Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
PRIITA PIKAMÄEA
přednesené dne 23. září 2021 [1]

Věc C-395/20

EP,
GM
proti
Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik A. S.

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Změna hodiny odletu – Odlet odložený o téměř tři hodiny – Informování cestujících devět dnů před odletem – Pojmy „zrušení“ a „nabídka přesměrování“

I. Úvod

1. V projednávané věci, jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, předkládá Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo) Soudnímu dvoru dvě předběžné otázky týkající se výkladu čl. 2 písm. l), čl. 5 odst. 1 a čl. 8 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 [2].

2. Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi EP a GM (dále jen „dotčení cestující“), dvěma cestujícími v letecké dopravě, na straně jedné, a společností Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş. (dále jen „Corendon Airlines“), na straně druhé, ve věci odmítnutí posledně uvedenou společností vyplatit uvedeným cestujícím náhradu škody z důvodu posunutí hodiny odletu, která byla pro jejich let původně stanovena, na pozdější čas. Projednávaná věc vyvolává nové a komplexní právní otázky, na které bude mít Soudní dvůr příležitost odpovědět. Tyto otázky se týkají jednak právní kvalifikace takového posunutí času letu a jednak významu informování cestujícího v tomto ohledu, které by šlo případně považovat za „nabídku přesměrování“ ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm c), ii) nařízení č. 261/2004.

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Úř. věst. 2004, L 46, s. 1.

3. Na žádost Soudního dvora se toto stanovisko omezí na rozbor první předběžné otázky, a sice zda posunutí hodiny odletu na pozdější čas představuje „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

II. Právní rámec

A. Nařízení č. 261/2004

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

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

‚zrušením‘ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.“

5. Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odstavci 1 stanoví:

„V případě zrušení letu:

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

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 [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

6. Článek 6 uvedeného nařízení nadepsaný „Zpoždění“ stanoví:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b),

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím

i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a

ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a

iii) pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

7. Článek 7 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

[...]

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

[...]

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

[...]

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

[...]“

8. Článek 8 nařízení č. 261/2004 nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“ stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

a) – náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

– zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

2. Ustanovení odst. 1 písm. a) se rovněž použije na cestující, jejichž lety jsou součástí souboru služeb, s výjimkou práva na náhradu škody, pokud toto právo vzniká podle [směrnice Rady 90/314/EHS ze dne 13. června 1990 o souborných službách pro cesty, pobyty a zájezdy (Úř. věst. L 158, s. 59; Zvl. vyd. 13/10, s. 132)].

[...]“

B. Nařízení (ES) č. 1033/2006

9. Nařízení Komise (ES) č. 1033/2006 ze dne 4. července 2006, kterým se stanoví požadavky na postupy pro letové plány v předletové fázi pro jednotné evropské nebe[3], v čl. 2 odst. 2 stanoví:

„Vedle definic uvedených v odstavci 1 se použijí tyto definice:

[...]

10) ‚klíčovými položkami letového plánu‘ se rozumí tyto položky letového plánu:

[...]

d) předpokládaný čas zahájení pojíždění;

[…]“

[3] – Úř. věst. 2006, L 186, s. 46.

III. Skutkový základ sporu, původní řízení a předběžné otázky

10. Dotčení cestující si rezervovali zájezd do Antálie (Turecko) prostřednictvím internetové platformy „Check24“. Jejich rezervace byla potvrzena společností Corendon Airlines pro let dne 18. května 2019 z Düsseldorfu (Německo) do Antálie s odletem v 13:20 hodin a příletem v 17:50 hodin.

11. Společnost Corendon Airlines čas tohoto letu následně posunula a stanovila novou hodinu odletu na 16:10 dne 18. května 2019, o čemž dotčené cestující informovala ve lhůtách stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c), ii) nařízení č. 261/2004. Jelikož byl uvedený let zpožděn, letadlo odlétlo v 17:02 hodin a přistálo ve 21:30 hodin dne 18. května 2019.

12. Dotčení cestující požadovali od společnosti Corendon Airlines náhradu škody ve výši 400 eur pro každého, na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení. Společnost Corendon Airlines odmítla uvedeným cestujícím náhradu škody vyplatit.

13. Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu, Německo) zamítl žalobu dotčených cestujících. Uvedený soud konstatoval, že i když byla hodina odletu změněna, původní plán tohoto letu byl zachován. Dále konstatoval, že uvedení cestující každopádně byli o změně hodiny odletu informováni ve lhůtě stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu ii) uvedeného nařízení, která činí dva týdny až sedm dní před plánovaným časem odletu. Uvedený soud kromě toho uvedl, že není nutné zkoumat otázku, zda společnost Corendon Airlines splnila svou informační povinnost ohledně práv cestujících dotčených ve věci v původním řízení na základě článku 8 téhož nařízení, jelikož případné porušení informační povinnosti nezakládá nárok na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

14. Dotčení cestující podali proti rozsudku Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu) odvolání k Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu), přičemž posledně uvedený soud uvádí, že uvedený rozsudek nelze potvrdit, pokud posunutí času odletu o téměř tři hodiny znamená, že byl let zrušen ve smyslu čl. 2 písm. l) tohoto nařízení a pokud oznámení této změny času nepředstavuje nabídku přesměrování za podmínek stanovených uvedeným nařízením.

15. Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu) tedy rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Jedná se o zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 [nařízení č. 261/2004], pokud provozující letecký dopravce posune u letu, který byl rezervován v rámci souborných služeb pro cesty s plánovaným odletem v 13:20 hod. (místního času), hodinu odletu na 16:10 hod. (místního času) téhož dne?

2) Jedná se, v případě oznámení devět dnů před začátkem cesty o posunutí letu z 13:20 hod. (místního času) na 16:10 hod. (místního času) téhož dne, o nabídku přesměrování letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu ii) [nařízení č. 261/2004], a pokud ano, musí splňovat podmínky stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 [nařízení č. 261/2004]?“

IV. Řízení před Soudním dvorem

16. Předkládací rozhodnutí ze dne 3. srpna 2020 došlo kanceláři Soudního dvora dne 19. srpna 2020.

17. Žalobci v původním řízení, německá vláda a Evropská komise podali písemná vyjádření ve lhůtě stanovené v článku 23 statutu Soudního dvora Evropské unie.

18. Na všeobecné schůzi konané dne 27. dubna 2021 rozhodl Soudní dvůr, že se jednání konat nebude.

V. Právní analýza

A. První otázka

19. Svou první předběžnou otázkou se předkládající soud táže, zda se jedná o „zrušení" letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004, pokud provozující letecký dopravce posune u letu, který byl rezervován v rámci souborných služeb pro cesty, hodinu odletu z 13:20 hodin (místního času) na 16:10 hodin (místního času) téhož dne.

20. Pojem „zrušení" je vymezen v čl. 2 písm. l) tohoto nařízení jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo".

21. Vzhledem k tomu, že tato definice je daná okolností, že let „nebyl uskutečněn", je třeba v tomto ohledu zkoumat pojem „let", který vzhledem k tomu, že tímto nařízením není definován, byl předmětem výkladu Soudního dvora. Podle této judikatury je „let" v zásadě operací letecké dopravy, která tak určitým způsobem představuje ‚jednotku' této dopravy uskutečňovanou leteckým dopravcem, který určuje její trasu [4]. Soudní dvůr dále upřesnil, že trasa je zásadním prvkem letu, neboť tento let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem [5].

22. Z judikatury Soudního dvora rovněž vyplývá, že zrušené lety a zpožděné lety představují dvě zcela odlišné kategorie letů. Na rozdíl od „zpoždění letu" je totiž „zrušení" ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 důsledkem skutečnosti, že původně plánovaný let nebyl uskutečněn. Z nařízení č. 261/2004 tedy nelze dovodit, že lze zpožděný let kvalifikovat jako „zrušený let" z pouhého důvodu, že doba zpoždění se, byť značně, prodloužila. Soudní dvůr z toho dovodil, že zpožděný let nelze bez ohledu na dobu zpoždění považovat za zrušený, jestliže dojde k odletu podle původně stanoveného plánu [6].

23. Podobně jako německá vláda a Komise mám za to, že v projednávaném případě nebylo od původně stanoveného plánu upuštěno. Ačkoli je plánovaná trasa zásadním prvkem letu, je pravda, že žalobci byli leteckým dopravcem skutečně přepraveni, a to v rámci letu, který rezervovali, i když k tomu došlo se zpožděním. Letiště odletu nebo příletu ani číslo letu, kterým byli cestující přepraveni, nebyly změněny. Nic nenasvědčuje ani tomu, že by letecký dopravce hodlal s konečnou platností upustit nebo že upustil od původně stanoveného plánu. Naopak v projednávané věci je třeba mít za to, že byla posunuta pouze hodina odletu v rámci téhož letu.

24. Není mi cizí argument Komise, podle kterého se „zrušení" letu vyznačuje přímým a dobrovolným zásahem leteckého dopravce do letového plánu, zatímco v případě „zpožděného" letu není hodina odletu tímto dopravcem předvídána ani vždy ovlivněna. Události, nad nimiž

[4] – Rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40).

[5] – Viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 30), a ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další (C-83/10, EU:C:2011:652, bod 27).

[6] – Viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 33 a 34).

letecký dopravce nemá kontrolu, totiž mohou mít na leteckou dopravu často dopad a vyžadovat „změnu“ letového plánu, aniž by to znamenalo úplné „upuštění“ od tohoto plánu. Letecký dopravce může na tento typ události reagovat tak, že oznámí pozdější hodinu odletu, než která byla původně stanovena. Domnívám se, že právě tímto se obvykle rozumí takové „posunutí času odletu“ letadla, k jakému došlo v projednávaném případě.

25. Mám za to, že posunutí času letu se zachováním téhož letadla a plánované trasy představuje podle obecného chápání „zpoždění“, a nikoli „zrušení“. Podle mého názoru by bylo v rozporu s obecnými zkušenostmi, s běžným chápáním pojmů a systematikou nařízení č. 261/2004 mít za to, že posunutí o přibližně tři hodiny času letu, který se jinak nezměnil, představuje „zrušení“ s nabídkou nové možnosti dopravy. To by zcela opomíjelo pojem „zpoždění“, na který již bylo výše odkázáno, ve prospěch umělého výkladu pojmu „zrušení“. Vzhledem k tomu, že *neexistují konkrétní indicie* umožňující předpokládat, že letecký dopravce od letového plánu skutečně upustil, je třeba dospět k závěru, že tento plán byl pouze *dočasně pozastaven*, neboť jakmile to bylo s ohledem na okolnosti možné, bylo podle něj následně postupováno [7].

26. Kromě toho skutečnost, že posunutí času letu bylo oznámeno předem (v projednávaném případě o devět dní), nemůže sama o sobě hrát roli pro účely kvalifikace tohoto posunutí jako „zrušení“ nebo „zpoždění“. Včasné předchozí oznámení má dopad na rozsah obtíží nebo nepohodlí pro cestující, ale nikoliv nezbytně na povahu časového posunu ve vlastním slova smyslu.

27. Nelze zajisté vyloučit, že „významný“ rozsah zpoždění odletu a zvláštní okolnosti, které jej provázejí, mohou mít případně vliv na kvalifikaci jako „zrušení“ nebo „zpoždění“. V závislosti na situaci by tyto prvky mohly být případně vykládány jako indicie případu, který jde nad rámec pouhého dočasného pozastavení letového plánu.

28. Tak tomu však v projednávané věci zajisté není, jelikož posunutí hodiny odletu činí pouze přibližně tři hodiny, a musí být tudíž spíše považováno za posunutí „malého rozsahu“. V důsledku toho nepovažuji za nezbytné, aby se Soudní dvůr v projednávané věci vyjadřoval k možnosti takového čistě hypotetického scénáře.

B. Odpověď na první předběžnou otázku

29. Z výše uvedených důvodů navrhuji odpovědět na první předběžnou otázku tak, že se nejedná o „zrušení“ letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jestliže provozující letecký dopravce pouze posune u letu, který byl rezervován v rámci souborných služeb pro cesty s odletem stanoveným na 13:20 hodin (místního času), hodinu odletu na 16:10 hodin (místního času) téhož dne, a let nebyl změněn jinak.

[7] – V tomto ohledu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 37), z něhož jasně vyplývá, že Soudní dvůr se přiklání k restriktivnímu výkladu pojmu „zrušení“. Soudní dvůr totiž zmiňuje několik okolností spadajících do oblasti letecké přepravy cestujících, které navzdory jejich zdánlivé povaze (například čekací doba, jakož i nutnost, aby dotčení cestující strávili jednu noc v hotelu) takovou právní kvalifikaci neodůvodňují.

VI. Závěry

30. Vzhledem k předcházejícím úvahám navrhuji, aby Soudní dvůr na první předběžnou otázku podanou Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo) odpověděl takto:

„Nejedná se o zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a čl. 5 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, jestliže provozující letecký dopravce pouze posune u letu, který byl rezervován v rámci souborných služeb pro cesty s odletem stanoveným na 13:20 hodin (místního času), hodinu odletu na 16:10 hodin (místního času) téhož dne, a let nebyl změněn jinak.“