



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

25. ledna 2024*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 3 odst. 2 písm. a) – Článek 5 odst. 1 – Článek 7 odst. 1 – Náhrada škody cestujícím v letecké dopravě v případě významného zpoždění letu – Požadavek včasného přihlášení se k přepravě“

Ve věci C-474/22,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) ze dne 3. května 2022, došlým Soudnímu dvoru dne 15. července 2022, v řízení

Laudamotion GmbH

proti

flightright GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení: K. Jürimäe, předsedkyně senátu, K. Lenaerts, předseda Soudního dvora vykonávající funkci soudce třetího senátu, N. Piçarra, N. Jääskinen a M. Gavalec (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: L. Medina,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za flightright GmbH: M. Michel a R. Weist, Rechtsanwälte,
- za německou vládu: J. Möller, P. Busche, J. Heitz a M. Hellmann, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi: G. Braun, K. Simonsson, G. Wilms a N. Yerrell, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

* Jednací jazyk: němčina.

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 2 písm. a), jakož i článků 5 až 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).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společností Laudamotion GmbH, leteckým dopravcem, na straně jedné a společností flightright GmbH, společností poskytující právní pomoc, které cestující v letecké dopravě postoupil své nároky vůči společnosti Laudamotion, na straně druhé ve věci náhrady požadované v důsledku významného zpoždění letu, na který měl tento cestující potvrzenou rezervaci.

Právní rámec

- 3 Bod 2 odůvodnění nařízení č. 261/2004 zní:

„Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.“
- 4 Článek 2 písm. l) tohoto nařízení definuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.
- 5 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavcích 1 a 2 stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

 - a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

[...]

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; [...]

[...]“

6 Článek 5 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zrušení“, v odstavci 1 stanoví:

„V případě zrušení letu:

[...]

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

[...]

iii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

7 Článek 6 odst. 1 tohoto nařízení, nadepsaný „Zpoždění“, zní takto:

„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 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více 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 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.“

8 Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

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

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

[...]

9 Článek 12 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Další náhrady“, v odstavci 1 stanoví:

„Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 10 Cestující v letecké dopravě měl potvrzenou rezervaci u společnosti Laudamotion na let z Düsseldorfu (Německo) do Palma de Mallorca (Španělsko) plánovaný na 26. června 2018. Vzhledem k tomu, že tento cestující měl za to, že by oznámené zpoždění tohoto letu vedlo k tomu, že by zmeškal obchodní jednání, rozhodl se na uvedený let, který do cílového místa určení přiletěl se zpožděním 3 hodiny a 32 minut, nenastoupit.
- 11 Uvedený cestující postoupil své nároky na společnost flightright, která u příslušného německého soudu podala žalobu, kterou se domáhala náhrady ve výši 250 eur podle čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Po zamítnutí žaloby v prvním stupni byla společnost flightright úspěšná v odvolacím řízení.
- 12 S ohledem na judikaturu Soudního dvora, která situaci cestujících, jejichž let byl významně zpožděn, to znamená, že měl zpoždění tři nebo více hodin na příletu do cílového místa určení, posuzuje jako situaci cestujících, jejichž let byl zrušen, odvolací soud vyložil čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení v tom smyslu, že cestující, který byl informován o tří nebo více hodinovém zpoždění před svým odletem, může mít nárok na náhradu stanovenou v člancích 5 a 7 uvedeného nařízení, i když se na letiště nedostavil.
- 13 Společnost Laudamotion podala proti rozhodnutí odvolacího soudu opravný prostředek *Revision* k Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), který je předkládajícím soudem.
- 14 Posledně uvedený soud uvádí, že se dotýčný cestující v rozporu s čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 nepřihlásil k přepravě nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu, zatímco podle čl. 2 písm. l) a článku 5 není tato formalita vyžadována pouze v případě zrušení letu. Předkládající soud má nicméně za to, že jelikož Soudní dvůr v rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další* (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716) postavil významné zpoždění letu na příletu na roveň zrušení letu, mohl by být uvedený cestující od takovéto formality osvobozen.
- 15 Uvedený soud nicméně podotýká, že zrušení letu a významné zpoždění letu vykazuje nezanedbatelné rozdíly. V případě zrušení letu je totiž jisté, že se plánovaný let neuskuteční, je tedy logické, že cestující nejsou povinni přihlásit se k přepravě, aby mohli uplatnit svůj nárok na náhradu podle článků 5 a 7 nařízení č. 261/2004. Naproti tomu, i když se zpoždění letu jeví před uskutečněním letu jako pravděpodobné, nejpozději 45 minut před časem odletu ještě nemusí existovat dostatečné indicie pro učinění závěru, že let bude mít zpoždění tři nebo více hodin.
- 16 Usnesení ze dne 24. října 2019, *easyJet Airline* (C-756/18, EU:C:2019:902) rovněž naznačuje, že pro účely odškodnění z důvodu významného zpoždění letu se cestující, který nebyl zpožděným letem přepraven, musí v každém případě přihlásit k přepravě, což může prokázat palubním lístkem nebo jiným důkazním prostředkem.
- 17 Předkládající soud má za to, že pro účely použití čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 nelze významné zpoždění letu na příletu v zásadě stavět na roveň zrušení letu. Cestující je proto zproštěn své povinnosti přihlásit se k přepravě pouze tehdy, pokud byl let na příletu zpožděn o tři nebo více hodin a pokud existuje situace srovnatelná se zrušením. Tak by tomu mohlo být v případě, pokud cestující mají nejpozději 45 minut před zveřejněným časem odletu dostatečné indicie o tom, že let může být uskutečněn pouze se zpožděním o tři nebo více hodin na příletu do místa určení.

- 18 Za těchto podmínek se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Je nárok na náhradu škody z důvodu více než tříhodinového zpoždění letu po plánovaném čase příletu podle článků 5 až 7 nařízení [č. 261/2004] podmíněn tím, že se cestující přihlásí podle čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu, nejpozději však 45 minut před zveřejněným časem odletu, k přepravě nebo je případ významného zpoždění v uvedeném smyslu z tohoto požadavku vyňat, podobně jako případ zrušení letu?
- 2) Pro případ, že nárok na náhradu škody není z požadavku přihlásit se k přepravě vyňat pouze na základě vzniku významného zpoždění v uvedeném smyslu, použije se takováto výjimka tehdy, pokud cestující měl dostatečně spolehlivé informace o tom, že let přiletí až s významným zpožděním v uvedeném smyslu?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 19 Úvodem je třeba zdůraznit, že spor v původním řízení vznikl v důsledku zpoždění letadla při odletu. Jádrem tohoto sporu však spočívá v důsledcích, které toto zpoždění mohlo způsobit. Žalobce v původním řízení se totiž domáhá náhrady z důvodu pravděpodobného zpoždění dotčeného letu při příletu do cílového místa určení, které by mu zabránilo dostavit se včas na obchodní jednání, které se mělo konat v Palmě de Mallorca. Vzhledem k tomu, že se článek 6 nařízení č. 261/2004 přitom týká pouze zpoždění letu oproti původně plánovanému času odletu, a že paušální náhrada, na kterou má cestující nárok podle článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže jeho let dosáhne cílového místa určení se zpožděním o tři nebo více hodin oproti plánovanému času příletu, tedy nepodléhá splnění podmínek stanovených v uvedeném článku 6 (rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, body 36 a 37), musí být spor v původním řízení posuzován pouze s ohledem na články 3, 5 a 7 tohoto nařízení.
- 20 Je proto třeba konstatovat, že podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že k tomu, aby měl cestující v letecké dopravě nárok na náhradu stanovenou v čl. 5 odst. 1 a v čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení v případě zpoždění letu o tři nebo více hodin oproti času příletu původně plánovanému leteckým dopravcem, musí se včas přihlásit k přepravě.
- 21 Z článku 3 odst. 1 písm. a) a odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se toto nařízení vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud zaprvé mají potvrzenou rezervaci pro dotčený let a zadruhé se včas přihlásí k přepravě, s výjimkou případu zrušení letu podle článku 5 uvedeného nařízení. Vzhledem k tomu, že tyto dvě podmínky jsou kumulativní, nelze přihlášení cestujícího k přepravě presumovat na základě skutečnosti, že má potvrzenou rezervaci na dotčený let (usnesení ze dne 24. října 2019, easyJet Airline, C-756/18, EU:C:2019:902, bod 25). Je třeba upřesnit, že užitečný účinek tohoto čl. 3 odst. 2 písm. a) vyžaduje, aby se cestující včas přihlásili na letišti, konkrétně u zástupce provozujícího leteckého dopravce, za účelem přepravy do plánovaného místa určení, i když se před svým příjezdem na letiště již přihlásili on-line.

- 22 V projednávané věci vychází otázky položené předkládajícím soudem z předpokladu, že se dotýčný cestující včas nepřihlásil k přepravě. Za těchto okolností je předpokladem použitelnosti nařízení č. 261/2004, že v rámci čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení bude na významné zpoždění letu při příletu do cílového místa určení, to znamená zpoždění o tři hodiny nebo více, nahlíženo stejně jako na zrušení letu ve smyslu článku 5 tohoto nařízení.
- 23 V této souvislosti je třeba zaprvé uvést, že Soudní dvůr již rozhodl, že články 5 a 7 nařízení č. 261/2004, vykládané ve světle zásady rovného zacházení, musí být vykládány v tom smyslu, že cestující zpožděných letů lze pro účely uplatnění nároku na náhradu podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení považovat za cestující zrušených letů a tito cestující se mohou domáhat tohoto nároku na náhradu, jestliže z důvodu zpožděného 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 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, body 60, 61 a 69, jakož i ze dne 7. července 2022, *SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot)*, C-308/21, EU:C:2022:533, bod 19 a citovaná judikatura].
- 24 V rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další* (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 49, 52 a 60), Soudní dvůr porovnal typ a význam nepohodlí a újmy způsobené cestujícím zrušeného letu, který musel vyčkat, až mu bude nabídnut přesměrovaný let, s nepohodlím a újmou, kterou utrpěl cestující, jehož let byl zpožděn. Posledně uvedený tedy musel vyčkat, než letadlo vzlétne, a musel se přihlásit k přepravě, protože nastoupil na palubu. Oba typy cestujících tak musely prokázat trpělivost, aby dosáhli svého cílového místa určení, nesporně tedy utrpěli újmu, která spočívá v časové ztrátě, která vzhledem ke své nevratné povaze může být nahrazena pouze zaplacením odškodného. S uvedenými cestujícími, kteří utrpěli podobnou újmu, nemohlo být v souladu se zásadou rovného zacházení zacházeno odlišně.
- 25 Klíčový aspekt, který vedl Soudní dvůr k tomu, aby významné zpoždění letu při příletu postavil na roveň zrušení letu, spočívá v tom, že cestující letu dotčeného významným zpožděním utrpí stejně jako cestující zrušeného letu újmu, která spočívá v nevratné časové ztrátě tří nebo více hodin, která může být nahrazena pouze zaplacením odškodného (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 52, 53 a 61; ze dne 23. října 2012, *Nelson a další*, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 54, jakož i ze dne 12. března 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 23). V případě zrušení letu nebo významného zpoždění letu při příletu do cílového místa určení je tedy nárok na náhradu stanovený v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 neodmyslitelně spojen s existencí této časové ztráty v rozsahu tří nebo více hodin.
- 26 Cestující, který se nedostavil na letiště, jak je tomu patrně v případě žalobce v původním řízení, z důvodu, že měl dostatečné indicie pro učinění závěru, že let dorazí do svého cílového místa určení pouze se značným zpožděním, se vši pravděpodobnostmi takovouto časovou ztrátu neutrpěl.
- 27 Je totiž třeba připomenout, že časová ztráta není škodou vzniklou v důsledku zpoždění, nýbrž nepohodlím, podobně jako další formy nepohodlí, které souvisejí s odepřením nástupu na palubu, zrušením letu a významným zpožděním letu a které tyto situace provázejí, jako je nedostatek komfortu nebo dočasná nemožnost používat prostředky komunikace, které jsou za běžných okolností dostupné (rozsudek ze dne 23. října 2012, *Nelson a další*, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 51) nebo nemožnost dále se zabývat svými osobními, rodinnými, sociálními nebo profesními záležitostmi (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. září 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, body 20 a 21).

- 28 V této souvislosti časová ztráta, která zakládá nárok na náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, postihuje stejným způsobem všechny cestující, jejichž let je zpožděn, a proto je možné ji napravit standardizovaným opatřením a není nezbytné jakkoli zkoumat individuální situaci každého dotčeného cestujícího. Takové opatření se tak může použít okamžitě (rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 52).
- 29 Zadrugé je třeba zdůraznit, že v bodech 33 až 36 a 39 rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716), který byl potvrzen zejména rozsudkem ze dne 21. prosince 2021, Corendon Airlines (C-395/20, EU:C:2021:1041, bod 18), Soudní dvůr konstatoval, že zrušené lety a zpožděné lety představují dvě zcela odlišné kategorie letů, protože podle čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení je zrušení na rozdíl od zpoždění letu důsledkem skutečnosti, že se dříve plánovaný let neuskutečnil.
- 30 Má-li přitom let významné zpoždění, má se uskutečnit a přihlášení k přepravě proto musí proběhnout. Z toho vyplývá, že cestující zpožděného letu nemohou být zproštěni povinnosti přihlásit se k přepravě, která je výslovně stanovena v čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004.
- 31 Z výše uvedených úvah tedy vyplývá, že v rámci čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení není možné významné zpoždění letu při příletu do cílového místa určení postavit na roveň zrušení letu.
- 32 Nakonec je třeba upřesnit, že újma způsobená zmeškáním obchodního jednání musí být považována za individuální újmu, která souvisí s individuální situací dotčeného cestujícího, a z tohoto důvodu ji lze nelze nahradit poskytnutím náhrady stanovené v čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení, jejímž účelem je standardizovaným a okamžitým způsobem nahradit pouze újmy, které jsou pro všechny dotčené cestující takřka totožné (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 28, 30, 31 a 33).
- 33 Nicméně takováto individuální újma může být předmětem „další náhrady“ ve smyslu článku 12 nařízení č. 261/2004, která předpokládá, že nárok je založen na vnitrostátním nebo mezinárodním právu [v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 35 a 36, jakož i ze dne 8. června 2023, Austrian Airlines (Repatriační let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 36].
- 34 S ohledem na výše uvedené důvody je třeba na první otázku odpovědět, že čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že k tomu, aby měl cestující v letecké dopravě nárok na náhradu stanovenou v čl. 5 odst. 1 a v čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení v případě významného zpoždění letu, to znamená zpoždění letu o tři nebo více hodin oproti času příletu původně plánovanému leteckým dopravcem, musí se včas přihlásit k přepravě, nebo pokud se k ní již přihlásil on-line, musí se včas dostavit na letiště k zástupci provozujícího leteckého dopravce.

K druhé otázce

- 35 S ohledem na odpověď na první otázku není třeba odpovídat na druhou otázku, neboť je irelevantní, zda měl cestující k dispozici dostatečně spolehlivé informace o tom, že let dorazí do cílového místa určení až se značným zpožděním.

K nákladům řízení

- 36 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 (třetí senát) rozhodl takto:

Článek 3 odst. 2 písm. a) 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 vykládán v tom smyslu, že

k tomu, aby měl cestující v letecké dopravě nárok na náhradu stanovenou v čl. 5 odst. 1 a v čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení v případě významného zpoždění letu, to znamená zpoždění letu o tři nebo více hodin oproti času příletu původně plánovanému leteckým dopravcem, musí se včas přihlásit k přepravě, nebo pokud se k ní již přihlásil on-line, musí se včas dostavit na letiště k zástupci provozujícího leteckého dopravce.

Podpisy