



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

25. ledna 2024 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 1 – Článek 7 odst. 1 – Náhrada škody cestujícím v letecké dopravě v případě významného zpoždění letu – Ztráta času – Náhradní let rezervovaný samotným cestujícím – Cestující, který dorazil do cílového místa určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu – Neodškodnění“

Ve věci C-54/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) ze dne 10. ledna 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 3. února 2023, v řízení

WY

proti

Laudamotion GmbH,

Ryanair DAC

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 Laudamotion GmbH: W. Nassall, Rechtsanwalt,
- za Evropskou komisi: G. Braun, G. von Rintelen, G. Wilms a N. Yerrell, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

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

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článku 3 a 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 WY, cestujícím v letecké dopravě, na straně jedné a společnostmi Laudamotion GmbH a Ryanair DAC na straně druhé ve věci odmítnutí těchto dvou leteckých dopravců poskytnout tomuto cestujícímu náhradu škody z důvodu zpoždění při příletu letu, na který měl 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 3 tohoto 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 případy 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; [...]
[...]"

5 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odstavci 1 stanoví:

„V případě zrušení letu:

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

[...]

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.“

6 Článek 6 odst. 1 téhož 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.“

7 Článek 7 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 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;

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

8 WY si u společnosti Ryanair zarezervoval zpáteční let z Düsseldorfu (Německo) do Palma de Mallorca (Španělsko) na 31. října 2019. Tento cestující, který byl informován společností Laudamotion, která byla provozujícím leteckým dopravcem, o tom, že odlet letu tam (dále jen „původní let“) bude o šest hodin zpožděn, si sám zarezervoval náhradní let, aby se mohl zúčastnit

obchodního jednání, které se mělo uskutečnit v Palmě de Mallorca. Díky tomuto náhradnímu letu nakonec dorazil na místo určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti plánovanému času příletu původního letu. Uvedený cestující, který tvrdí, že se včas přihlásil k přepravě na původní let, požadoval od společnosti Laudamotion mimo jiné náhradu ve výši 250 eur na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Od společnosti Ryanair rovněž požadoval, aby ho informovala o výši neodvedených poplatků a aby mu tuto částku poukázala na jeho účet.

- 9 Žaloba, kterou WY podal proti společnosti Laudamotion, byla zamítnuta jak v prvním stupni, tak v odvolacím řízení. Odvolací soud měl za to, že i když původní let dorazil se zpožděním více než tři hodiny, společnost Laudamotion nebyla povinna vyplatit požadovanou náhradu, protože WY na tento let nenastoupil a dorazil do cílového místa určení se zpožděním méně než tři hodiny. V této souvislosti je irelevantní, že si náhradní let zarezervoval sám cestující. WY nebyl vystaven žádnému nepohodlí z důvodu, že původní let nevyužil. Naproti tomu, podle německého občanského práva má nárok na náhradu nákladů, které vynaložil na náhradní let, který si sám zarezervoval.
- 10 WY podal opravný prostředek „Revision“ k Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo), který je předkládajícím soudem. Tento soud má za to, že rozhodnutí o tomto opravném prostředku závisí na výkladu čl. 3 odst. 2 písm. a), čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004.
- 11 Předkládající soud uvádí, že z judikatury Soudního dvora vyplývá, že náhrada škody stanovená v těchto dvou posledně uvedených ustanoveních se vztahuje na cestujícího v letecké dopravě, který utrpí časovou ztrátu ve výši tři nebo více hodin při příletu do cílového místa určení. Proto by tato náhrada neměla být vyplacena cestujícímu, jehož let může mít významné zpoždění, a který si z tohoto důvodu sám zarezervuje náhradní let, který mu umožní přiletět do cílového místa určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu prvního letu.
- 12 Z usnesení ze dne 24. října 2019, *easyJet Airline* (C-756/18, EU:C:2019:902, bod 33 a násl.), lze vyvodit, že nárok na náhradu z důvodu významného zpoždění letu mají v zásadě pouze takoví cestující, kteří dotčený let využili a skutečně se do cílového místa určení dostali se zpožděním v délce alespoň tří hodin. Skutečnost, že letecký dopravce nesplnil, tak jako v projednávané věci, povinnost nabídnout náhradní let, který by cestujícím umožnil vyhnout se ohlášenému zpoždění původního letu, je v této souvislosti irelevantní.
- 13 Předkládající soud uvádí, že z rozsudku ze dne 11. června 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, bod 61), sice vyplývá, že v případě významného zpoždění nebo zrušení letu je letecký dopravce povinen zejména nabídnout cestujícímu případné přímé nebo nepřímé přesměrování na let, který uskutečňuje on sám nebo jiný dopravce a který přilétá se zpožděním menším, než je zpoždění dalšího letu dotčeného dopravce, pokud uskutečnění takového přesměrování pro tohoto dopravce nepředstavuje neúnosnou oběť s ohledem na kapacity jeho podniku v rozhodné době. Nesplnění této povinnosti však samo o sobě nezakládá nárok na náhradu ve smyslu čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Toto ustanovení totiž umožňuje získat náhradu nikoli za jakýkoli druh nepohodlí, ale pouze v případě ztráty času v délce nejméně tří hodin. Nepohodlí, které utrpěl cestující dotčený ve věci v původním řízení, tedy nepředstavuje závažné nepohodlí ve smyslu tohoto nařízení, jak vyplývá z rozsudku ze dne 30. dubna 2020, *Air Nostrum* (C-191/19, EU:C:2020:339, bod 32).

- 14 Tento soud nicméně považuje za možné uvažovat o této situaci i jinak, a sice s ohledem na čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, který v případě zrušení letu stanoví povinnost náhrady škody cestujícím, jestliže jim není nabídnut přesměrovaný let se ztrátou času kratší než tři hodiny. Pokud totiž již před okamžikem, kdy se cestující musí přihlásit k přepravě, existují dostatečné indicie, na základě nichž lze usoudit, že při příletu letu do cílového místa určení dojde ke zpoždění nejméně tří hodin oproti původně plánovanému času, nelze od tohoto cestujícího pro účely náhrady škody požadovat, aby se přihlásil včas k přepravě nebo aby skutečně odcestoval. Kromě toho je pro tento účel rovněž irelevantní, kdy uvedený cestující do cílového místa určení přiletí.
- 15 Za těchto podmínek se Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Je nárok na náhradu z důvodu zpoždění letu v délce minimálně tří hodin podle článků 5 až 7 nařízení [č. 261/2004] obecně vyloučen, pokud cestující v případě hrozícího významného zpoždění využije náhradní let, který si sám zarezervoval, a do cílového místa určení se dostane se zpožděním kratším než tři hodiny, nebo je nárok na náhradu v této situaci v každém případě možný, pokud již před okamžikem, kdy se cestující musí nejpozději přihlásit k přepravě, existují dostatečně spolehlivé informace o tom, že v cílovém místě určení dojde ke zpoždění v délce nejméně tří hodin?
- 2) Je [v tomto posledně uvedeném případě] předpokladem nároku na náhradu za zpoždění letu v délce nejméně tří hodin podle článků 5 až 7 [tohoto] nařízení, ve výše uvedené situaci, že se cestující přihlásí včas k přepravě podle čl. 3 odst. 2 písm. a) [uvedeného] nařízení?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 16 Úvodem je třeba poznamenat, že první předběžnou otázkou se předkládající soud táže na výklad článků 5 až 7 nařízení č. 261/2004. V této souvislosti je sice pravda, že spor v původním řízení vznikl v důsledku zpoždění letadla při odletu, jeho předmětem jsou ale dopady, které toto zpoždění mohlo způsobit při příletu. 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. Článek 6 tohoto nařízení se přitom týká pouze zpoždění letu oproti původně plánovanému času odletu. Z toho vyplývá, že paušální náhrada, na kterou má cestující nárok podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže jeho let dosáhne cílového místa určení se zpožděním o tři nebo více hodin oproti plánovanému času příletu, 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).
- 17 Kromě toho z žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že žalobce v původním řízení má podle německého práva nárok na náhradu nákladů na náhradní dopravu, kterou si sám zarezervoval, tato otázka se tedy týká pouze nároku uvedeného žalobce v původním řízení na přiznání paušální náhrady podle čl. 5 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 za významné zpoždění letu.
- 18 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že nárok na náhradu ve smyslu těchto ustanovení může mít cestující v letecké dopravě, který si z důvodu

rizika významného zpoždění při příletu do cílového místa určení letu, na který má potvrzenou rezervaci, nebo z důvodu dostatečných indicií takového zpoždění sám zarezervoval náhradní let a dosáhl cílového místa určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu prvního letu.

- 19 Jak vyplývá z ustálené judikatury, 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 dovolávat se tohoto nároku na náhradu, jestliže z důvodu zpožděného letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou 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].
- 20 Cestující takto zpožděných letů totiž stejně jako cestující, jejichž původní let byl zrušen, utrpí nevratnou časovou ztrátu, a tudíž obdobné nepohodlí. Toto nepohodlí se přitom v případě zpožděných letů konkretizuje při příletu do cílového místa určení, takže pro účely náhrady stanovené v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být zpoždění posuzováno podle plánovaného času příletu do tohoto místa (rozsudek ze dne 26. února 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, body 32 a 33).
- 21 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.
- 22 Z toho vyplývá, že cestující v letecké dopravě, který nenastoupil na let, na který měl potvrzenou rezervaci, a který díky náhradnímu letu, který si sám zarezervoval, přicestoval do cílového místa určení s méně než třemi hodinami zpoždění oproti času příletu původně plánovanému leteckým dopravcem, takovouto ztrátu času neutrpěl, a nemůže tedy mít uvedený nárok na náhradu.
- 23 V této souvislosti je třeba připomenout, že cílem nařízení č. 261/2004 je podle bodu 2 jeho odůvodnění napravit potíže a „závažné nepohodlí“, které cestující utrpěli při letecké dopravě. I když okolnost, že cestující v letecké dopravě sám našel náhradní let, může dotyčnému cestujícímu způsobit nepohodlí, nelze takovéto nepohodlí považovat za „závažné“ ve smyslu tohoto nařízení, protože tento cestující dorazil do cílového místa určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu (obdobně viz rozsudky ze dne 30. dubna 2020, *Air Nostrum*, C-191/19, EU:C:2020:339, body 30 až 33, jakož i ze dne 22. dubna 2021, *Austrian Airlines*, C-826/19, EU:C:2021:318, body 42 a 43).
- 24 S ohledem na výše uvedené důvody je třeba na první otázku odpovědět, že čl. 5 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že nárok na náhradu ve smyslu těchto ustanovení nemůže mít cestující v letecké dopravě, který si z důvodu rizika významného

zpoždění při příletu do cílového místa určení letu, na který má potvrzenou rezervaci, nebo z důvodu dostatečných indicií takového zpoždění sám zarezervoval náhradní let a dosáhl cílového místa určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu prvního letu.

K druhé otázce

- 25 S ohledem na odpověď na první otázku není třeba na druhou otázku odpovídat. Vzhledem k tomu, že zpoždění při příletu do cílového místa určení je kratší než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, nemohou mít cestující tohoto letu nárok na náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004. V tomto případě tedy není relevantní, zda se tito cestující přihlásili k přepravě včas, či nikoli, jak vyžaduje čl. 3 odst. 2 písm. a) tohoto nařízení.

K nákladům řízení

- 26 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

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

Článek 5 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91,

musí být vykládány v tom smyslu, že

nárok na náhradu ve smyslu těchto ustanovení nemůže mít cestující v letecké dopravě, který si z důvodu rizika významného zpoždění při příletu do cílového místa určení letu, na který má potvrzenou rezervaci, nebo z důvodu dostatečných indicií takového zpoždění sám zarezervoval náhradní let a dosáhl cílového místa určení se zpožděním kratším než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu prvního letu.

Podpisy