

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

19. listopadu 2009*

Ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podané rozhodnutím Bundesgerichtshof (Německo) ze dne 17. července 2007, došlým Soudnímu dvoru dne 30. srpna 2007, a rozhodnutím Handelsgericht Wien (Rakousko) ze dne 26. června 2007, došlým Soudnímu dvoru dne 18. září 2007, v řízení

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

proti

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07)

* Jednací jazyk: němčina.

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

proti

Air France SA (C-432/07),

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda třetího senátu, zastupující předseda čtvrtého senátu,
R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis a J. Malenovský (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,
vedoucí soudní kanceláře: R. Șereș, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 24. září 2008,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za C. Sturgeona a G. Sturgeona, jakož i za A. Sturgeon R. Schmidem, Rechtsanwalt,
- za S. Böcka a C. Lepuschitz M. Wukoschitzem, Rechtsanwalt,
- za Condor Flugdienst GmbH C. Markem a C. Döringem, Rechtsanwälte,
- za Air France SA O. Borodajkewyczem, Rechtsanwalt,
- za rakouskou vládu E. Riedlem, jako zmocněncem,
- za řeckou vládu S. Chala a D. Tsagkaraki, jako zmocněnkyněmi,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem a A. Hare, jako zmocněnci,

- za italskou vládu I. M. Bragugliou, jako zmocněncem, ve spolupráci s W. Ferrante, avvocato dello Stato,

- za polskou vládu M. Dowgielewiczem, jako zmocněncem,

- za švédskou vládu A. Falk, jako zmocněnkyní,

- za vládu Spojeného království T. Harris jako zmocněnkyní, ve spolupráci s D. Beardem, barrister,

- za Komisi Evropských společenství R. Vidal-Puigem a P. Dejmek, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generální advokátky na jednání konaném dne 2. července 2009,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu čl. 2 písm. l) a článků 5, 6 a 7 nařízení (ES) č. 261/2004 Evropského parlamentu a Rady (ES) 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. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tyto žádosti byly předloženy jednak v rámci sporu mezi A. Sturgeonem a jeho rodinou (dále jen „Sturgeonovi“) a leteckou společností Condor Flugdienst GmbH (dále jen „Condor“) (C-402/07), a jednak v rámci sporu mezi S. Böckem a C. Lepuschitz a leteckou společností Air France SA (dále jen „Air France“) (C-432/07) ve věci odmítnutí, ze strany uvedených leteckých společností, poskytnout náhradu škody uvedeným cestujícím, kteří byli na cílová letiště dopraveni o 25 hodin a 22 hodin později, než byl plánovaný čas přeletu.

Právní rámec

- 3 První až čtvrtý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 stanoví:
 - „1) Činnosti Společenství v oblasti letecké dopravy by měly mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

- 2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.
- 3) Ačkoli nařízení Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě [(Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306)], vytvořilo pro cestující základní ochranu, zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů.
- 4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou výše uvedeným nařízením v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.“

4 Podle patnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004:

„Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké [významné] zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

5 Článek 2 uvedeného nařízení, nazvaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

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

6 Článek 5 uvedeného nařízení, nazvaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

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

[...]

- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže

[...]

- iii) nejsou informováni o zrušení 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.

[...]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

7 Článek 6 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Zpoždění“, zní takto:

„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 nespádajících 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.“

8 Článek 7 uvedeného nařízení, nazvaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

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:

- a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo
- b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo
- c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

[...]"

- 9 Článek 8 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví, že odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky spolu se zpátečním letem do původního místa odletu, podle odst. 1 písm. a), nebo přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek podle odst. 1 písm. b) a c).

- 10 Podle článku 9 nařízení č. 261/2004, odkazuje-li se na tento článek, jsou cestujícím zdarma nabídnuty na základě čl. 9 odst. 1 písm. a) strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době, na základě čl. 9 odst. 1 písm. b) a c) ubytování v hotelu a přeprava mezi letištěm a místem ubytování a navíc na základě čl. 9 odst. 2 jsou cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory nebo podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

Spory v původním řízení a předběžné otázky

Věc C-402/07

- 11 Sturgeonovi si u společnosti Condor rezervovali zpáteční let z Frankfurtu nad Mohanem (Německo) do Toronta (Kanada).
- 12 Odlet zpátečního letu z Toronta do Frankfurtu nad Mohanem byl stanoven na 9. července 2005 v 16:20. Po odbavení byli cestující informováni, že uvedený let byl zrušen, což bylo uvedeno na letištní informační tabuli. Zavazadla byla vrácena cestujícím, kteří pak byli převezeni do hotelu, kde strávili noc. Následujícího dne byli cestující odbaveni u přepážky jiného leteckého dopravce, přičemž číslo letu odpovídalo číslu letu, který si rezervovali. Společnost Condor neměla pro dotčený den znovu naplánovaný let stejného čísla. Cestujícím byla přidělena jiná sedadla než předchozího dne. Uvedený let přistál ve Frankfurtu nad Mohanem dne 11. července kolem sedmé hodiny, tedy přibližně o 25 hodin později, než byl plánovaný čas příletu.

13 Vzhledem k souhrnu výše uvedených okolností, a zejména ke zpoždění, jež přesáhlo 25 hodin, měli Sturgeonovi za to, že jejich let ve skutečnosti nebyl zpožděn, nýbrž zrušen.

14 Sturgeonovi podali k Amtsgericht Rüsselsheim (Německo) žalobu proti společnosti Condor, v níž požadovali jednak odškodnění ve výši 600 eur na osobu, a jednak náhradu škody s příslušenstvím, neboť podle nich ke škodě nedošlo v důsledku zpoždění letu, ale v důsledku zrušení letu.

15 Společnost Condor navrhla zamítnutí podané žaloby z toho důvodu, že dotčený let byl zpožděn, nikoli zrušen. Ačkoli dříve vysvětlila uvedené zpoždění přechodem uragánu nad Karibským mořem, v průběhu řízení společnost Condor uvedené zpoždění přičítala technickým potížím letadla a nemoci palubního personálu.

16 Amtsgericht Rüsselsheim dospěl k tomu, že došlo ke zpoždění letu, nikoli k jeho zrušení, a v důsledku toho zamítl žalobu Sturgeonových na náhradu škody. Sturgeonovi se proti uvedenému rozhodnutí odvolali k Landgericht Darmstadt, který prvostupňový rozsudek potvrdil.

17 Sturgeonovi pak podali opravný prostředek „Revision“ k Bundesgerichtshof.

- 18 Bundesgerichtshof měl za to, že rozhodnutí ve věci závisí na výkladu čl. 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, a rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Je pro výkladu pojmu ‚zrušení‘ rozhodující, zda bylo upuštěno od původně plánovaného letu, takže zpoždění, bez ohledu na jeho délku, nepředstavuje zrušení, jestliže letecká společnost neupustí od uskutečnění původně plánovaného letu?
- 2) V případě záporné odpovědi, za jakých okolností již nelze zpoždění plánovaného letu považovat za zpoždění, nýbrž za zrušení? Závísí odpověď na tuto otázku na délce zpoždění?“

Věc C-432/07

- 19 Stefan Böck a Cornelia Lepuschitz si u společnosti Air France rezervovali jeden z pravidelných zpátečních letů z Vídně (Rakousko) do Mexico City (Mexiko) s mezipřistáním v Paříži (Francie).
- 20 Odlet letu z Mexico City do Paříže, kterým S. Böck a C. Lepuschitz měli letět, byl stanoven na 7. března 2005 v 21:30. Přímo při odbavování, aniž by k odbavení došlo, byli zúčastnění informováni, že jejich let byl zrušen. K uvedenému zrušení došlo v důsledku změny letového plánu mezi Mexico City a Paříží z důvodu technické poruchy letadla, jež mělo zajistit spoj mezi Paříží a Mexico City, a z důvodu dodržení povinného odpočinku posádky.

- 21 Za účelem časnějšího přiletu do místa určení S. Böck a C. Lepuschitz přijali nabídku ze strany Air France na využití letu zajištěného leteckou společností Continental Airlines, jehož odlet byl stanoven na následující den, 8. března 2005, v 12:20. Jejich letenky byly nejprve zrušeny a poté jim byly vystaveny nové letenky u přepážky uvedené letecké společnosti.
- 22 Ostatní cestující uvedeného letu z Mexico City do Paříže, kteří nevyužili letu zajištěného společností Continental Airlines, opustili spolu s několika dalšími cestujícími Mexico City dne 8. března 2005 v 19:35. Uvedený let, jehož původní číslo bylo doplněno písmenem „A“, se uskutečnil navíc k pravidelnému letu zajištěnému společností Air France téhož dne.
- 23 Stefan Böck a C. Lepuschitz přiletěli do Vídně přesně o 22 hodin později, než byl plánovaný čas přiletu.
- 24 Zúčastnění podali u Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Rakousko) žalobu proti společnosti Air France, od které požadovali částku 600 eur na osobu jako odškodnění podle článku 5 a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 z důvodu zrušení jejich letu. Uvedený soud žalobu zamítl s tím, že navzdory zjevnému zpoždění letu nařízení č. 261/2004 neumožňuje dospět k závěru, že daný let byl zrušen. Proti uvedenému rozhodnutí podali S. Böck a C. Lepuschitz odvolání k Handelsgericht Wien.

25 Za těchto podmínek se Handelsgericht Wien rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Musí být článek 5 ve spojení s čl. 2 písm. l) a článkem 6 nařízení [...] č. 261/2004 [...] vykládán v tom smyslu, že zpoždění odletu o 22 hodin představuje ‚zpoždění‘ ve smyslu článku 6?
- 2) Musí být čl. 2 písm. l) nařízení [...] č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že případy, kdy jsou cestující přepraveni s podstatným zpožděním (22 hodin) letem provozovaným s delším letovým číslem (původní číslo letu doplněné o ‚A‘) a přepravujícím pouze část – byť značnou – cestujících s rezervací na původní let, ale též další cestující, kteří neměli rezervaci na původní let, představují ‚zrušení‘, a nikoli ‚zpoždění‘ letu?

V případě kladné odpovědi na [druhou] otázku [...]:

- 3) Je třeba čl. 5 odst. 3 nařízení [...] č. 261/2004 vykládat v tom smyslu, že technická porucha letadla, a tím způsobené změny letového plánu představují mimořádné okolnosti (kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření)?“

26 Usnesením předsedy Soudního dvora ze dne 19. října 2007 byly věci C-402/07 a C-432/07 spojeny pro účely písemné i ústní části řízení, jakož i pro účely rozsudku.

K předběžným otázkám

²⁷ Žalobci v původních řízeních před předkládajícími soudy požadují od společnosti Condor a od společnosti Air France vyplacení náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 z toho důvodu, že uvedené společnosti je na cílová letiště dopravily o 25 hodin a 22 hodin později, než byl plánovaný čas příletu. Společnosti Condor a Air France tvrdí, že žalobci nemají právo na jakoukoli náhradu škody, protože jednak dotčené lety nebyly zrušeny, ale zpožděny, a jednak nařízení č. 261/2004 stanoví nárok na náhradu škody pouze v případě zrušení letu. Krom toho letecké společnosti tvrdí, že pozdní přílet uvedených letů lze přičíst technickým poruchám letadel, jež spadají pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, což je zbavuje povinnosti vyplatit náhradu škody.

²⁸ Za těchto podmínek a za účelem poskytnutí užitečných odpovědí předkládajícím soudům je třeba chápat položené otázky v tom smyslu, že jejich podstatou je otázka, zda

- má být zpoždění letu považováno za zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) a článku 5 nařízení č. 261/2004, jestliže je uvedené zpoždění významné;
- mají být články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a
- zda technická závada na letadle spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

K první části předběžných otázek, týkající se pojmu „zpoždění“

- 29 Nařízení č. 261/2004 neobsahuje definici „zpoždění letu“. Uvedený pojem lze nicméně vymezit s ohledem na kontext jeho použití.
- 30 V tomto ohledu je třeba zaprvé připomenout, že „let“ ve smyslu nařízení č. 261/2004 se skládá z jedné operace letecké dopravy provedené leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád (rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Sb. rozh. s. I-5237, bod 40). Letový řád je tedy zásadním prvkem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem.
- 31 Dále z článku 6 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že zákonodárce Společenství použil pojem „zpoždění letu“, který se vztahuje pouze k plánovanému času odletu, a který v důsledku toho znamená, že ostatní prvky ovlivňující let musí po uplynutí plánovaného času odletu zůstat nezměněny.
- 32 Ke „zpoždění“ letu ve smyslu článku 6 nařízení č. 261/2004 tedy dojde, jestliže je uskutečněn v souladu s původně stanoveným plánem a jestliže je skutečný čas jeho odletu opožděn oproti plánovanému času odletu.
- 33 Zadruhé je třeba uvést, 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 vyplývá, že zpožděné lety a zrušené lety v tomto ohledu představují dvě zcela odlišné kategorie letů. Z uvedeného nařízení tedy nelze odvodit, že zpožděný let lze kvalifikovat jako zrušený let z pouhého důvodu dlouhé doby trvání zpoždění, i kdyby zpoždění bylo významné.

34 V důsledku toho zpožděný let, bez ohledu na dobu trvání zpoždění, i kdyby zpoždění bylo významné, nelze považovat za zrušený, jestliže dojde k odletu podle původně stanoveného plánu.

35 Za těchto podmínek, jestliže jsou cestující přepraveni letem, jehož čas odletu je zpožděn oproti původně plánovanému času odletu, lze let kvalifikovat jako „zrušený“ pouze tehdy, pokud letecký dopravce zajistí přepravu cestujících jiným letem, jehož původní plán se liší od původního plánu původního letu.

36 Je tedy v zásadě možné dopět k závěru, že došlo ke zrušení, pokud je původně plánovaný a zpožděný let přesunut na jiný let, tedy jestliže je upuštěno od původního plánu daného letu a jeho cestující se připojí k cestujícím jiného, rovněž plánovaného letu, a to bez ohledu na let, který si takto transferovaní cestující rezervovali.

37 Dospět k závěru, že došlo ke zpoždění nebo zrušení letu, naopak v zásadě nelze na základě toho, že informace o „zpoždění“ nebo „zrušení“ je uvedena na letištní informační tabuli nebo poskytnuta zaměstnanci leteckého dopravce. Stejně tak v zásadě není rozhodujícím prvkem skutečnost, že si cestující vyzvednou svá zavazadla nebo obdrží nové palubní vstupenky. Tyto okolnosti totiž nejsou spojeny s objektivními charakteristikami letu jako takového. Lze je přičíst nesprávné kvalifikaci nebo faktorům panujícím na dotčeném letišti, nebo mohou nastat i vzhledem k době čekání a k tomu, že je nezbytné, aby dotčení cestující strávili noc v hotelu.

38 Směrodatné není v zásadě ani to, že by složení skupiny cestujících, kteří měli let rezervovaný původně, mělo být z valné části totožné se složením později přepravené skupiny. Pokud se totiž zpoždění oproti plánovanému času odletu prodlouží, počet cestujících tvořících první z obou skupin se může snížit z důvodu skutečnosti, že některým cestujícím byla nabídnuta přeprava jiným letem a že další cestující z osobních

důvodů upustili od cestování zpožděným letem. Naopak, pokud se v původně plánovaném letu uvolní místa, nic nebrání tomu, aby dopravce před odletem letadla, jehož let je zpožděn, přijal k přepravě další cestující.

- 39 S ohledem na výše uvedené je třeba na první část položených otázek odpovědět tak, že čl. 2 písm. l) a články 5 a 6 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že bez ohledu na dobu trvání zpoždění – byť by se jednalo o zpoždění významné – nelze zpožděný let považovat za zrušený, jestliže je uskutečněn v souladu s původním plánem stanoveným leteckým dopravcem.

Ke druhé části předběžných otázek, týkající se nároku na náhradu škody v případě zpoždění

- 40 Článek 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanoví, že v případě zrušení letu mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 uvedeného nařízení nárok na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce.

- 41 Naproti tomu ze znění nařízení č. 261/2004 výslovně nevyplývá, že takový nárok mají i cestující zpožděných letů. Nicméně, jak Soudní dvůr zdůraznil v judikatuře, je pro výklad ustanovení práva Společenství třeba vzít v úvahu nejen jeho znění, ale rovněž jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí (viz zejména rozsudky ze dne 19. září 2000, Německo v. Komise, C-156/98, Recueil, s. I-6857, bod 50, a ze dne 7. prosince 2006, SGAE, C-306/05, Sb. rozh. s. I-11519, bod 34).

42 V tomto ohledu je výrok aktu Společenství neoddělitelný od jeho odůvodnění, takže musí být v případě potřeby vykládán s ohledem na důvody, které vedly k jeho přijetí (rozsudek ze dne 29. dubna 2004, *Itálie v. Komise*, C-298/00 P, Recueil, s. I-4087, bod 97 a citovaná judikatura).

43 Je přitom třeba uvést, že ačkoli je možnost dovolávat se „mimořádných okolností“ – jež leteckým dopravcům dovoluje zprostit se povinnosti platit náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004 – stanovena pouze v čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení, který se týká zrušení letu, patnáctý bod odůvodnění uvedeného nařízení navzdory tomu stanoví, že takového odůvodnění se lze dovolávat i v případě, kdy rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá „velké [významné] zpoždění [nebo] zpoždění do dalšího dne“. Vzhledem k tomu, že pojem „významné zpoždění“ je použit v kontextu mimořádných okolností, je třeba mít za to, že jej zákonodárce rovněž spojil s nárokem na náhradu škody.

44 To je implicitním způsobem potvrzeno cílem nařízení č. 261/2004, jelikož z prvního až čtvrtého, a zejména z druhého bodu odůvodnění uvedeného nařízení vyplývá, že uvedené nařízení směřuje k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě bez ohledu na to, zda se nacházejí v situaci, kdy je jim odepřen nástup na palubu nebo kdy došlo ke zrušení či zpoždění letu, neboť ve všech těchto případech jsou jim způsobeny podobné závažné potíže a nepohodlí spojené s leteckou dopravou.

45 To platí tím spíše, že ustanovení, která cestujícím v letecké dopravě přiznávají práva, včetně ustanovení přiznávajících nárok na náhradu škody, musí být vykládána extenzivně (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 22. prosince 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 17).

46 Za těchto okolností nelze bez dalšího předpokládat, že cestující zpožděných letů nemají nárok na náhradu škody a že na ně nelze pro účely přiznání takového nároku nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů.

- 47 Dále je třeba uvést, že podle obecné interpretační zásady musí být akt Společenství vykládán v co největším možném rozsahu způsobem, který nezpochybí jeho platnost (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 4. října 2001, *Itálie v. Komise*, C-403/99, Recueil, s. I-6883, bod 37). Stejně tak, pokud lze ustanovení práva Společenství vykládat několika způsoby, je třeba upřednostnit takový výklad, který zajistí jeho užitečný účinek (viz zejména rozsudky ze dne 22. září 1988, *Land de Sarre a další*, 187/87, Recueil, s. 5013, bod 19, a ze dne 24. února 2000, *Komise v. Francie*, C-434/97, Recueil, s. I-1129, bod 21).
- 48 V tomto ohledu musí být všechny akty Společenství vykládány v souladu s veškerým primárním právem, včetně zásady rovného zacházení, která vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (rozsudek ze dne 14. prosince 2004, *Swedish Match*, C-210/03, Sb. rozh. s. I-11893, bod 70, jakož i rozsudek ze dne 10. ledna 2006, *IATA a ELFAA*, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 95).
- 49 S ohledem na cíl nařízení č. 261/2004, kterým je posílit ochranu cestujících v letecké dopravě prostřednictvím nápravy újmy způsobené zúčastněným v průběhu letecké přepravy, je třeba situace spadající do působnosti uvedeného nařízení posuzovat zejména v závislosti na druhu a významu nepohodlí a újmy utrpěných dotčenými cestujícími (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek, *IATA a ELFAA*, body 82, 85, 97 a 98).
- 50 V projednávané věci je třeba srovnat situaci cestujících zpožděných letů se situací cestujících zrušených letů.
- 51 V tomto ohledu je třeba připomenout, že nařízení č. 261/2004 se týká standardizované a okamžité nápravy, a to prostřednictvím různých forem zásahů, jež jsou předmětem režimů vztahujících se k odepření nástupu na palubu, zrušení letu a významnému zpoždění letu (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek *IATA a ELFAA*, bod 43).

52 Cílem nařízení č. 261/2004 je, mimo jiné, předmětnými zásahy napravit újmu způsobenou dotčeným cestujícím, jež sestává ze ztráty času, kterou lze vzhledem k její nevratné povaze napravit pouze přiznáním náhrady škody.

53 Přitom je v tomto ohledu třeba konstatovat, že uvedenou újmu utrpí jak cestující zrušených letů, tak cestující zpožděných letů, pokud před dosažením místa určení stráví na cestě delší dobu, než letecký dopravce původně stanovil.

54 V důsledku toho je třeba konstatovat, že cestující, jejichž let byl zrušen, a cestující, jejichž let byl zpožděn, utrpí podobou újmu sestávající ze ztráty času, a pro účely uplatnění nároku na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 se tedy nacházejí ve srovnatelných situacích.

55 Konkrétněji se situace cestujících zpožděných letů takřka neliší od situace cestujících zrušených letů, kteří jsou přesměrováni podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004 a kteří mohou být informováni o zrušení letu *in extremis* v okamžiku, kdy se dostaví na letiště (viz rozsudek ze dne 9. července 2009, Rehder, C-204/08, Sb. rozh. s. I-6073, bod 19).

56 Jednak jsou totiž obě uvedené kategorie cestujících v zásadě informovány až v okamžiku, kdy dojde k události komplikující jejich leteckou dopravu. Krom toho, i když jsou dopraveny až do cílového místa určení, dospějí tam po uplynutí plánovaného času přiletu, a v důsledku toho utrpí podobnou ztrátu času.

- 57 Cestujícím přesměrovaným v souladu s čl. 5 odst. 1 písm. c) bodem iii) nařízení č. 261/2004 je však přiznán nárok na náhradu škody stanovenou v článku 7 uvedeného nařízení, jestliže je dopravce nepřesměruje na let, který odlétá nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhne cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Tito cestující tak získají nárok na náhradu škody, jestliže utrpí ztrátu času nejméně tři hodiny ve srovnání s dobou původně stanovenou dopravcem.
- 58 Naproti tomu v případě, že by cestující zpožděných letů nezískali nárok na náhradu škody, bylo by s nimi zacházeno méně příznivým způsobem, ačkoli v rámci dopravy případně utrpí podobnou ztrátu času tří nebo více hodin.
- 59 Přitom takový rozdíl v zacházení nelze odůvodnit žádnou objektivní příčinou.
- 60 Vzhledem k tomu, že újma utrpěná cestujícími v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letu je podobná, nelze zacházet s cestujícími zpožděných letů a s cestujícími zrušených letů různým způsobem, aniž by došlo k porušení zásady rovného zacházení. To platí tím spíše s ohledem na cíl sledovaný nařízením č. 261/2004, kterým je zvýšit ochranu všech cestujících v letecké dopravě.
- 61 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že se cestující zpožděných letů mohou dovolávat nároku na náhradu škody stanoveného v článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže z důvodu takového letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem.

62 Toto řešení je navíc v souladu s patnáctým bodem odůvodnění nařízení č. 261/2004. Jak bylo řečeno v bodě 43 tohoto rozsudku, je třeba mít za to, že tímto bodem odůvodnění zákonodárce rovněž spojil pojem „významné zpoždění“ s nárokem na náhradu škody. Je přitom třeba uvést, že tento pojem odpovídá zpoždění, s nímž zákonodárce spojuje určité právní následky. Jelikož článek 6 uvedeného nařízení připouští takové právní následky již v případě některých zpoždění letů o dvě nebo více hodin, vztahuje se patnáctý bod odůvodnění nezbytně i na zpoždění o tři nebo více hodin.

63 Je třeba upřesnit, že výše náhrady škody, která má být vyplacena cestujícím na základě čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, může být snížena o 50 %, pokud jsou splněny podmínky stanovené v čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení. I když posledně uvedené ustanovení zmiňuje pouze případ přesměrování cestujících, je třeba konstatovat, že snížení stanovené částky náhrady škody závisí pouze na zpoždění, kterému byli cestující vystaveni, takže nic nebrání tomu, aby se uvedené ustanovení uplatnilo *mutatis mutandis* na náhrady škody vyplácené cestujícím zpožděných letů. Z toho vyplývá, že výše náhrady škody, která má být vyplacena cestujícím zpožděného letu, jenž dosáhne cílového místa určení tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu, může být snížena o 50 % v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) nařízení č. 261/2004, jestliže zpoždění letu, na který se nevztahuje čl. 7 odst. 2 písm. a) a b), nedosáhne čtyř hodin.

64 Závěr uvedený v bodě 61 tohoto rozsudku není vyvrácen skutečností, že článek 6 nařízení č. 261/2004 stanoví pro cestující zpožděných letů různé formy pomoci podle článků 8 a 9 uvedeného nařízení.

65 Jak totiž Soudní dvůr již uvedl, nařízení č. 261/2004 stanoví různé formy standardizované a okamžité nápravy různých druhů újmy, které obnáší nepohodlí způsobené cestujícím z důvodu zpoždění v letecké dopravě (viz v tomto smyslu výše uvedené rozsudky IATA a ELFAA, body 43 a 45).

66 Tato opatření jsou autonomní v tom smyslu, že odpovídají různým účelům a směřují k nápravě různých druhů újmy způsobené uvedenými zpožděními.

67 Je však třeba připomenout, že přijetím nařízení č. 261/2004 zamýšlel zákonodárce dosáhnout rovnováhy zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců. Stanovil určitá práva ve prospěch cestujících, a zároveň v patnáctém bodě odůvodnění a v čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení stanovil, že letečtí dopravci nemají povinnost vyplácet náhradu škody, jestliže mohou prokázat, že zrušení nebo významné zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.

68 Dále je třeba poukázat na to, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení. Taková náhrada tedy může zmírnit či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou uvedení dopravci v důsledku těchto povinností. Krom toho se nejeví nepřiměřeným, aby tyto povinnosti, s výhradou výše uvedeného nároku na náhradu škody, nesli přímo letečtí dopravci, s nimiž dotyční cestující uzavřeli smlouvu o přepravě, která je opravňuje k letu, jenž by neměl být ani zrušen, ani zpožděn (výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, bod 90).

69 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou část předběžných otázek odpovědět tak, že články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tří nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi,

kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.

Ke třetí otázce ve věci C-432/07, týkající se mimořádných okolností způsobených technickou závadou na letadle

70 Soudní dvůr již rozhodl, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (výše uvedený rozsudek Wallentin-Hermann, bod 34).

71 Tentýž závěr platí, pokud je čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 uplatňován v případě zpoždění letu.

72 Na třetí otázku ve věci C-432/07 je tedy třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení nebo zpoždění letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.

K nákladům řízení

73 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 (čtvrtý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 2 písm. 1) a články 5 a 6 nařízení (ES) č. 261/2004 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 bez ohledu na dobu trvání zpoždění – byť by se jednalo o zpoždění významné – nelze zpožděný let považovat za zrušený, jestliže je uskutečněn v souladu s původním plánem stanoveným leteckým dopravcem.
- 2) Články 5, 6 a 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že pro účely uplatnění nároku na náhradu škody lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tři nebo více hodin po čase přiletu původně plánovaném leteckým dopravcem. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce.

- 3) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení nebo zpoždění letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.

Podpisy.