Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

12. listopadu 2020*

„Řízení o předběžné otázce – Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Článek 5 odst. 1 písm. c) – Článek 7 odst. 1 – Právo na náhradu škody – Významné zpoždění na příletu – Let z třetí země do členského státu, rezervovaný u leteckého dopravce Společenství a sestávající ze dvou úseků provozovaných různými leteckými dopravci – Významné zpoždění, k němuž došlo na prvním úseku letu, který v rámci smlouvy o sdílení kódů provozuje letecký dopravce třetí země – Žaloba na náhradu škody podaná proti dopravci Společenství“

Ve věci C-367/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Amtsgericht Hamburg (Okresní soud v Hamburku, Německo) ze dne 4. srpna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 6. srpna 2020, v řízení

SP

proti

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení D. Šváby (zpravodaj), vykonávající funkci předsedy senátu, S. Rodin a K. Jürimäe, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout usnesením 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. 3 odst. 5, čl. 5 odst. 1 písm. b) a c) a čl. 7 odst. 1 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. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi cestujícím SP a leteckým dopravcem KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (dále jen „KLM“), ve kterém jde o to, že tento dopravce odepřel náhradu tomuto cestujícímu, jehož let s mezipřistáním byl na příletu významně zpožděn.

Právní rámec

3 Bod 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:

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

4 Článek 2 písm. b) a c) tohoto nařízení uvádí:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

b) ‚provozujícím leteckým dopravcem‘ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím;

c) ‚dopravcem Společenství‘ rozumí letecký dopravce s platným provozním povolením uděleným členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům [(Úř. věst. 1992, L 240, s. 1)]“.

5 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavcích 1 a 5 stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje

[…]

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.

[…]

5. Toto nařízení se vztahuje na každého provozujícího leteckého dopravce, který přepravuje cestující podle odstavců 1 a 2. Jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.“

6 Článek 5 odst. 1 písm. c) téhož nařízení uvádí:

„V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]:
   i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
   ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
   iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

7 Článek 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 zní:

„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

[…]

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[…]“

8 Článek 13 tohoto nařízení uvádí:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody [po provozujícím leteckém dopravci] podle použitelných právních předpisů.“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

9 SP si na 8. června 2019 zarezervoval let z New Yorku (Spojené státy) do Hamburku (Německo) přes Amsterodam (Nizozemsko) a tato rezervace byla potvrzena.

10 V rámci těchto přímo navazujících letů, na něž byla učiněna jediná rezervace u KLM, „dopravce Společenství“ ve smyslu čl. 2 písm. c) nařízení č. 261/2004, došlo při letu z New Yorku do Amsterodamu, který v rámci dohody o sdílení kódů uskutečnil dopravce Delta Airlines, jenž má sídlo ve třetí zemi, k takovému zpoždění, že dotyčným cestujícím nebylo možné zaručit navazující let z Amsterodamu do Hamburku, v důsledku čehož SP dorazil do cílového místa určení se zpožděním o více než tři hodiny.

11 SP, kterému KLM odepřel náhradu podle čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, se obrátil na předkládající soud Amtsgericht Hamburg (Okresní soud v Hamburku, Německo).

12 Vzhledem k tomu, že Amtsgericht Hamburg (Okresní soud v Hamburku) měl navzdory výkladu, který Soudní dvůr podal v rozsudku ze dne 11. července 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), pochybnosti o použitelnosti nařízení č. 261/2004 na dotyčný let, rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, ve spojení s jeho čl. 3 odst. 5, vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného mimo území jakéhokoli členského státu (v třetí zemi) na letiště umístěné na území členského státu přes letiště v jiném [členském státě] může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ v prvním úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, u kterého rezervoval let jako celek a který provedl pouze druhý úsek letu?“

K předběžné otázce

13 Podle článku 99 jednacího řádu Soudního dvora může Soudní dvůr kdykoli na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta rozhodnout usnesením s odůvodněním mimo jiné tehdy, pokud o odpovědi na položenou předběžnou otázku nelze rozumně pochybovat.

14 Vzhledem k tomu, že v projednávané věci nastal tento případ, je třeba citované ustanovení uplatnit.

15 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. b) a odst. 5 tohoto nařízení, musí být vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu přes letiště umístěné v jiném členském státě může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ v prvním úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provedl druhý úsek letu.

16 Za účelem odpovědi na tuto otázku je třeba zaprvé určit, zda je nařízení č. 261/2004 použitelné na takový let.

17 V tomto ohledu se nařízení č. 261/2004 v souladu s jeho čl. 3 odst. 1 písm. b) vztahuje mimo jiné na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.

18 Z toho plyne, že uplatnění nařízení č. 261/2004 na takovou situaci, jako je situace uvedená v tomto ustanovení, předpokládá splnění tří podmínek, a sice aby se zaprvé jednalo o let z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, zadruhé aby byl tento let uskutečněn provozujícím leteckým dopravcem Společenství, tedy v souladu s čl. 2 písm. c) tohoto nařízení dopravcem s platným provozním povolením uděleným členským státem, a zatřetí aby dotyčný cestující v třetí zemi odletu neobdržel náhradu nebo odškodnění a nebyla mu poskytnuta pomoc (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 33).

19 Pokud jde o první z těchto podmínek, měl Soudní dvůr příležitost upřesnit, že let s jedním nebo více navazujícími lety, které jsou předmětem jediné rezervace, představuje pro účely nároku cestujících na náhradu podle nařízení č. 261/2004 jeden celek s tím důsledkem, že se použitelnost tohoto nařízení posoudí se zřetelem k původnímu místu odletu a cílovému místu určení (rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 16 a citovaná judikatura).

20 Takový let s mezipřistáním, jaký je dotčen v původním řízení, o němž předkládající soud konstatoval, že na něj byla učiněna jediná rezervace a byl uskutečněn z New Yorku do Hamburku jakožto cílového místa určení, tak musí být považován za let uskutečněný z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu.

21 Pokud jde o druhou z podmínek uvedených v bodě 18 tohoto usnesení, Soudní dvůr rozhodl, že kvalifikace „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004 předpokládá uskutečnění příslušného letu a existenci smlouvy uzavřené s cestujícím (rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 23 a citovaná judikatura).

22 V tomto ohledu měl Soudní dvůr mimo jiné za to, že pod tuto kvalifikaci spadá letecký dopravce, který stejně jako KLM ve věci v původním řízení provádí jeden z přímo navazujících letů v rámci přepravní smlouvy, kterou tento dopravce uzavřel s příslušným cestujícím (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 24 a 25).

23 Let s mezipřistáním, jehož jeden úsek je prováděn takovým dopravcem, jako je KLM, u něhož je prokázáno, že má platné provozní povolení udělené členským státem, musí být tudíž považován za let uskutečněný provozujícím leteckým dopravcem Společenství ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 bez ohledu na skutečnost, že tento let s mezipřistáním byl rovněž zčásti uskutečněn dopravcem, který není dopravcem Společenství.

24 Co se týče třetí z podmínek uvedených v bodě 18 tohoto usnesení, z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce nijak nevyplývá, že příslušný cestující obdržel ve Spojených státech náhradu nebo odškodnění a byla mu poskytnuta pomoc.

25 Za předpokladu, že příslušný cestující neobdržel ve Spojených státech náhradu nebo odškodnění a nebyla mu poskytnuta pomoc, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu, let s mezipřistáním z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, který zčásti provádí provozující letecký dopravce Společenství ve smyslu čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, v projednávaném případě KLM, tedy spadá do působnosti tohoto nařízení.

26 Zadruhé je tedy třeba určit, zda cestující takového letu s mezipřistáním, na nějž byla učiněna jediná rezervace, který přiletěl do cílového místa určení se zpožděním o tři hodiny nebo více, může uplatnit svůj nárok na náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 vůči kterémukoli z leteckých dopravců, kteří uskutečnili tento let, a to i vůči provozujícímu leteckému dopravci, se kterým tento cestující uzavřel přepravní smlouvu, ale jehož let nebyl příčinou tohoto zpoždění.

27 V tomto ohledu je třeba připomenout, že na cestující, jejichž let byl zpožděn, je nutno nahlížet tak, že jim svědčí právo na náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, ve spojení s jeho čl. 7 odst. 1, v případě, kdy při příletu do cílového místa určení utrpěli časovou ztrátu v rozsahu tří hodin nebo více (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61; v tomto smyslu viz rovněž rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 37).

28 Pokud jde o otázku, kdo je povinen platit náhradu v případě významného zpoždění na příletu v případě takového letu s mezipřistáním, o jaký jde ve věci v původním řízení, Soudní dvůr upřesnil, že každý provozující letecký dopravce, který se podílí na uskutečnění alespoň jednoho z těchto přímo

navazujících letů, je povinen k této náhradě bez ohledu na to, zda let, který uskutečnil, je příčinou významného zpoždění, které cestující utrpěl na příletu do cílového místa určení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 20 až 26).

29 V tomto ohledu Soudní dvůr nejprve uvedl, že lety s jedním nebo více navazujícími lety, na něž byla učiněna jediná rezervace, musejí být chápány jako jeden celek, jak bylo připomenuto v bodě 19 tohoto usnesení, s tím důsledkem, že v rámci takových letů se provozující letecký dopravce, který provedl druhý let, nemůže bránit s odvoláním na špatné provedení dřívějšího letu provozovaného jiným leteckým dopravcem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 27).

30 Soudní dvůr dále připomněl, že v čl. 3 odst. 5 druhé větě nařízení č. 261/2004 je upřesněno, že jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s dotyčným cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím. V takové situaci, kde v rámci letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, je první úsek letu prováděn na základě dohody o sdílení kódů jiným provozujícím leteckým dopravcem, než který uzavřel smlouvu o přepravě s uvedeným cestujícím a provedl druhý úsek letu, tedy posledně uvedený dopravce zůstává ve smluvním vztahu s tímtéž cestujícím i v rámci provádění prvního úseku letu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 28 a 29).

31 Soudní dvůr kromě toho uvedl, že toto řešení je odůvodněno cílem spočívajícím v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, který je uveden v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, aby bylo zaručeno, že přepravovaní cestující obdrží náhradu od provozujícího leteckého dopravce, který s nimi uzavřel smlouvu o přepravě, aniž jsou nuceni ohlížet se na opatření, která tento dopravce přijal k provedení jiných úseků letu s mezipřistáním, který uvedl na trh (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 30).

32 Soudní dvůr konečně připomněl, že podle článku 13 nařízení č. 261/2004 není splněním povinností provozujícího leteckého dopravce na základě tohoto nařízení dotčeno jeho právo požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jakékoli osoby, která způsobila, že tento dopravce nesplnil své povinnosti, včetně třetích osob, což v případě letu s mezipřistáním, na nějž byla učiněna jediná rezervace a je prováděn v rámci dohody o sdílení kódů, umožňuje provozujícímu leteckému dopravci, který byl povinen poskytnout náhradu podle nařízení č. 261/2004 z důvodu významného zpoždění části letu, kterou sám neprovozoval, aby se náhrady za finanční výdaj, který mu tím vznikl, domáhal na provozujícím leteckém dopravci, který za toto zpoždění nese odpovědnost (rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 31 a 32).

33 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět, že čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. b) a odst. 5 tohoto nařízení, musí být vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu přes letiště umístěné v jiném členském státě může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ v prvním úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provedl druhý úsek letu.

K nákladům řízení

34 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.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (devátý senát) rozhodl takto:

Článek 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 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, ve spojení s čl. 3 odst. 1 písm. b) a odst. 5 tohoto nařízení, musí být vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu přes letiště umístěné v jiném členském státě může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ v prvním úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provedl druhý úsek letu.

Podpisy