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:
   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.“

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:

a) 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 príletom 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 príletu 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 prípojmi 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 prípojmi, 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 Súdnym 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 príletu 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 príletu 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 prípojmi vyznačujúci sa jedinou rezerváciou na celú dráhu letu zahŕňa dva úseky letu (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 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 príletu 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, flightright 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 prípojmi, 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, flightright 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