Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (prvního senátu)

21. prosince 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letů – Článek 2 písm. l) – Článek 5 odst. 1 – Změna hodiny odletu – Odlet odložený o téměř tři hodiny – Informování cestujících devět dnů před odletem – Pojmy ‚zrušení' a ‚zpoždění' "

Ve věci C-395/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce, kterou na základě článku 267 SFEU předložil Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo) rozhodnutím ze dne 3. srpna 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 19. srpna 2020, v řízení

EP,

GM

proti

Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş.,

SOUDNÍ DVŮR (první senát),

ve složení L. Bay Larsen, místopředseda Soudního dvora, vykonávající funkci předsedy prvního senátu, J.-C. Bonichot a M. Safjan (zpravodaj), soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za EP a GM F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– za německou vládu J. Möllerem, M. Hellmannem a U. Kühnem, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi R. Pethkem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 23. září 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká 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 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi EP a GM, dvěma cestujícími v letecké dopravě (dále jen „dotčení cestující“), a leteckou společností Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A. Ş. (dále jen „Corendon Airlines“) ve věci odmítnutí této společnosti vyplatit dotčeným cestujícím náhradu škody z důvodu odložení hodiny odletu, která byla pro jejich let původně stanovena.

Právní rámec

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

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

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

4 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.“

5 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. b) 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.“

6 Článek 7 tohoto 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;

[…]“

7 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.

[…]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

8 Dotčení cestující si rezervovali zájezd prostřednictvím internetové platformy „Check24“. Jejich rezervaci potvrdila společnost Corendon Airlines, provozující letecký dopravce, pro let, který měl být uskutečněn dne 18. května 2019 z Düsseldorfu (Německo) do Antálie (Turecko), s plánovaným časem odletu ve 13:20 hodin a plánovaným časem příletu v 17:50 hodin téhož dne.

9 Společnost Corendon Airlines uvedený čas odletu následně odložila, přičemž ponechala stejné číslo letu a stanovila nový čas odletu na 16:10 hodin a čas příletu na 20:40 hodin dne 18. května 2019, o čemž dotčené cestující informovala devět dnů před začátkem letu. Takto změněný let byl dále zpožděn, když letadlo odlétlo v 17:02 hodin a přistálo ve 21:30 hodin dne 18. května 2019.

10 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) nařízení č. 261/2004.

11 Dotčení cestující poté, co jim společnost Corendon Airlines odmítla náhradu škody vyplatit, podali žalobu k Amtsgericht Düsseldorf (Okresní soud v Düsseldorfu, Německo), která byla zamítnuta z důvodu, že i když byl čas odletu změněn, původní plán tohoto letu byl zachován. Dále, tito cestující každopádně byli o změně času odletu informováni ve lhůtě stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu ii) nařízení č. 261/2004, která činí dva týdny až sedm dní před plánovaným časem odletu, takže není nutné zkoumat otázku, zda změna času letu představovala zrušení nebo významné zpoždění uvedeného letu. Uvedený soud kromě toho uvedl, že není nutné zkoumat otázku, zda společnost Corendon Airlines splnila svou informační povinnost ohledně práv dotčených cestujících na základě článku 8 téhož nařízení, jelikož případné porušení takové informační povinnosti nezakládá nárok na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.

12 Dotčení cestující podali proti rozsudku uvedeného soudu odvolání k Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo), který poznamenává, že uvedený rozsudek nelze potvrdit, pokud odložení času odletu o téměř tři hodiny představuje zrušení ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 a pokud oznámení tohoto odložení nepředstavuje nabídku přesměrování za podmínek stanovených tímto nařízením.

13 Za těchto podmínek Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu) 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 [tohoto nařízení]?“

K předběžným otázkám

K první otázce

14 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že se let považuje za „zrušený“ ve smyslu těchto ustanovení, pokud provozující letecký dopravce odloží čas odletu o méně než tři hodiny, aniž došlo k jiným změnám tohoto letu.

15 Úvodem je třeba uvést, že předkládající soud pokládá tuto otázku pouze v souvislosti s odložením času odletu o dvě hodiny a padesát minut, aniž ve svých předběžných otázkách odkazuje na další zpoždění dotčeného letu.

16 V tomto ohledu je třeba uvést, že pojem „zrušení“ je definován v čl. 2 písm. l) tohoto nařízení jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.

17 Pojem „let“ není v uvedeném nařízení definován. Nicméně podle ustálené judikatury je let v zásadě „operací letecké dopravy, která tak určitým způsobem představuje ‚jednotku‘ této dopravy uskutečňovanou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád“ (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19, jakož i citovaná judikatura). Soudní dvůr dále upřesnil, že trasa je zásadním prvkem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 30).

18 Soudní dvůr rovněž rozhodl, že podle čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 je zrušení, na rozdíl od zpoždění letu, důsledkem skutečnosti, že původně plánovaný let nebyl uskutečněn. Z toho v této souvislosti vyplývá, že zrušené lety a lety zpožděné představují dvě zcela odlišné kategorie letů. Z uvedeného nařízení tedy nelze dovodit, že lze zpožděný let kvalifikovat jako „zrušený let“ z pouhého důvodu, že doba zpoždění se, byť značně, prodloužila (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 33).

19 Za těchto podmínek, jestliže jsou cestující přepraveni letem, jehož čas odletu je oproti původně plánovanému času odletu zpožděn, lze let považovat za „zrušený“ pouze, zajistí-li letecký dopravce přepravu cestujících jiným letem, jehož původní plán se liší od původního plánu původního letu (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 35).

20 Okolnost, že odložení času odletu bylo dotčeným cestujícím oznámeno několik dní předem, přitom nemá sama o sobě na rozlišení mezi pojmy „zpoždění“ a „zrušení“ vliv.

21 Jak totiž vyplývá z judikatury citované v bodě 18 tohoto rozsudku, nařízení č. 261/2004 stanoví dvě zcela odlišné kategorie letů, a sice zrušené lety ve smyslu článku 5 tohoto nařízení, a zpožděné lety ve smyslu článku 6 tohoto nařízení. Totéž nařízení neváže kvalifikaci v rámci jedné či druhé z těchto kategorií na pouhé předchozí oznámení o odložení času odletu.

22 Jak uvedl generální advokát v bodě 25 svého stanoviska, bylo by tudíž v rozporu s běžným chápáním pojmů uvedených v nařízení č. 261/2004 a s jeho systematikou mít za to, že let, který byl odložen o méně než tři hodiny, přičemž toto odložení bylo oznámeno několik dnů předem, a který se jinak nijak nezměnil, představuje „zrušení“ ve smyslu čl. 2 písm. l) tohoto nařízení.

23 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že let není považován za „zrušený“ ve smyslu těchto ustanovení, pokud provozující letecký dopravce odloží čas odletu o méně než tři hodiny, aniž došlo k jiným změnám tohoto letu.

K druhé otázce

24 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda informování o odložení času odletu představuje nabídku přesměrování ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu ii) nařízení č. 261/2004, který odkazuje na pojem „zrušení“ letu ve smyslu čl. 2 písm. l) tohoto nařízení.

25 S ohledem na odpověď na první otázku není namístě odpovídat na druhou otázku.

K nákladům řízení

26 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. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

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

Článek 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, musí být vykládány v tom smyslu, že let není považován za „zrušený“ ve smyslu těchto ustanovení, pokud provozující letecký dopravce odloží čas odletu o méně než tři hodiny, aniž došlo k jiným změnám tohoto letu.

Podpisy