Zbierka súdnych rozhodnutí

UZNESENIE SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 5. októbra 2016*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Článok 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora — Neexistencia dôvodných pochybností — Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Článok 2 písm. l) — Pojem ‚zrušenie' — Let s neplánovaným medzipristátím"

Vo veci C-32/16,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Amtsgericht Dresden (Okresný súd Drážďany, Nemecko) z 10. decembra 2015 a doručený Súdnemu dvoru 19. januára 2016, ktorý súvisí s konaním:

Ute Wunderlich

proti

Bulgarian Air Charter Limited,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

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

generálny advokát: M. Bobek,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Bulgarian Air Charter Limited, v zastúpení: P. Kauffmann, Rechtsanwalt,

— francúzska vláda, v zastúpení: D. Colas a M.-L. Kitamura, splnomocnení zástupcovia,

— Európska komisia, v zastúpení: W. Mölls a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude rozhodnutá odôvodneným uznesením v súlade s článkom 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora,

vydal toto

* Jazyk konania: nemčina.

Uznesenie

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 písm. l) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa stanovujú 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 pani Ute Wunderlichovou a Bulgarian Air Charter Limited, leteckým dopravcom, vo veci odmietnutia uvedeného dopravcu poskytnúť pani Wunderlichovej náhradu, napriek tomu, že let mal neplánované medzipristátie pred príletom do cieľového miesta.

Právny rámec

3 Odôvodnenia 1, 2 a 4 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(1) konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

(2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;

…

(4) Spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené uvedeným nariadením tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok.“

4 Článok 2 písm. l) tohto nariadenia definuje pojem „zrušenie“ ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo rezervované aspoň jedno miesto“.

5 Článok 5 ods. 1 uvedeného nariadenia stanovuje:

„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

…

c) príslušní cestujúci 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 príletu;
   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 príletu.“

6 Článok 7 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje, že konkrétne v prípade zrušenia letu cestujúci dostanú náhradu vo výške 250 eur v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej.

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

7 Pani Wunderlich si v Bulgarian Air Charter rezervovala let z Burgasu (Bulharsko) do Drážďan (Nemecko) s plánovaným odletom 13. septembra 2014 o 11.40 hod. a plánovaným príletom 13. septembra 2014 o 13.00 hod.

8 Lietadlo zabezpečujúce let odletelo v stanovený deň a v stanovenú hodinu. V Prahe (Česká republika) však malo neplánované medzipristátie, pričom lietadlo nakoniec pristálo v Drážďanoch o 15.20 hod., teda s meškaním 2 hodiny a 20 minút.

9 Pani Wunderlich podala žalobu na Amtsgericht Dresden (Okresný súd Drážďany, Nemecko), ktorou sa domáhala zaplatenia náhrady 250 eur, ktorú v prípade zrušenia letu stanovujú články 5 a 7 nariadenia č. 261/2004.

10 V uvedenom rámci sa vnútroštátny súd domnieva, že pojem „zrušenie“ v zmysle článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 treba vykladať v súlade s rozsudkom z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i. (C-83/10, EU:C:2011:652) pomocou pojmu „letový poriadok“, ktorý Súdny dvor definoval ako trasu, ktorú má lietadlo absolvovať z letiska odletu na cieľové letisko podľa stanoveného časového rozvrhu, tzn. že lietadlo musí odletieť v súlade s letovým poriadkom a zároveň musí v súlade s letovým poriadkom priletieť na svoje cieľové miesto. V tejto súvislosti podľa vnútroštátneho súdu z rozsudku z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716) vyplýva, že letový poriadok tak predstavuje podstatnú zložku letu, keďže lety sa uskutočňujú podľa plánovania stanovovaného vopred leteckým dopravcom. Vnútroštátny súd tiež uvádza, že vzhľadom na to, že treba rozlišovať meškanie od zrušenia letu, let môže byť kvalifikovaný ako „zrušený“ len vtedy, keď letecký dopravca prepravil cestujúcich iným letom, ktorého pôvodné plánovanie sa odlišuje od plánovania pôvodne stanoveného letu. Z toho vyvodzuje záver, že letový poriadok predstavuje podstatnú zložku letu.

11 Okrem toho konštatuje, že viaceré nemecké súdy na základe rozsudku z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i. (C-83/10, EU:C:2011:652) dospeli k záveru, že odklon lietadla od stanoveného letového poriadku a neplánované medzipristátie predstavuje takú zmenu v pôvodnom letovom poriadku, že je potrebné sa domnievať, že stanovený let sa neuskutočnil.

12 Za týchto podmienok Amtsgericht Dresden (Okresný súd Drážďany) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Ide o zrušenie letu v zmysle článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004, keď lietadlo uskutočňujúce plánovaný let odletelo podľa plánu a na cieľovom mieste pristálo s meškaním menej ako tri hodiny, pričom ale uskutočnilo neplánované medzipristátie?“

O prejudiciálnej otázke

13 Podľa článku 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora, ak je položená prejudiciálna otázka zhodná s otázkou, o ktorej už Súdny dvor rozhodol, ak možno odpoveď na takúto 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.

14 Toto ustanovenie je potrebné uplatniť v prejednávanej veci.

15 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či článok 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, či let, ktorého miesto odletu a príletu bolo v súlade so stanoveným plánom, pri ktorom ale došlo k neplánovanému medzipristátiu, sa má považovať za zrušený.

16 Na úvod je potrebné pripomenúť, že článok 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 definuje „zrušenie“ ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované“.

17 V tejto súvislosti Súdny dvor spresnil, že v zásade možno vyvodiť záver o zrušení letu, ak sa upustí od pôvodného plánu letu a jeho cestujúci sa pripoja k cestujúcim iného, rovnako plánovaného letu, a to bez ohľadu na let, ktorý si takto presmerovaní cestujúci rezervovali (pozri rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 30, ako aj citovanú judikatúru).

18 Taký let ako vo veci samej, ktorého miesto odletu a príletu bolo v súlade so stanoveným plánom a pri ktorom v nijakom prípade nedošlo k presmerovaniu cestujúcich na iný let z dôvodu upustenia od pôvodného plánu letu, ktorý si cestujúci rezervovali, však nemožno považovať za let, ktorý sa neuskutočnil v zmysle článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 28, ako aj citovanú judikatúru).

19 Skutočnosť, že pri tomto lete došlo k neplánovanému medzipristátiu, nemôže spochybniť toto konštatovanie, a teda nemožno považovať tento let za zrušený.

20 V tejto súvislosti je síce pravda, že z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že letový poriadok predstavuje podstatnú zložku letu, keďže let sa uskutočňuje podľa plánovania stanovovaného vopred leteckým dopravcom (rozsudok z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 27).

21 Považovať let, ktorý po neplánovanom medzipristátí skončil v naplánovanej cieľovej destinácii, za zrušený a z tohto dôvodu uložiť leteckému dopravcovi povinnosť vyplatiť cestujúcim tohto letu náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004, nie je v súlade s cieľom tohto nariadenia a ani so zásadou rovnosti zaobchádzania.

22 Na jednej strane je nepochybné, že cieľom nariadenia č. 261/2004, ktorý vyplýva z jeho odôvodnení 1, 2 a 4, je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich a spotrebiteľov posilnením ich práva v určitých situáciách spôsobujúcich vážne problémy a nepohodlie, ako aj okamžitou nápravou týchto situácií štandardným spôsobom (pozri rozsudok z 22. júna 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, bod 26 a citovanú judikatúru).

23 Skutočnosť, že pri lete dôjde k neplánovanému medzipristátiu, v žiadnom prípade nepredstavuje situáciu, ktorá ako taká spôsobuje cestujúcim také vážne problémy a nepohodlie, aké vyplývajú z odmietnutia nástupu do lietadla, zrušenia alebo veľkého meškania letov, z dôvodu ktorých nariadenie č. 261/2004, tak ako ho vykladá Súdny dvor, stanovuje náhradu.

24 K týmto vážnym problémom a nepohodliu dochádza len vtedy, keď toto medzipristátie má za následok, že lietadlo uskutočňujúce predmetný let doletí do cieľovej destinácie s meškaním tri hodiny alebo viac oproti plánovanému času príletu, čo predstavuje situáciu, v ktorej cestujúcemu v zásade vzniká právo na náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004, tak ako ich vykladá Súdny dvor (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. februára 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 32 a citovanú judikatúru).

25 Na druhej strane považovať let, ktorý po neplánovanom medzipristátí skončil v naplánovanej cieľovej destinácii, za zrušený, by znamenalo priznať právo na náhradu cestujúcemu, ktorý z dôvodu tohto neplánovaného medzipristátia strpel meškanie menej ako tri hodiny, pričom cestujúci, ktorý strpel rovnaké meškanie z iného dôvodu, by nemal právo na náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004, tak ako ich vyložil Súdny dvor, čo by bolo v rozpore so zásadou rovnosti zaobchádzania.

26 Z ustálenej judikatúry vyplýva, že akýkoľvek akt Únie sa má vykladať v súlade s celým primárnym právom, vrátane súladu so zásadou rovnosti zaobchádzania, ktorá vyžaduje, aby porovnateľné situácie neboli posudzované rozdielne a rozdielne situácie neboli posudzované rovnako, ak takéto posudzovanie nie je objektívne odôvodnené (pozri rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 48, ako aj citovanú judikatúru).

27 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na otázku položenú vnútroštátnym súdom odpovedať tak, že článok 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že let, ktorého miesto odletu a príletu bolo v súlade so stanoveným plánom, pri ktorom ale došlo k neplánovanému medzipristátiu, nemožno považovať za zrušený.

O trovách

28 Vzhľadom na to, že konanie 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 2 písm. l) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa stanovujú 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 let, ktorého miesto odletu a príletu bolo v súlade so stanoveným plánom, pri ktorom ale došlo k neplánovanému medzipristátiu, nemožno považovať za zrušený.

Podpisy