká republika) a letadlo nakonec přistálo v Drážďanech v 15:20 hodin, tedy se zpožděním při příletu o 2 hodiny a 20 minut.

9 Ute Wunderlich podala žalobu k Amtsgericht Dresden (okresní soud v Drážďanech, Německo) s cílem získat náhradu škody ve výši 250 eur stanovenou v článcích 5 a 7 nařízení č. 261/2004 pro případ zrušení letu.

10 V tomto rámci má předkládající soud za to, že za účelem výkladu pojmu „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 je třeba v souladu s rozsudkem ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652) vycházet z pojmu „letový řád“, který Soudní dvůr definuje jako trasu, kterou má letadlo uskutečnit z letiště odletu na letiště příletu podle časového plánu, tj. letadlo musí vzlétnout v souladu se stanoveným letovým řádem a přistát v místě určení, tak jak je uvedeno ve zmíněném letovém řádu. V tomto ohledu uvádí, že z rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716), vyplývá, že letový řád je zásadním prvkem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem. Rovněž uvádí, že vzhledem k tomu, že je třeba rozlišovat mezi zpožděním a zrušením, může být let považován za zrušený pouze, pokud letecký dopravce přepravil cestující v rámci jiného letu, jehož původní plán se liší od plánu původně stanoveného letu. Z toho vyvozuje, že letecký řád je podstatným aspektem letu.

11 Kromě toho konstatuje, že na základě rozsudku ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652), mělo několik německých soudů za to, že odchýlení se letadla od stanovené trasy a neplánované mezipřistání představují změnu původního letového řádu takového významu, že je třeba dojít k závěru, že se plánovaný let neuskutečnil.

12 Za této situace se Amtsgericht Dresden (okresní soud v Drážďanech) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Jedná se o zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004, pokud letadlo, kterým se uskutečnil plánovaný let, vzlétlo podle plánu a přistálo v místě určení se zpožděním menším než 3 hodiny, ale v průběhu letu došlo k neplánovanému mezipřistání?“

K předběžné otázce

13 Podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora platí, že pokud se položená předběžná otázka shoduje s otázkou, o níž již Soudní dvůr rozhodl, pokud lze odpověď na tuto otázku jasně vyvodit z judikatury nebo pokud o odpovědi na položenou předběžnou otázku nelze rozumně pochybovat, může Soudní dvůr kdykoli na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta rozhodnout usnesením s odůvodněním.

14 Toto ustanovení je třeba použít v projednávané věci.

15 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že let, jehož místa odletu i příletu byla v souladu se stanoveným plánem, ale v jehož průběhu došlo k neplánovanému mezipřistání, je nutno považovat za zrušený.

16 Úvodem je třeba připomenout, že čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 definuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.

17 V tomto ohledu Soudní dvůr upřesnil, že je v zásadě možné dospět k závěru, že došlo ke zrušení letu, jestliže je upuštěno od původního plánu daného letu a jeho cestující se připojí k cestujícím jiného, rovněž plánovaného letu, a to bez ohledu na let, který si takto transferovaní cestující rezervovali (viz rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 36, jakož i citovaná judikatura).

18 Takový let, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, jehož místa odletu i příletu byla v souladu se stanoveným plánem a při kterém v žádném případě nedošlo k přesunutí cestujících na jiný let z důvodu upuštění od původního plánu letu, který si cestující rezervovali, však nelze považovat za let, který se neuskutečnil ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 28, jakož i citovaná judikatura).

19 Skutečnost, že v průběhu letu došlo k neplánovanému mezipřistání, nemůže zpochybnit toto konstatování, a tedy umožnit, aby byl uvedený let považován za zrušený.

20 V této souvislosti z judikatury Soudního dvora sice vyplývá, že letový řád je podstatným aspektem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem (rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 27).

21 Avšak nahlížet na let, který po neplánovaném přistání dosáhl svého stanoveného cílového místa určení, jako na zrušený, a z tohoto důvodu uložit leteckému dopravci povinnost vyplatit cestujícím tohoto letu náhradu škody stanovenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004, by nebylo v souladu ani s cílem tohoto nařízení, ani se zásadou rovného zacházení.

22 Zaprvé je nesporné, že cíl sledovaný nařízením č. 261/2004, který spočívá, jak vyplývá z bodů 1, 2 a 4 odůvodnění, v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a spotřebitelů posílením jejich práv v určitých situacích, které jim způsobují závažné potíže a nepohodlí, jakož i tím, že jim bude poskytnuto standardizované a okamžité odškodnění (rozsudek ze dne 22. června 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, bod 26 a citovaná judikatura).

23 Skutečnost, že v průběhu letu dojde k neplánovanému mezipřistání, přitom v žádném případě nepředstavuje situaci, která jako taková způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí, jako jsou situace, které pramení z odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění a v případě kterých nařízení č. 261/2004, jak ho vykládá Soudní dvůr, stanoví náhradu škody.

24 K těmto závažným potížím a nepohodlí dochází pouze, pokud má toto mezipřistání za následek, že letadlo uskutečňující dotčený let dosáhne svého cílového místa určení se zpožděním nejméně tři hodiny oproti plánovanému času příletu, což představuje situaci, v níž cestujícímu v zásadě vzniká právo na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004, tak jak je vykládá Soudní dvůr (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 32 a citovaná judikatura).

25 Zadruhé nahlížet na let, který po neplánovaném přistání dosáhl svého cílového místa určení, jako na zrušený by vedlo k uznání nároku na náhradu škody cestujícímu, kterému vzniklo v důsledku tohoto neplánovaného mezipřistání zpoždění při přistání méně než tři hodiny, kdežto cestující, kterému vzniklo stejné zpoždění z jiného důvodu, by neměl nárok na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004, jak je vykládá Soudní dvůr, což by bylo tudíž v rozporu se zásadou rovného zacházení.

26 Podle ustálené judikatury přitom platí, že všechny unijní akty musejí být vykládány v souladu s veškerým primárním právem, včetně této zásady, která vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 48, jakož i citovaná judikatura).

27 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba odpovědět na otázku položenou předkládajícím soudem tak, že čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že let, jehož místa odletu i příletu byla v souladu s původním letovým plánem, ale v jehož průběhu došlo k neplánovanému mezipřistání, nelze považovat za zrušený.

K nákladům řízení

28 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 (osmý senát) rozhodl takto:

Článek 2 písmeno l) 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, musí být vykládán v tom smyslu, že let, jehož místa odletu i příletu byla v souladu s původním letovým plánem, ale v jehož průběhu došlo k neplánovanému mezipřistání, nelze považovat za zrušený.

Podpisy.