Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (šestého senátu)

13. února 2020*

„Řízení o předběžné otázce – Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora – Prostor svobody, bezpečnosti a práva – Příslušnost a uznávání a výkon soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech – Nařízení (EU) č. 1215/2012 – Článek 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka – Zvláštní příslušnost ve věcech smluvních – Pojem ‚místo plnění' – Smlouva o poskytování služeb – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Právo na náhradu pro cestující v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letu – Let s jedinou potvrzenou rezervací skládající se z několika úseků zajišťovaných dvěma různými leteckými dopravci – Zrušení posledního úseku letu – Žaloba na náhradu škody podaná proti leteckému dopravci zajišťujícímu poslední úsek letu u soudu, v jehož obvodu se nachází místo odletu prvního úseku letu"

Ve věci C-606/19,

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 31. července 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 12. srpna 2019, v řízení

flightright GmbH

proti

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

SOUDNÍ DVŮR (šestý senát),

ve složení M. Safjan (zpravodaj), předseda senátu, L. Bay Larsen a N. Jääskinen, soudci,

generální advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

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

Usnesení

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2012, L 351, s. 1; Zvl. vyd. 19/04, s. 42).

* Jednací jazyk: němčina.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi flightright GmbH, společností se sídlem v Postupimi (Německo), a leteckou společností Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (dále jen „Iberia“), se sídlem v Madridu (Španělsko), ve věci žaloby na náhradu škody podané na základě 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. 2001, L 46, s. 1).

Právní rámec

Nařízení č. 1215/2012

3 Oddíl 2 kapitoly II nařízení č. 1215/2012, nadepsaný „Zvláštní příslušnost“, obsahuje článek 7, který v bodě 1 stanoví:

„Osoba, která má bydliště v některém členském státě, může být v jiném členském státě žalována:

1) a) pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, u soudu místa, kde závazek, o nějž se jedná, byl nebo měl být splněn;
   b) pro účely tohoto ustanovení, a pokud nebylo dohodnuto jinak, je místem plnění zmíněného závazku:

   – v případě prodeje zboží místo na území členského státu, kam zboží podle smlouvy bylo nebo mělo být dodáno,

   – v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty;
   c) nepoužije-li se písmeno b), použije se písmeno a)“.

Nařízení č. 261/2004

4 Článek 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„[…]

b) ‚provozujícím leteckým dopravcem‘ [se] 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;

[…]“

5 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 5 stanoví:

„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 nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odst. 1 písm. c) uvádí:

„V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže
   i) nejsou 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 jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich [svého] cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
   iii) nejsou informování o zrušení [jsou o zrušení informováni] ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není 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.“

7 Článek 7 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, ve svém odst. 1 písm. a) stanoví:

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

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů“.

Spor v původním řízení a předběžné otázky

8 Základem sporu v původním řízení jsou přímo navazující lety, které byly plánovány na 25. srpna 2018 a které byly předmětem jediné potvrzené rezervace, kterou uskutečnili dva cestující (dále jen „dotčení cestující“).

9 Tento let z Hamburku (Německo) do San Sebastianu (Španělsko) zahrnoval tři úseky. První úsek, z Hamburku do Londýna (Spojené království), provozovala letecká společnost British Airways, zatímco Iberia zajišťovala zbylé dva úseky, a sice z Londýna do Madridu (Španělsko) a z Madridu do San Sebastianu.

10 První dva úseky sice proběhly bez problémů, třetí však byl zrušen, aniž o tom byli dotčení cestující včas informováni.

11 Z důvodu tohoto zrušení podala flightright, na kterou dotčení cestující převedli své případné nároky na náhradu škody, k předkládajícímu soudu, Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku, Německo), žalobu na náhradu škody v celkové výši 500 eur, tedy 250 eur za cestujícího, směřující proti společnosti Iberia na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, když vzdálenost mezi Hamburkem a San Sebastianem činí přibližně 1 433 km.

12 Předkládající soud má pochybnosti o své mezinárodní příslušnosti k rozhodnutí sporu v původním řízení a dále o možnosti dotčených cestujících žalovat oba letecké dopravce, kteří se podíleli na přímo navazujících letech, které jsou základem sporu v původním řízení.

13 Zejména se uvedený soud zabývá tím, zda je příslušný k rozhodnutí sporu v původním řízení, pokud jde o úsek letu, který byl zrušen, přestože místo odletu a místo příletu tohoto úseku, tedy Madrid a San Sebastian, nespadají do jeho obvodu.

14 Daný soud mimoto podotýká, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 11. července 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), rozhodl, že v rámci letu s přímo navazujícími lety, který byl předmětem jediné rezervace, může být letecký dopravce, který provozoval první úsek letu, jehož místo odletu se nachází v obvodu soudu rozhodujícího o žalobě, žalován pro všechny úseky uvedeného letu pro účely žaloby na náhradu škody podané na základě nařízení č. 261/2004.

15 S ohledem na uvedený rozsudek se předkládající soud zabývá tím, zda může být letecký dopravce pověřený zajištěním posledního úseku takového letu rovněž žalován v rámci žaloby na náhradu škody na tomto základě.

16 Za těchto podmínek se Amtsgericht Hamburg (okresní soud v Hamburku) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Je dána mezinárodní příslušnost předkládajícího soudu, jestliže se jedná o přímo navazující lety, každý z jejich úseků je provozován jiným leteckým dopravcem a daný soud je mezinárodně příslušný pouze pro úsek, který není zrušením dotčen?

2) Jsou oba letečtí dopravci podílející se na přímo navazujících letech, které provozovali, pasivně legitimováni, jestliže se jedná o dopravce Společenství?“

K předběžným otázkám

17 Pokud lze zejména odpověď na položenou předběžnou otázku jasně vyvodit z judikatury nebo pokud o odpovědi na položenou předběžnou otázku nelze rozumně pochybovat, může Soudní dvůr podle článku 99 svého jednacího řádu kdykoli na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta rozhodnout usnesením s odůvodněním.

18 Dané ustanovení je třeba použít v projednávané věci.

19 Úvodem je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem zavedeného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, jenž mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší případně přeformulovat otázky, které jsou mu položeny. Soudní dvůr může kromě toho zohlednit i normy unijního práva, na které vnitrostátní soud ve svých otázkách neodkázal [rozsudek ze dne 5. prosince 2019, Centraal Justitieel Incassobureau (Uznávání a výkon peněžitých trestů a pokut), C-671/18, EU:C:2019:1054, bod 26 a citovaná judikatura].

20 V projednávané věci předkládající soud ve svých předběžných otázkách neuvádí žádné konkrétní ustanovení. Z předkládacího rozhodnutí nicméně jasně vyplývá, že se daný soud táže na svou příslušnost k rozhodování o žalobě na náhradu škody podané proti leteckému dopravci pověřenému uskutečněním posledního úseku letu, která mu byla předložena.

21 V důsledku toho je třeba tyto otázky zkoumat ve světle ustanovení nařízení č. 1215/2012 týkajících se soudní příslušnosti.

22 Za těchto podmínek musí být uvedené otázky, které je třeba zkoumat společně, chápány tak, že spočívají v tom, že se předkládající soud v podstatě Soudního dvora táže, zda čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 musí být vykládán v tom smyslu, že „místo plnění“ ve smyslu daného ustanovení, pokud jde o let, který se vyznačuje jedinou potvrzenou rezervací pro celou trasu letu a je rozdělen do několika úseků, může být tvořeno místem odletu prvního úseku letu, pokud je přeprava na těchto úsecích zajišťována dvěma leteckými dopravci a pokud žaloba na náhradu škody, která byla podána na základě nařízení č. 261/2004, má základ ve zrušení posledního úseku letu a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu tento poslední úsek.

23 V tomto ohledu je třeba připomenout, že čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 stanoví, že pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy, pro účely žalování osoby usazené na území jednoho členského státu v jiném členském státě je místem plnění závazku, o nějž se jedná, pro účely použití tohoto ustanovení, a pokud nebylo dohodnuto jinak, v případě poskytování služeb místo na území členského státu, kde služby podle smlouvy byly nebo měly být poskytnuty.

24 V této souvislosti je třeba rovněž uvést, že vzhledem k tomu, že nařízení č. 1215/2012 zrušuje a nahrazuje nařízení Rady (ES) č. 44/2001 ze dne 22. prosince 2000 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. 2001, L 12, s. 1, Zvl. vyd. 19/04, s. 42), platí výklad provedený Soudním dvorem ve vztahu k ustanovením posledně uvedeného nařízení rovněž pro nařízení č. 1215/2012, pokud lze daná ustanovení obou těchto unijních předpisů považovat za rovnocenná (rozsudek ze dne 8. května 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, bod 19 a citovaná judikatura).

25 Výklad čl. 5 bodu 1 nařízení č. 44/2001 poskytnutý Soudním dvorem je tedy platný i pro čl. 7 bod 1 nařízení č. 1215/2012, jelikož tato ustanovení lze kvalifikovat jako rovnocenná (rozsudek ze dne 8. května 2019, Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, bod 20 a citovaná judikatura).

26 Co se týče čl. 5 bodu 1 nařízení č. 44/2001, Soudní dvůr rozhodl, pokud jde o přímé lety, že místo odletu i místo příletu letadla musí být stejnou měrou považována za místa hlavního poskytnutí služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké dopravě, což předkladateli žaloby na náhradu škody podané na základě nařízení č. 261/2004 umožňuje, aby podal žalobu k soudu, v jehož obvodu se nachází toto místo odletu nebo místo příletu, tak jak byla sjednána v uvedené smlouvě (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, body 43 a 47).

27 V tomto ohledu Soudní dvůr upřesnil, že pojem „místo plnění“, jak je vykládán v rozsudku ze dne 9. července 2009, Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), i když odkazuje na přímý let, se *mutatis mutandis* vztahuje i na situaci, kdy let s přímo navazujícími lety, který se vyznačuje jedinou rezervací pro celou trasu, zahrnuje dva úseky (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, body 69 a 71).

28 Z toho plyne, že pokud se let vyznačuje jedinou potvrzenou rezervací pro celou trasu a zahrnuje dva úseky, má předkladatel žaloby na náhradu škody podané na základě nařízení č. 261/2004 rovněž možnost podat svou žalobu k soudu, v jehož obvodu se nachází místo odletu prvního úseku letu, nebo k soudu, v jehož obvodu se nachází místo příletu druhého úseku letu.

29 Jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, ve věci v původním řízení se dotčený let skládal ze tří úseků. Nicméně pokud se smlouva o letecké dopravě vyznačuje jedinou potvrzenou rezervací pro celou trasu, stanoví tato smlouva povinnost leteckého dopravce přepravit cestujícího z bodu A do bodu D. Taková přepravní operace je službou, kdy jedno z míst hlavního poskytnutí se nachází v bodě A (obdobně viz rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 71).

30 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že v případě letu s přímo navazujícími lety, který se vyznačuje jedinou rezervací pro celou trasu a zahrnuje několik úseků, může být místem plnění ve smyslu čl. 7 bodu 1 písm. b) druhé odrážky nařízení č. 1215/2012 místo odletu prvního úseku letu jakožto jedno z míst hlavního poskytnutí služeb, které jsou předmětem smlouvy o letecké dopravě.

31 Vzhledem k tomu, že toto místo vykazuje dostatečně úzkou vazbu se skutkovými okolnostmi sporu, a tudíž zajišťuje úzký vztah mezi smlouvou o letecké dopravě a příslušným soudem požadovaný pravidly zvláštní příslušnosti uvedenými v čl. 7 bodu 1 nařízení č. 1215/2012, splňuje cíl blízkosti, na němž stojí uvedená pravidla (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 74 a citovaná judikatura).

32 Toto řešení je rovněž v souladu se zásadou předvídatelnosti, jejíž dodržování mají uvedená pravidla zajistit, jelikož umožňuje žalobci i žalovanému určit soud místa odletu prvního úseku letu, tak jak je uvedeno v přepravní smlouvě, jakožto soud, u něhož může být zahájeno řízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, body 75 a 77, jakož i citovaná judikatura).

33 Pokud jde o možnost žalovat v takové věci, jako je věc v původním řízení, leteckého dopravce pověřeného zajištěním posledního úseku letu u soudu, v jehož obvodu se nachází začátek prvního úseku, je třeba uvést, že z předkládacího rozhodnutí sice nevyplývá, že by Iberia byla smluvním partnerem dotčených cestujících, avšak pravidlo zvláštní příslušnosti ve smluvních věcech stanovené v čl. 7 bodu 1 nařízení č. 1215/2012 vyžaduje nikoliv uzavření smlouvy mezi dvěma osobami, ale existenci právní povinnosti svobodně sjednané určitou osobou ve vztahu k jiné, na níž by se zakládala žaloba žalobce (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 60 a citovaná judikatura).

34 V tomto ohledu čl. 3 odst. 5 druhá věta nařízení č. 261/2004 upřesňuje, že pokud provozující letecký dopravce ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení, který neuzavřel smlouvu s cestujícím, plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že tento dopravce jedná v zastoupení osoby, jež smlouvu s dotyčným cestujícím uzavřela.

35 Uvedený dopravce tak musí být považován za osobu plnící povinnosti svobodně přijaté vůči smluvní protistraně daného cestujícího. Tyto povinnosti vyplývají ze smlouvy o letecké dopravě (rozsudek ze dne 7. března 2018, flightright a další, C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 63).

36 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení č. 1215/2012 musí být vykládán v tom smyslu, že „místo plnění“ ve smyslu daného ustanovení, pokud jde o let, který se vyznačuje jedinou potvrzenou rezervací pro celou trasu letu a je rozdělen do několika úseků, může být tvořeno místem odletu prvního úseku letu, pokud je přeprava na těchto úsecích zajišťována dvěma leteckými dopravci a pokud žaloba na náhradu škody, která byla podána na základě nařízení č. 261/2004, má základ ve zrušení posledního úseku letu a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu tento poslední úsek.

K nákladům řízení

37 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 (šestý senát) rozhodl takto:

Článek 7 bod 1 písm. b) druhá odrážka nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech musí být vykládán v tom smyslu, že „místo plnění“ ve smyslu daného ustanovení, pokud jde o let, který se vyznačuje jedinou potvrzenou rezervací pro celou trasu letu a je rozdělen do několika úseků, může být tvořeno místem odletu prvního úseku letu, pokud je přeprava na těchto úsecích zajišťována dvěma leteckými dopravci a pokud žaloba na náhradu škody, která byla podána na základě 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, má základ ve zrušení posledního úseku letu a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu tento poslední úsek.

Podpisy.