



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

12. března 2020 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Články 5 a 7 – Právo na náhradu škody v případě zpoždění nebo zrušení letu – Právo na opětovnou náhradu škody v případě zpoždění nebo zrušení, jímž je stížena nejen původní rezervace, nýbrž i následná rezervace v rámci přesměrování – Rozsah – Zproštění povinnosti nahradit škodu – Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ – Takzvaný díl ‚on condition‘ – Technické závady inherentně spjaté s údržbou letadla“

Ve věci C-832/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Helsingin hovioikeus (odvolací soud v Helsinkách, Finsko) ze dne 20. prosince 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 21. prosince 2018, v řízení

A a další

proti

Finnair Oyj,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení L. S. Rossi, předsedkyně senátu, J. Malenovský (zpravodaj) a F. Biltgen, soudci,

generální advokát: E. Tančev,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Finnair Oyj T. Väättäinensem, asianajaja,
- za finskou vládu J. Heliskoskim, jako zmocněncem,
- za německou vládu J. Möllerem, M. Hellmannem a A. Berg, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s G. Natale, avvocato dello Stato,
- za rakouskou vládu původně J. Schmoll a G. Hessem, poté J. Schmoll, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi N. Yerrell a I. Koskinenem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: finština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článků 5 a 7 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, a opravy v Úř. věst. 2009, L 92, s. 5, a v Úř. věst. 2020, L 48, s. 73).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi osmi cestujícími v letecké dopravě a leteckou společností Finnair Oyj ve věci žádosti o náhradu škody v návaznosti na zpoždění přesměrovaného letu nabídnutého společností Finnair.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Body 1 a 2 a 12 až 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:
 - „(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by měla] 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.
- [...]
- (12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly rovněž zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
- (13) Cestujícím, jejichž lety jsou zrušeny, by mělo být umožněno proplacení jejich letenek nebo využití přesměrování za uspokojivých podmínek a mělo by být o ně v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno.
- (14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

(15) 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.“

4 Článek 2 písm. l) tohoto nařízení stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

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

5 Podle čl. 3 odst. 1 a 2 uvedeného nařízení:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

- a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;
- b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.

2. Odstavec 1 se použije pod podmínkou, že cestující:

- a) mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a vyjma případu zrušení podle článku 5 se přihlásí k přepravě,
 - jak je předem a písemně (rovněž elektronickými prostředky) stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu,nebo jestliže není uveden čas
 - nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu nebo
- b) jsou leteckým dopravcem nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.“

6 Článek 5 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. 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 [důvodně] očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c) a

- 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.

2. Jestliže jsou cestující informováni o zrušení, musí jim být poskytnuto vysvětlení ohledně možné náhradní dopravy.

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.

4. Důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující informován o zrušení letu, spočívá na provozujícím leteckém dopravci.“

7 Článek 7 tohoto nařízení, nadepsaný „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 příletí 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 1500 kilometrů do 3 500 kilometrů nebo
- c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

3. Náhrada škody uvedená v odstavci 1 se vyplácí hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky nebo, v případě dohody podepsané cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami.

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 a 2 se měří metodou ortodromické dráhy letu.“

8 Článek 8 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví:

„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

- 9 Žalobci v původním řízení si u společnosti Finnair rezervovali přímý let z Helsinek (Finsko) do Singapuru.
- 10 Tento let byl naplánován na 11. října 2013 ve 23:55 hodin. Byl však zrušen z důvodu technické závady na letadle.
- 11 Po přijetí nabídky předložené společností Finnair byli žalobci v původním řízení přesměrováni na let z Helsinek do Singapuru s přestupem v Čchung-čching (Čína) s plánovaným odletem následujícího dne, tedy 12. října 2013 v 17:40 hodin, a s plánovaným příletem do Singapuru dne 13. října v 17:25 hodin.
- 12 Provozujícím leteckým dopravcem přesměrovaného letu na trase Helsinky-Čchung-čching-Singapur byla společnost Finnair.
- 13 Avšak z důvodu závady na posilovači řízení kormidla dotyčného letadla byl přesměrovaný let zpožděn. V důsledku toho přiletěli žalobci v původním řízení do Singapuru dne 14. října 2013 v 00:15 hodin.
- 14 Žalobci v původním řízení podali proti společnosti Finnair žalobu k Helsingin käräjäoikeus (soud prvního stupně v Helsinkách, Finsko), kterou se domáhali, aby byla letecké společnosti uložena povinnost zaplatit každému z nich částku 600 eur, navýšenou o úroky, z důvodu zrušení původního letu z Helsinek do Singapuru. Dále se domáhali toho, aby byla společnosti Finnair uložena také povinnost zaplatit každému z nich částku 600 eur, navýšenou o úroky, z důvodu více než tříhodinového zpoždění na příletu přesměrovaného letu na trase Helsinky-Čchung-čching-Singapur.
- 15 Společnost Finnair vyplatila každému žalobci v původním řízení náhradu ve výši 600 eur za zrušení původního letu z Helsinek do Singapuru. Tato společnost naproti tomu odmítla vyhovět jejich druhé žádosti o náhradu. Společnost Finnair měla za to, že tento požadavek není opodstatněný, neboť nařízení č. 261/2004 neukládá leteckému dopravci povinnost vyplatit cestujícímu, jehož let byl zrušen, náhradu v případě zpoždění přesměrovaného letu, který mu byl následně nabídnut. Společnost Finnair se navíc dovolávala skutečnosti, že přesměrovaný let, jež žalobci v původním řízení přijali, byl zpožděn z důvodu mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení.

- 16 Helsingin käräjäoikeus (soud prvního stupně v Helsinkách) rozsudkem ze dne 21. června 2017 zamítl návrhová žádání žalobců v původním řízení znějící na náhradu za zpoždění přesměrovaného letu, když měl za to, že nařízení č. 261/2004 nezakládá nárok na náhradu škody z tohoto titulu. Uvedený soud se tudíž nevyjádřil k otázce, zda technická závada, jež byla příčinou zpoždění přesměrovaného letu, je mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení.
- 17 Žalobci v původním řízení podali proti uvedenému rozsudku odvolání k Helsingin hovioikeus (odvolací soud v Helsinkách, Finsko) a domáhali se toho, aby byla společnosti Finnair uložena povinnost poskytnout každému z nich náhradu ve výši 600 eur, navýšenou o úroky, z důvodu zpoždění přesměrovaného letu na trase Helsinky-Čchung-čching-Singapur.
- 18 Společnost Finnair navrhovala, aby bylo odvolání zamítnuto zaprvé proto, že si žalobci v původním řízení nemohou nárokovat druhou náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004, a zadruhé proto, že přesměrovaný let byl zpožděn z důvodu „mimořádných okolností“ ve smyslu tohoto nařízení. Tvrdí, že se vyskytla závada na jednom ze tří posilovačů řízení kormidla k řízení letadla, kterým byl tento let uskutečněn, a v této souvislosti upřesňuje, že se jednalo o letadlo Airbus A 330, jehož výrobce oznámil (*Technical Follow-up*), že několik strojů tohoto typu bylo stíženo skrytou výrobní nebo konstrukční vadou posilovačů řízení kormidla. Kromě toho je posilovač řízení kormidla tzv. dílem „on condition“, který se nahrazuje novým dílem pouze z důvodu závady předchozího dílu.
- 19 Za těchto podmínek se Helsingin hovioikeus (odvolací soud v Helsinkách) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Je třeba nařízení č. 261/2004 vykládat v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě má nárok na další náhradu ve smyslu čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení, jestliže obdržel náhradu z důvodu zrušeného letu, letecký dopravce provozující přesměrovaný let je též jako dopravce provozující zrušený let a přesměrovaný let byl oproti plánovanému příletu zpožděn o počet hodin, který zakládá právo na poskytnutí náhrady?
- 2) Je-li odpověď na první otázku kladná, může se letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud na základě následné technické analýzy výrobce, jež se týká letadel, která jsou již v provozu, je díl v příslušném dokumentu považován fakticky za takzvaný díl ‚on condition‘, tedy díl, který se používá tak dlouho, dokud se na něm nevyskytne závada, a letecký dopravce se na výměnu příslušného dílu připravil tak, že má neustále k dispozici náhradní díl?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 20 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být nařízení č. 261/2004, a zejména jeho čl. 7 odst. 1, vykládáno v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, kterému byla poskytnuta náhrada z důvodu zrušení letu a který přijal nabídnutý přesměrovaný let, má nárok na poskytnutí náhrady z důvodu zpoždění přesměrovaného letu, jestliže toto zpoždění dosáhne počtu hodin, který zakládá nárok na náhradu, a jestliže letecký dopravce přesměrovaného letu je též jako letecký dopravce zrušeného letu.
- 21 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení v případě zrušení letu nabídne provozující letecký dopravce dotčeným cestujícím tři různé formy pomoci, a sice buď náhradu pořizovací ceny letenky spolu s případným

zpátečním letem do jejich původního místa odletu, nebo přesměrování na jejich cílové místo určení při nejbližší příležitosti, nebo přesměrování v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

- 22 Ve věci v původním řízení vyplatila společnost Finnair dotčeným cestujícím v návaznosti na zrušení jimi rezervovaného letu náhradu podle článku 7 nařízení č. 261/2004 a na základě čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení jim nabídla přesměrování, což tito cestující přijali. Z důvodu technické závady na letadle uskutečňujícím přesměrovaný let však dorazili na své cílové místo určení s více než šestihodinovým zpožděním oproti plánovanému času příletu uvedenému v nabídce, kterou přijali.
- 23 Soudní dvůr judikoval, že na cestující, jejichž let byl zpožděn, musí být pohlíženo tak, že jim svědčí náhrada podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s jeho čl. 7 odst. 1, jestliže svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61, a ze dne 23. října 2012, *Nelson a další*, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 38).
- 24 V takové věci, jako je věc v původním řízení, proto vyvstává otázka, zda se práva na náhradu, které svědčí cestujícím na zpožděných letech a jež je uvedeno v předchozím bodě, mohou dovolávat i cestující, kteří v návaznosti na zrušení svého letu, za který jim byla vyplacena náhrada, přijali přesměrovaný let nabídnutý leteckým dopravcem podle čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 a dosáhli cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem.
- 25 V tomto ohledu je třeba poukázat na to, že článek 3 nařízení č. 261/2004, který vymezuje oblast působnosti tohoto nařízení, ve svém odstavci 2 uvádí, že se uvedené nařízení použije pod podmínkou, že cestující mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let nebo byli leteckým dopravcem nebo organizátorem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy bez ohledu na důvod převedení z letu, který měli rezervovaný, na jiný let.
- 26 Z tohoto ustanovení vyplývá, že se nařízení č. 261/2004 použije mimo jiné na situaci, kdy letecký dopravce převedl cestujícího v letecké dopravě v důsledku zrušení jeho rezervovaného letu na přesměrovaný let do jeho cílového místa určení.
- 27 Je přitom třeba konstatovat, že nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádné ustanovení, jehož cílem je omezit práva cestujících, kteří jsou přesměrováni, jak je tomu v původním řízení, včetně případného omezení jejich práva na náhradu škody.
- 28 Z toho plyne, že na základě judikatury citované v bodě 23 tohoto rozsudku má cestující v letecké dopravě, který poté, co přijal přesměrovaný let nabídnutý leteckým dopravcem v návaznosti na zrušení jeho letu, dosáhl cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než byl čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem pro přesměrovaný let, nárok na náhradu škody.
- 29 Tento výklad je podpořen zejména dalšími dvěma úvahami.
- 30 Zaprvé z bodu 2 odůvodnění nařízení č. 261/2004 vyplývá, že cílem tohoto nařízení je napravit závažné obtíže a nepohodlí způsobené odepřením nástupu na palubu, zrušením nebo významným zpožděním letu.
- 31 Cestující, jejichž let byl zrušen nebo byl významně zpožděn, jak tomu bylo ve věci v původním řízení, přitom takové nepohodlí zažili ve vztahu jak ke zrušení jejich původně rezervovaného letu, tak k významnému zpoždění jejich přesměrovaného letu později. Je tedy zřejmé, že přiznání práva na náhradu za každé z těchto po sobě jdoucích závažných nepohodlí cestujícím je v souladu s cílem spočívajícím v nápravě těchto nepohodlí.

- 32 Zadruhé, kdyby letecký dopravce neměl v takovéto situaci povinnost poskytnout dotčeným cestujícím náhradu za stanovených podmínek, zůstalo by nesplnění jeho povinnosti poskytnout pomoc podle čl. 8 odst. 1 nařízení č. 261/2004 bez důsledků. Vzhledem k tomu, že povinnost náhrady má pro uvedeného dopravce nepochybně motivační účinky, pokud jde o skutečné poskytování této pomoci, vedla by neexistence takových důsledků k tomu, že by bylo ohroženo dodržování práva cestujících na přesměrování, což by bylo v rozporu s cílem vysoké ochrany uvedeným v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení.
- 33 S ohledem na předchozí úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že nařízení č. 261/2004, a zejména jeho čl. 7 odst. 1, musí být vykládáno v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, kterému byla poskytnuta náhrada z důvodu zrušení letu a který přijal nabídnutý přesměrovaný let, má nárok na poskytnutí náhrady z důvodu zpoždění přesměrovaného letu, jestliže toto zpoždění dosáhne počtu hodin, který zakládá nárok na náhradu, a jestliže letecký dopravce přesměrovaného letu je týž jako letecký dopravce zrušeného letu.

K druhé otázce

- 34 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se letecký dopravce může k tomu, aby se zprostil své povinnosti nahradit škodu, dovolávat „mimořádných okolností“ ve smyslu tohoto ustanovení souvisejících se závadou na tzv. díle „on condition“, tedy díle, který se nahrazuje jen z důvodu závady na předchozím díle, pokud má vždy k dispozici náhradní díl.
- 35 Úvodem je třeba poukázat na to, že – jak bylo připomenuto v bodě 11 doporučení Soudního dvora pro vnitrostátní soudy o zahájení řízení o předběžné otázce (Úř. věst. 2018, C 257, s. 1) – Soudní dvůr sice za účelem vydání rozhodnutí nutně přihlíží k právnímu a skutkovému rámci sporu v původním řízení, jak jej vymezil předkládající soud v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, sám však na tento spor unijní právo neuplatňuje. Při rozhodování o výkladu nebo platnosti unijního práva se Soudní dvůr snaží dát odpověď užitečnou pro řešení sporu v původním řízení, ale je na předkládajícím soudu, aby z ní vyvodil konkrétní důsledky.
- 36 Právě s ohledem na tato doporučení se Soudní dvůr bude snažit poskytnout předkládajícímu soudu poznatky užitečné pro vyřešení sporu, který mu byl předložen.
- 37 V této souvislosti je třeba připomenout, že podle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaného ve světle bodů 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení, je letecký dopravce odchýlně od ustanovení odstavce 1 tohoto článku zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 tohoto nařízení, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, nebo v případě, že takováto okolnost nastala, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních zdrojů nebo věcných a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotčeného letu (rozsudek ze dne 26. června 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, bod 15 a citovaná judikatura).
- 38 Podle ustálené judikatury platí, že jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž obě tyto podmínky jsou kumulativní (rozsudky ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 20, a ze dne 26. června 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, bod 16).

- 39 Nicméně technické závady inherentně spjaté s údržbou letadel nemohou v zásadě jako takové představovat „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 25).
- 40 Soudní dvůr měl totiž za to, že vzhledem k zvláštním podmínkám, za kterých probíhá letecká doprava, a ke stupni technologické komplexnosti letadel jsou letečtí dopravci s takovými závadami běžně konfrontováni (rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 22 a citovaná judikatura).
- 41 Mimořádnou okolností není ani předčasné selhání některých součástí letadla, i když je nepředvídané, jelikož je v zásadě nerozlučně spjata se systémem fungování letadla (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 21 a citovaná judikatura).
- 42 Lze přitom mít za to, že závada na tzv. dílu „on condition“, o jaký se jedná ve věci v původním řízení, jež byl letecký dopravce připraven vyměnit s tím, že měl vždy k dispozici náhradní díl, představuje v souladu s judikaturou Soudního dvora připomenutou v bodě 38 tohoto rozsudku událost, která je z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti uvedeného leteckého dopravce a nevymyká se jeho účinné kontrole, ledaže taková závada není nerozlučně spjata se systémem fungování letadla, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.
- 43 S ohledem na předchozí úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se letecký dopravce nemůže k tomu, aby se zprostil své povinnosti nahradit škodu, dovolávat „mimořádných okolností“ ve smyslu tohoto ustanovení souvisejících se závadou na tzv. díle „on condition“, tedy díle, který se nahrazuje jen z důvodu závady na předchozím díle, a to i když má vždy k dispozici náhradní díl, s výjimkou případu, jehož existenci musí ověřit předkládající soud, že taková závada představuje událost, která z důvodu své povahy či původu není vlastní běžnému výkonu činnosti uvedeného leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole; má se však za to, že pokud tato závada zůstává v zásadě nerozlučně spjata se systémem fungování letadla, nemůže být za takovouto událost považována.

K nákladům řízení

- 44 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 (osmý senát) rozhodl takto:

- 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, a zejména jeho čl. 7 odst. 1, musí být vykládáno v tom smyslu, že cestující v letecké dopravě, kterému byla poskytnuta náhrada z důvodu zrušení letu a který přijal nabídnutý přesměrovaný let, má nárok na poskytnutí náhrady z důvodu zpoždění přesměrovaného letu, jestliže toto zpoždění dosáhne počtu hodin, který zakládá nárok na náhradu, a jestliže letecký dopravce přesměrovaného letu je též jako letecký dopravce zrušeného letu.
- 2) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že se letecký dopravce nemůže k tomu, aby se zprostil své povinnosti nahradit škodu, dovolávat „mimořádných okolností“ ve smyslu tohoto ustanovení souvisejících se závadou na tzv. díle „on condition“, tedy díle, který se nahrazuje jen z důvodu závady na předchozím díle, a to i když má vždy

k dispozici náhradní díl, s výjimkou případu, jehož existenci musí ověřit předkládající soud, že taková závada představuje událost, která z důvodu své povahy či původu není vlastní běžnému výkonu činnosti uvedeného leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole; má se však za to, že pokud tato závada zůstává v zásadě nerozlučně spjata se systémem fungování letadla, nemůže být za takovouto událost považována.

Podpisy.