



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (velkého senátu)

26. února 2013*

„Řízení o předběžné otázce — Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Články 6 a 7 — Navazující lety — Zjištění zpoždění při příletu do cílového místa určení — Zpoždění o tři hodiny nebo více — Práva cestujících na náhradu škody“

Ve věci C-11/11,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Bundesgerichtshof (Německo) ze dne 9. prosince 2010, došlým Soudnímu dvoru dne 11. ledna 2011, v řízení

Air France SA

proti

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

SOUDNÍ DVŮR (velký senát),

ve složení V. Skouris, předseda, K. Lenaerts, místopředseda, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (zpravodaj), M. Berger, E. Jarašiūnas, předsedové senátů, E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lohmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, a C. Vajda, soudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: M. Aleksejev, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 27. listopadu 2012,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Air France SA G. Toussaintem, Rechtsanwalt,
- za německou vládu J. Kemper, jako zmocněnkyní,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem a M. Perrotem, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s C. Colelli, avvocato dello Stato,
- za polskou vládu M. Szpunarem, jako zmocněncem,

* Jednací jazyk: němčina.

— za vládu Spojeného království S. Ossowskim, jako zmocněncem, ve spolupráci s D. Beardem, barrister,

— za Evropskou komisi K. Simonssonem a K.-P. Wojcikem, jako zmocněnci,

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 6 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. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10; oprava v Úř. věst. L 92, 4.4.2009, s. 5).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi společností Air France SA (dále jen „Air France“) a H.–G. Folkertsem a L.–T. Folkerts, která měla zarezervovaný let z Brém (Německo) do Asunciónu (Paraguay) přes Paříž (Francie) a São Paulo (Brazílie), ve věci náhrady škody, která L.–T. Folkerts údajně vznikla v důsledku zpoždění, se kterým doletěla do cílového místa určení.

Právní rámec

Mezinárodní právo

- 3 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva), uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999, byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491).
- 4 Články 17 až 37 Montrealské úmluvy tvoří její kapitolu III, nadepsanou „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody“.
- 5 Článek 19 uvedené úmluvy, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:
„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé [zástupci] učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé [zástupci] nemohli taková opatření učinit.“
- 6 Článek 22 odst. 1 uvedené úmluvy omezuje odpovědnost dopravce v případě škody způsobené zpožděním při přepravě osob na 4 150 zvláštních práv čerpání za každého cestujícího.

Unijní právo

7 Body 1 až 4 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

- „(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly [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.
- (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.

[...]

- (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.“

8 Článek 1 odst. 1 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Předmět“, stanoví:

„Toto nařízení stanoví za podmínek v něm stanovených minimální práva cestujících, jestliže:

- a) je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli,
- b) je jejich let zrušen,
- c) je jejich let zpožděn.“

9 Článek 2 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Definice“, zní:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[...]

- h) „cílovým místem určení“ rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů; jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas přiletu;

[...]“

10 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);
- 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.

[...]

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.

[...]“

11 Článek 6 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zpoždění“, zní:

„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 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.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

12 Článek 7 nařízení č. 261/2004, 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 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).

[...]“

13 Článek 8 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, zní takto:

„1. 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.

[...]“

14 Článek 9 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na poskytnutí péče“, je následujícího znění:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, jsou cestujícím zdarma nabídnuty:

a) strava a občerstvení v rozsahu přiměřeném čekací době;

b) ubytování v hotelu, pokud

— se pobyt na jednu noc nebo více nocí stane nezbytným, nebo

— se nezbytným stane pobyt delší než zamýšlený cestujícím;

c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem nebo jiným zařízením).

2. Navíc jsou cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem nebo faxem nebo elektronickou poštou.

3. Při použití tohoto článku věnuje provozující letecký dopravce zvláštní pozornost potřebám osob s omezenou pohyblivostí a všem osobám, které je doprovázejí, stejně jako potřebám dětí bez doprovodu.“

15 Článek 13 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na následný postih“, stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů [po provozujícím leteckém dopravci].“

Skutkové okolnosti sporu v původním řízení a předběžné otázky

16 L.–T. Folkerts měla zarezervovaný let z Brém do Asunciónu přes Paříž a São Paulo.

17 Podle původně plánovaného harmonogramu mělo letadlo pí Folkerts vylétět z Brém dne 16. května 2006 v 6:30 hodin a přiletět do Asunciónu, jejího cílového místa určení, téhož dne ve 23:30 hodin.

18 Let z Brém do Paříže, provozovaný společností Air France, byl při odletu zpožděn a letadlo vzletlo teprve krátce před 9 hodinou, tj. s přibližně dvouapůlhodinovým zpožděním oproti plánovanému času odletu. L.–T. Folkerts, která již při odletu z Brém měla palubní lístky pro celou cestu, dorazila do Paříže až poté, co letadlo společnosti Air France, které mělo uskutečnit navazující let do São Paula, odletělo. Společnost Air France změnila rezervaci L.–T. Folkerts na příští let do São Paula. Z důvodu opožděného příletu do São Paula nestihla L.–T. Folkerts původně plánovaný navazující let do Asunciónu. Doletěla tedy do Asunciónu až dne 17. května 2006 v 10:30 hodin, tedy s jedenáctihodinovým zpožděním oproti původně plánovanému času příletu.

19 Společnosti Air France byla v řízení v prvním stupni i v řízení o odvolání uložena povinnost nahradit L.–T. Folkerts škodu, včetně zejména částky 600 eur podle čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004.

- 20 Společnost Air France pak podala opravný prostředek „Reévision“ k Bundesgerichtshof.
- 21 Předkládající soud má za to, že rozhodnutí o uvedeném opravném prostředku závisí na zjištění, zda má L.–T. Folkerts vůči společnosti Air France nárok na náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004.
- 22 Předkládající soud je totiž názoru, že L.–T. Folkerts má nárok na náhradu škody ve výši 600 eur pouze za podmínky, že se judikatura Soudního dvora (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923) – která uznává nárok cestujícího na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 i v případě významného zpoždění – použije i tehdy, když nedošlo ke zpoždění oproti plánovanému času odletu ve smyslu čl. 6 odst. 1 tohoto nařízení, avšak cílového místa určení bylo přesto dosaženo o tři nebo více hodin později, než byl původně plánovaný čas příletu.
- 23 Podle předkládajícího soudu tak otázka, zda je nárok na náhradu škody uplatněný odpůrkyní důvodný, závisí na zjištění, zda lze čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 použít i tehdy, nedošlo-li k žádnému zpoždění ve smyslu čl. 6 odst. 1 uvedeného nařízení. Odůvodnění obsažené ve výše uvedeném rozsudku Sturgeon a další totiž podle Bundesgerichtshof neumožňuje zjistit, zda je pro vznik nároku na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 rozhodující pouze délka zpoždění zjištěná při příletu do cílového místa určení, nebo zda pro vznik nároku na náhradu škody z důvodu takového zpoždění musí být navíc splněny podmínky použití čl. 6 odst. 1 tohoto nařízení, tedy že daný let měl již při odletu zpoždění překračující prahové hodnoty stanovené v uvedeném ustanovení.
- 24 Za těchto okolností se Bundesgerichtshof rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Má cestující v letecké dopravě nárok na náhradu škody podle článku 7 [nařízení č. 261/2004], pokud zpoždění odletu nepřesáhne hranice stanovené v čl. 6 odst. 1 [tohoto] nařízení, ale k příletu do posledního místa určení dojde nejméně tři hodiny po plánovaném čase příletu?
- 2) V případě, že odpověď na první otázku musí být záporná,
- je třeba pro otázku, zda se jedná o zpoždění ve smyslu čl. 6 odst. 1 [nařízení č. 261/2004] v případě letu složeného z několika částečných úseků, vycházet z jednotlivých částečných úseků nebo ze vzdálenosti k poslednímu místu určení?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 25 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let s mezipřistáním byl při odletu zpožděn v rozsahu nedosahujícím prahových hodnot stanovených v článku 6 uvedeného nařízení, avšak kteří svého cílového místa určení dosáhli tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu, přísluší nárok na náhradu škody na základě článku 7 uvedeného nařízení.
- 26 Zprv je třeba připomenout, že cílem nařízení č. 261/2004 je podle jeho čl. 1 odst. 1 stanovit minimální práva cestujících v letecké dopravě, jestliže jsou vystaveni třem typům rozdílných situací, a sice v případě, že je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, jejich let je zrušen nebo konečně je jejich let zpožděn.

- 27 Z článku 2 nařízení č. 261/2004, který obsahuje definice s transversální působností, vyplývá, že na rozdíl od odepření nástupu na palubu a zrušení letu, není zpoždění letu v tomto článku nijak definováno.
- 28 Kromě toho je nutno konstatovat, že nařízení č. 261/2004 upravuje dva různé případy zpoždění letu.
- 29 Na jedné straně uvedené nařízení v některých kontextech, jako je zpoždění letu podle článku 6 nařízení č. 261/2004, odkazuje pouze na zpoždění letu oproti plánovanému času odletu.
- 30 Na druhé straně se nařízení č. 261/2004 v jiných kontextech zaměřuje na situaci zpoždění letu zjištěného při příletu do cílového místa určení. V článku 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004 tak unijní zákonodárce vyvozuje právní důsledky ze skutečnosti, že cestující, jejichž let byl zrušen a kterým letecký dopravce nabídne přesměrování, dosáhnou cílového místa určení s určitým zpožděním oproti plánovanému času příletu u zrušeného letu.
- 31 V tomto ohledu je třeba podotknout, že odkaz v nařízení č. 261/2004 na různé případy zpoždění je slučitelný s článkem 19 Montrealské úmluvy, která je nedílnou součástí právního řádu Unie (viz rozsudky ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 36, jakož i ze dne 6. května 2010, Walz, C-63/09, Sb. rozh. s. I-4239, body 19 a 20). Tento článek odkazuje na pojem „zpoždění při letecké dopravě cestujících“, aniž upřesňuje, v jakém stádiu takové dopravy musí být dané zpoždění zjištěno.
- 32 Zadruhé je třeba připomenout, že Soudní dvůr již rozhodl, že cestující, jejichž let byl významně zpožděn, tj. o tři hodiny nebo více, mají obdobně jako cestující, jejichž první let byl zrušen a letecký dopravce jim není schopen nabídnout přesměrování za podmínek stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004, nárok na náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, neboť jsou vystaveni podobné nevratné časové ztrátě, a tudíž i podobnému nepohodlí (viz výše uvedený rozsudek Sturgeon a další, body 60 a 61, jakož i rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, body 34 a 40).
- 33 Vzhledem k tomu, že se toto nepohodlí v případě zpožděných letů konkretizuje při příletu do cílového místa určení, Soudní dvůr rozhodl, že pro účely náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 se zpoždění musí posuzovat podle plánovaného času příletu do tohoto místa (viz výše uvedené rozsudky Sturgeon a další, bod 61, a Nelson a další, bod 40).
- 34 Pojem „cílové místo určení“ je v čl. 2 písm. h) nařízení č. 261/2004 definován jako místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů.
- 35 Z toho vyplývá, že v případě navazujících letů je pro účely paušální náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 důležité pouze zpoždění zjištěné oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení, kterým se rozumí místo určení posledního letu dotýcného cestujícího.
- 36 Zatřetí článek 6 nařízení č. 261/2004, který se vztahuje na zpoždění letu oproti plánovanému času odletu, má podle svého znění za cíl pouze stanovit podmínky, při jejichž splnění vzniká nárok na pomoc a na poskytnutí péče podle článků 8 a 9 uvedeného nařízení.
- 37 Z toho vyplývá, že se paušální náhrada škody, na kterou má podle článku 7 nařízení č. 261/2004 cestující nárok, jestliže do cílového místa určení přiletí o tři nebo více hodin později, než je plánovaný čas příletu, neváže na splnění podmínek stanovených v článku 6 tohoto nařízení.

- 38 Okolnost, že takový let, jako je let ve věci v původním řízení, nebyl oproti plánovanému času odletu zpožděn v rozsahu překračujícím prahové hodnoty stanovené v článku 6 nařízení č. 261/2004, nemá tudíž vliv na povinnost leteckých společností nahradit cestujícím takového letu škodu, jestliže k příletu do cílového místa určení došlo s tří nebo více hodinovým zpožděním.
- 39 Opačné řešení by vedlo k neodůvodněnému rozdílnému zacházení, neboť by s cestujícími, kteří dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je plánovaný čas příletu, bylo zacházeno rozdílně podle toho, zda zpoždění jejich letu oproti plánovanému času odletu přesáhlo či nikoli hranice stanovené v článku 6 nařízení č. 261/2004, a to přestože je jejich nepohodlí spojené s nevratnou časovou ztrátou stejné.
- 40 Začtvrté na jednání zejména Evropská komise zmínila určité statistické údaje týkající se jednak významného podílu letů s mezipřistáním v dopravě cestujících v evropském vzdušném prostoru a jednak četnosti zpoždění v délce tří nebo více hodin, zjištěných při příletu do cílového místa určení, k nimž dochází u těchto letů a která jsou přičitatelná skutečnosti, že dotčení cestující nestihnou navazující lety.
- 41 V tomto ohledu je pravda, že povinnost nahradit cestujícím předmětných letů škodu podle paušálních částek stanovených v článku 7 nařízení č. 261/2004 má pro letecké dopravce nepochybné finanční důsledky (v tomto smyslu viz výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 76).
- 42 Je však třeba zdůraznit, že tyto finanční důsledky nelze považovat za nepřiměřené ve vztahu k cíli spočívajícímu ve vysoké úrovni ochrany cestujících v letecké dopravě (výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 76) a dále že skutečný rozsah uvedených finančních důsledků může být zmírněn s ohledem na následující tři okolnosti.
- 43 Předně je třeba připomenout, že letečtí dopravci nemají povinnost vyplácet uvedenou 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 (rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 34, jakož i výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 79).
- 44 Dále je třeba poukázat na to, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, jež způsobila zpoždění, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení (výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 80).
- 45 Výše náhrady škody stanovená na 250, 400 a 600 eur v závislosti na délce daného letu může být mimoto ještě 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) uvedeného nařízení, nedosáhne čtyř hodin (výše uvedené rozsudky Sturgeon a další, bod 63, a Nelson a další, bod 78).
- 46 Konečně z judikatury každopádně vyplývá, že význam cíle spočívajícího v ochraně spotřebitele, včetně cestujícího v letecké dopravě, může odůvodnit i značné negativní hospodářské důsledky pro určité hospodářské subjekty (výše uvedený rozsudek Nelson a další, bod 81 a citovaná judikatura).
- 47 Vzhledem k výše uvedeným důvodům je třeba na první předběžnou otázku odpovědět tak, že článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let s mezipřistáním byl při odletu zpožděn v rozsahu nedosahujícím prahových hodnot stanovených v článku 6 uvedeného nařízení, kteří však dosáhli cílového místa určení tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu, přísluší nárok na náhradu škody na základě článku 7 uvedeného nařízení, neboť uvedená náhrada škody není podmíněna zpožděním při odletu, a tudíž se neváže na splnění podmínek stanovených ve výše uvedeném článku 6.

Ke druhé otázce

- 48 Vzhledem ke kladné odpovědi na první otázku není namístě odpovídat na otázku druhou.

K nákladům řízení

- 49 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 (velký senát) rozhodl takto:

Článek 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, musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícím, jejichž let s mezipřistáním byl při odletu zpožděn v rozsahu nedosahujícím prahových hodnot stanovených v článku 6 uvedeného nařízení, kteří však dosáhli cílového místa určení tři nebo více hodin po plánovaném čase přiletu, přísluší nárok na náhradu škody na základě článku 7 uvedeného nařízení, neboť uvedená náhrada škody není podmíněna zpožděním při odletu, a tudíž se neváže na splnění podmínek stanovených ve výše uvedeném článku 6.

Podpisy.