Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

zo 17. marca 2016*

„Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Článok 7 — Náhrada cestujúcim v prípade zrušenia letu alebo meškania letu, ktoré je dlhšie ako tri hodiny — Článok 16 — Vnútroštátne orgány zodpovedné za uplatňovanie nariadenia — Právomoc — Prijatie donucovacích opatrení, ktorými sa leteckému dopravcovi ukladá povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu“

V spojených veciach C-145/15 a C-146/15,

ktorých predmetom sú návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podané rozhodnutiami Raad van State (Štátna rada, Holandsko) z 11. marca 2015 a doručené Súdnemu dvoru 26. marca 2015, ktoré súvisia s konaniami:

K. Ruijssenaars,

A. Jansen (C-145/15),

J. H. Dees-Erf (C-146/15)

proti

Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

za účasti:

Royal Air Maroc SA (C-145/15),

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (C-146/15),

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory D. Šváby (spravodajca), sudcovia J. Malenovský a M. Safjan,

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— K. Ruijssenaars, A. Jansen a J. H. Dees-Erf, v zastúpení: M. Hoorntje, jurist, a F. de Bray, advocaat,

— holandská vláda, v zastúpení: M. Gijzen a M. Bulterman, splnomocnené zástupkyne,

* Jazyk konania: holandčina.

— Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, v zastúpení: P. Eijsvoogel a P. J. F. Huizing, advocate,

— nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,

— fínska vláda, v zastúpení: J. Heliskoski, splnomocnený zástupca,

— Európska komisia, v zastúpení: F. Wilman a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 14. januára 2016,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú výkladu článku 16 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, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tieto návrhy boli podané v rámci dvoch sporov medzi po prvé K. Ruijssenaarsom a A. Jansenom a po druhé J. H. Dees-Erfovou na jednej strane a Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (štátny tajomník pre infraštruktúru a životné prostredie, ďalej len „štátny tajomník“) na druhej strane v súvislosti s tým, že štátny tajomník odmietol prijať donucovacie opatrenia, ktorými by sa spoločnostiam Royal Air Maroc SA (ďalej len „Royal Air Maroc“) a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (ďalej len „KLM“) uložila povinnosť zaplatiť náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 z dôvodu meškania dlhšieho ako tri hodiny pri prílete letov, ktorých sa K. Ruijssenaars, A. Jansen a J. H. Dees-Erf zúčastnili.

Právny rámec

Právo Únie

3 Odôvodnenia 1, 21 a 22 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(1) konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

…

(21) členské štáty by mali stanoviť pravidlá pre sankcie uplatniteľné pri porušení ustanovení tohto nariadenia a zabezpečiť, aby boli tieto sankcie uplatňované; sankcie by mali byť účinné, primerané a odradzujúce;

(22) členské štáty by mali zabezpečiť a dohliadať nad všeobecným dodržiavaním ustanovení tohto nariadenia zo strany svojich leteckých dopravcov a mali by určiť orgán, ktorý by plnil také vynucovacie úlohy; dohľad by nemal mať vplyv na práva cestujúcich a leteckých dopravcov, ktorí žiadajú zákonné odškodnenie pred súdmi podľa vnútroštátnych právnych postupov.“

4 Článok 5 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [príslušní cestujúci – *neoficiálny preklad*]:

c) … 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.

…“

5 Článok 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, znie:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

…“

6 Článok 16 toho istého nariadenia, nazvaný „Porušenia“, stanovuje:

„1. Každý členský štát menuje orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia[,] pokiaľ ide o lety z letísk, ktoré sa nachádzajú na jeho území[,] a let[y] z tretích krajín na také letiská. Tento orgán, podľa potreby, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich. Členské štáty oznámia Komisii orgán, ktorý menovali v súlade s týmto odsekom.

2. Bez toho, aby bol dotknutý článok 12, každý cestujúci môže vzniesť sťažnosť u ktoréhokoľvek orgánu podľa odseku 1, alebo u ktoréhokoľvek iného príslušného orgánu menovaného členským štátom, o údajných porušeniach tohto nariadenia na ktoromkoľvek letisku, ktoré sa nachádza na území členského štátu alebo týkajúcu sa ktoréhokoľvek letu z tretej krajiny na letisko, ktoré sa nachádza na takom území.

3. Sankcie uložené členskými štátmi za porušenia tohto nariadenia sú účinné, primerané a odradzujúce.“

Holandské právo

7 Vykonanie článku 16 nariadenia č. 261/2004 je zabezpečené najmä prostredníctvom nasledujúcich ustanovení zákona z 18. júna 1992 o leteckej doprave (Wet luchtvaart) (Stb.1992, č. 368) v znení účinnom v čase skutkových okolností vo veci samej (ďalej len „zákon o leteckej doprave“).

8 Podľa § 11.15 ods. 1 písm. b) bodu 1 zákona o leteckej doprave môže štátny tajomník, ktorý je určený ako vnútroštátny orgán poverený uplatňovaním nariadenia č. 261/2004, uložiť prostredníctvom správneho príkazu povinnosť dosiahnuť súlad s ustanoveniami obsiahnutými v nariadení č. 261/2004 alebo prijatými na základe tohto nariadenia.

9 Podľa vnútroštátneho súdu, ktorý odkazuje na prípravné práce k zákonu o leteckej doprave, hoci tento zákon poskytuje štátnemu tajomníkovi všeobecnú právomoc prijať donucovacie opatrenia v prípade porušenia nariadenia č. 261/2004, a to najmä v prípade, ak z preskúmania spisu vyplýva, že letecký dopravca systematicky odmieta plniť svoje povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia, neumožňuje mu prijať donucovacie opatrenia na základe sťažnosti cestujúceho v každom jednotlivom prípade, keď letecký dopravca odmietne vyhovieť žiadosti o náhradu na základe článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004.

Spory vo veciach samých a prejudiciálne otázky

Vec C-145/15

10 V dôsledku zrušenia ich letu z Amsterdamu (Holandsko) do Casablanci (Maroko) plánovaného na 8. apríl 2011 K. Ruijssenaars a A. Jansen žiadali od spoločnosti Royal Air Maroc zaplatenie náhrad podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004.

11 Keďže uvedený letecký dopravca ich žiadosti nevyhovel, K. Ruijssenaars a A. Jansen v liste zo 4. mája 2012 požiadali štátneho tajomníka, aby prijal donucovacie opatrenia, ktorými by sa spoločnosti Royal Air Maroc uložila povinnosť napraviť porušenie článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 a zaplatiť náhrady podľa článku 7 tohto nariadenia.

12 Rozhodnutím zo 7. mája 2012 štátny tajomník zamietol žiadosť K. Ruijssenaarsa a A. Jansena. Rozhodnutím z 3. októbra 2012 štátny tajomník určil, že sťažnosť podaná týmito pánmi proti tomuto rozhodnutiu je nedôvodná.

13 K. Ruijssenaars a A. Jansen preto podali proti uvedenému rozhodnutiu žalobu na Rechtbank Oost-Brabant (Prvostupňový súd vo Východnom Brabante), ktorý ju zamietol rozhodnutím z 28. mája 2013.

14 K. Ruijssenaars a A. Jansen podali proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Raad van State (Štátna rada).

15 V rámci tohto konania vnútroštátny súd vyjadruje pochybnosti v súvislosti s právomocou štátneho tajomníka prijať donucovacie opatrenia, ktoré navrhujú žalobcovia. Domnieva sa, že hoci právomoc tohto tajomníka prijať donucovacie opatrenia vo vzťahu k leteckým dopravcom, ktorí systematicky odmietajú plniť svoje povinnosti podľa nariadenia č. 261/2004, je nesporná, neplatí to v prípade donucovacích opatrení prijatých na základe sťažnosti cestujúcich a týkajúcich sa jednotlivých prípadov porušenia článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004.

16 Vnútroštátny súd sa v tejto súvislosti domnieva, že medzi leteckým dopravcom a cestujúcim je občianskoprávny vzťah a v prípade, ak tento letecký dopravca odmietne zaplatiť cestujúcemu náhradu, nárok na náhradu sa uplatní občianskoprávnou žalobou pred občianskoprávnym súdom. Takisto

uvádza, že zveriť prijatie individuálnych donucovacích opatrení štátnemu tajomníkovi, ktorého rozhodnutia podliehajú preskúmaniu správnymi súdmi, by mohlo narušiť rozdelenie súdnych právomocí v Holandsku v prípade súbežnej žaloby pred občianskoprávnymi súdmi.

17 Okrem toho neexistencia právomoci štátneho tajomníka prijať opatrenia, o ktoré ide v konaní vo veci samej, bola potvrdená legislatívnymi prácami na zákone o leteckej doprave, podľa ktorých „správnemu orgánu neprináleží požadovať v mene cestujúcich náhradu od leteckého dopravcu“, ako aj skutočnosťou, že donucovacie opatrenia stanovené v holandskom práve nezaručujú náhradu cestujúcim v prípade ich porušenia dotknutým leteckým dopravcom.

18 Navyše Raad van State (Štátna rada) uvádza, že ustanovenia nariadenia č. 261/2004, o ktoré ide v tejto veci, sú priamo uplatniteľné, a teda sa na ne možno odvolávať pred vnútroštátnymi súdmi v spore medzi jednotlivcami, čím sa cestujúcim zaručuje účinná súdna ochrana.

19 V tejto súvislosti Raad van State (Štátna rada) rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Ukladá článok 16 nariadenia č. 261/2004 vnútroštátnym orgánom povinnosť prijať vykonávacie opatrenia, ktoré orgánu menovanému na základe tohto článku poskytnú právny základ na prijatie správnych donucovacích opatrení v každom jednotlivom prípade, v ktorom došlo k porušeniu článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 tohto nariadenia, aby sa v každom jednotlivom prípade mohol zabezpečiť nárok cestujúceho na náhradu, pričom podľa holandského práva majú cestujúci na účely ochrany práv, ktoré sú im priznané podľa ustanovení práva Únie v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004, právo na prístup k občianskoprávnym súdom?“

Vec C-146/15

20 V dôsledku 26-hodinového meškania svojho letu zo 17. decembra 2009 z Curaçaa (Holandské Antily) do Amsterdamu (Holandsko) J. H. Dees-Erf žiadala od spoločnosti KLM zaplatenie náhrady podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004.

21 Keďže uvedený letecký dopravca jej žiadosti nevyhovel, J. H. Dees Erf v liste z 1. februára 2012 požiadala štátneho tajomníka, aby prijal donucovacie opatrenia, ktorými by sa spoločnosti KLM uložila povinnosť napraviť porušenie článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 a zaplatiť náhradu podľa článku 7 tohto nariadenia.

22 Rozhodnutím z 2. februára 2012 štátny tajomník žiadosť J. H. Dees-Erfovej zamietol. Rozhodnutím z 22. mája 2012 štátny tajomník určil, že sťažnosť podaná proti tomuto rozhodnutiu je nedôvodná.

23 J. H. Dees-Erf preto proti uvedenému rozhodnutiu podala žalobu na Rechtbank Den Haag (Prvostupňový súd v Haagu), ktorý ju zamietol rozhodnutím z 13. februára 2013.

24 J. H. Dees-Erf podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Raad van State (Štátna rada).

25 Z rovnakých dôvodov, aké sú uvedené v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci C-145/15, Raad van State (Štátna rada) rozhodla prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku, ktorá je totožná s prejudiciálnou otázkou uvedenou v tejto veci.

26 Rozhodnutím predsedu Súdneho dvora z 27. marca 2015 boli veci C-145/15 a C-146/15 spojené na spoločné konanie na účely písomnej a ústnej časti konania, ako aj vyhlásenia rozsudku.

O prejudiciálnej otázke

27 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 16 nariadenia č. 261/2004 má vykladať v tom zmysle, že orgán, ktorý určí každý členský štát na základe odseku 1 tohto článku a ktorému bola predložená individuálna sťažnosť cestujúceho, ktorému letecký dopravca odmietol zaplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, je povinný prijať donucovacie opatrenia, ktorými sa tomuto dopravcovi uloží povinnosť zaplatiť túto náhradu.

28 V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 16 nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že každý členský štát menuje orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia, ktorý podľa potreby prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich.

29 Zo znenia článku 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 22 tohto nariadenia vyplýva, že toto nariadenie ukladá orgánu, ktorý je v týchto ustanoveniach uvedený, povinnosť dohliadať nad všeobecným uplatňovaním uvedeného nariadenia.

30 Keďže ustanovenia obsiahnuté v uvedenom článku 16 tvoria koherentný celok, treba článok 16 ods. 2 a 3 nariadenia č. 261/2004 chápať tak, že spresňujú rôzne aspekty vyplývajúce z úlohy, ktorá prináleží orgánu uvedenému v odseku 1 tohto článku.

31 Konkrétnejšie, pokiaľ ide o sťažnosti, ktoré môže predložiť orgánu každý cestujúci podľa článku 16 ods. 2 nariadenia č. 261/2004, treba ich považovať skôr za oznámenia umožňujúce prispieť k riadnemu uplatňovaniu tohto nariadenia vo všeobecnosti bez toho, aby mal tento orgán povinnosť konať na základe takýchto sťažností s cieľom zabezpečiť nárok každého jednotlivého cestujúceho na náhradu.

32 Následne pojem „sankcie“ uvedený v článku 16 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 21 tohto nariadenia treba vykladať tak, že označuje opatrenia prijaté v dôsledku porušení, ktoré orgán odhaľuje v rámci výkonu svojho všeobecného dohľadu podľa odseku 1 uvedeného článku 16, a nie správne donucovacie opatrenia, ktoré treba prijať v každom jednotlivom prípade.

33 Výklad vyplývajúci z článku 16 nariadenia č. 261/2004 ako celku nemôže mať vplyv na ciele sledované týmto nariadením, a najmä tie, ktoré sú uvedené v odôvodnení 1 uvedeného nariadenia, smerujúce k zabezpečeniu vysokej úrovne ochrany cestujúcich a úplnému zohľadneniu požiadaviek ochrany spotrebiteľov vo všeobecnosti.

34 Ako zdôraznil generálny advokát v bode 39 svojich návrhov v súvislosti s posúdením toho istého individuálneho prípadu, taký výklad článku 16 nariadenia č. 261/2004 tiež umožňuje zabrániť akémukoľvek rozdielnemu posúdeniu, ktoré by poškodzovalo práva cestujúcich v leteckej doprave, jednak zo strany orgánov uvedených v článku 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 na základe vybavovania individuálnych sťažností, ktoré im boli predložené, a jednak zo strany vnútroštátnych súdov rozhodujúcich o individuálnych žalobách smerujúcich k uloženiu povinnosti zaplatiť náhrady podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004.

35 Okrem toho je taký výklad v súlade s prepojením úloh, ktoré sú zverené jednak orgánom uvedeným v článku 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 a jednak vnútroštátnym súdom, ako to vyplýva z druhej vety odôvodnenia 22 tohto nariadenia, ako aj z judikatúry Súdneho dvora (pozri v tomto zmysle rozsudky McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 51, ako aj Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 44).

36 Ako pripomenul generálny advokát v bode 30 svojich návrhov, vzhľadom na tieto ciele, ako aj mieru voľnej úvahy, ktorou disponujú členské štáty pri rozdeľovaní právomocí, ktoré chcú zveriť orgánom uvedeným v článku 16 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, majú členské štáty na účely nápravy nedostatkov ochrany práv cestujúcich v leteckej doprave preto možnosť zveriť orgánom uvedeným v článku 16 ods. 1 tohto nariadenia právomoc prijať opatrenia v nadväznosti na individuálne sťažnosti.

37 Ako vyplýva z bodu 18 tohto rozsudku, vo veci samej sú preto dotknuté ustanovenia nariadenia č. 261/2004 priamo uplatniteľné, a teda možno sa na ne odvolávať pred vnútroštátnymi súdmi v spore medzi jednotlivcami, čím sa cestujúcim v leteckej doprave zaručuje účinná súdna ochrana.

38 Z uvedeného vyplýva, že článok 16 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že orgán, ktorý určí každý členský štát na základe odseku 1 tohto článku a ktorému bola predložená individuálna sťažnosť cestujúceho, ktorému letecký dopravca odmietol zaplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, nie je povinný prijať donucovacie opatrenia, ktorými sa tomuto dopravcovi uloží povinnosť zaplatiť túto náhradu.

O trovách

39 Vzhľadom na to, že konanie 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. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

Článok 16 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 má vykladať v tom zmysle, že orgán, ktorý určí každý členský štát na základe odseku 1 tohto článku a ktorému bola predložená individuálna sťažnosť cestujúceho, ktorému letecký dopravca odmietol zaplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, nie je povinný prijať donucovacie opatrenia, ktorými sa tomuto dopravcovi uloží povinnosť zaplatiť túto náhradu.

Podpisy