Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

17. dubna 2018*

„Řízení o předběžné otázce – Doprava – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Článek 7 odst. 1 – Právo na náhradu škody – Zproštění – Pojem ‚mimořádné okolnosti' – ‚Divoká stávka' "

Ve spojených věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17,

jejichž předmětem jsou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podané jednak rozhodnutími Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru, Německo) ze dne 6. dubna 2017 (věci C-195/17 a C-197/17 až C-203/17) a ze dne 19. dubna 2017 (věci C-226/17 a C-228/17), jakož i ze dne 11. května 2017 (věci C-254/17, C-275/17, C-278/17 a C-281/17), 12. května 2017 (věci C-274/17, C-279/17, C-280/17 a C-282/17 až C-286/17), 16. května 2017 (věc C-291/17) a 17. května 2017 (věc C-290/17), došlými Soudnímu dvoru dne 13. dubna 2017 (věci C-195/17 a C-197/17 až C-203/17) a dne 28. dubna 2017 (věci C-226/17 a C-228/17), jakož i dne 15. května 2017 (věc C-254/17), 18. května 2017 (věci C-274/17, C-275/17 a C-278/17 až C-286/17) a dne 22. května 2017 (věci C-290/17 a C-291/17), a jednak rozhodnutím Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo) ze dne 16. května 2017 (věc C-292/17), došlým Soudnímu dvoru dne 22. května 2017, v řízeních

Helga Krüsemann a další (C-195/17),

Thomas Neufeldt a další (C-197/17),

Ivan Wallmann (C-198/17),

Rita Hoffmeyer (C-199/17),

Rudolf Meyer (C-199/17),

Susanne de Winder (C-200/17),

Holger Schlosser (C-201/17),

Nicole Schlosser (C-201/17),

Peter Rebbe a další (C-202/17),

Eberhard Schmeer (C-203/17),

Brigitte Wittmann (C-226/17),

* Jednací jazyk: němčina.

Reinhard Wittmann (C-228/17),

Regina Lorenz (C-254/17),

Prisca Sprecher (C-254/17),

Margarethe Yüce a další (C-274/17),

Friedemann Schoen (C-275/17),

Brigitta Schoen (C-275/17),

Susanne Meyer a další (C-278/17),

Thomas Kiehl (C-279/17),

Ralph Eßer (C-280/17),

Thomas Schmidt (C-281/17),

Werner Ansorge (C-282/17),

Herbert Blesgen (C-283/17),

Simone Künnecke a další (C-284/17),

Marta Gentile (C-285/17),

Marcel Gentile (C-285/17),

Gabriele Ossenbeck (C-286/17),

Angelina Fell a další (C-290/17),

Helga Jordan-Grompe a další (C-291/17),

EUflight.de GmbH (C-292/17)

proti

TUIfly GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení L. Bay Larsen, předseda senátu, J. Malenovský, M. Safjan, D. Šváby (zpravodaj) a M. Vilaras, soudci,

generální advokát: E. Tančev,

vedoucí soudní kanceláře: R. Schiano, rada,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za T. Neufeldta a další a E. Schmeera P. Degottem, Rechtsanwalt,

– za I. Wallmanna M. Kleinmannem, Rechtsanwalt,

– za H. Schlossera a N. Schlosser, R. Lorenz a P. Sprecher, F. Schoena a B. Schoen, jakož i EUflight.de GmbH H. Deussenem a M. Diekmannem, Rechatsanwälte,

– za B. Wittmann R. Weistem, Rechtsanwalt,

– za R. Wittmanna M. Michelem, Rechtsanwalt,

– za R. Eßera jím samotným,

– za W. Ansorgea a H. Blesgena J. Lucar-Jung, Rechtsanwältin,

– za S. Künnecke a další C. Stedingem, Rechtsanwalt,

– za TUIfly GmbH P. Kauffmannem a K. Wittem, Rechtsanwälte,

– za německou vládu T. Henzem, M. Hellmannem a M. Kallem, jako zmocněnci,

– za francouzskou vládu E. de Moustier a I. Cohen, jako zmocněnkyněmi,

– za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,

– za Evropskou komisi K.-Ph. Wojcikem a K. Simonssonem, jakož i N. Yerrell, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 25. ledna 2018,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 12. dubna 2018,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce se týkají výkladu čl. 5 odst. 3 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 Tyto žádosti byly předloženy v rámci sporů mezi cestujícími a společností TUIfly GmbH, leteckým dopravcem, které se týkají toho, že posledně uvedený dopravce odmítl těmto cestujícím, jejichž lety byly významně zpožděny nebo byly zrušeny, uhradit náhradu škody.

Právní rámec

3 Body 1, 4, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(1) Činnost [Unie] 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.

[…]

(4) [Unie] by proto měl[a] zvýšit úroveň ochrany stanovenou v [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. 1991, L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306)], v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách [a na] liberalizovaném trhu.

[…]

(14) Stejně jako podle Úmluvy [o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 a schválené jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491)], 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 [o] 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 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

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.“

5 Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odst. 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;

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 nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[…]“

Spory v původním řízení a předběžné otázky

6 Všichni žalobci v původním řízení si u společnosti TUIfly rezervovali lety, které měly být uskutečněny tímto dopravcem mezi 3. a 8. říjnem 2016.

7 Jak vyplývá z předkládacích rozhodnutí, všechny tyto lety byly zrušeny nebo byly předmětem zpoždění na příletu o tři hodiny nebo více v důsledku výjimečného počtu nepřítomností z důvodu nemoci zaměstnanců společnosti TUIfly v návaznosti na skutečnost, že vedení tohoto leteckého dopravce oznámilo dne 30. září 2016 svým zaměstnancům plány na restrukturalizaci podniku.

8 Z těchto rozhodnutí rovněž vyplývá, že zatímco je obvykle míra nepřítomnosti zaměstnanců z důvodu nemoci v rámci zaměstnanců společnosti TUIfly řádově 10 %, tato míra zaznamenala mezi 1. říjnem 2016 a 10. říjnem 2016 výrazný nárůst dosahující 34 % až 89 %, pokud jde o letové posádky v kabině pilota, a 24 % až 62 %, pokud jde o palubní personál.

9 V důsledku toho společnost TUIfly od 3. října 2016 v plném rozsahu upustila od původně stanoveného letového řádu, přičemž využila pronájmy od jiných leteckých dopravců a odvolala zaměstnance z dovolených.

10 Z důvodu uvedených nepřítomností zaměstnanců však dne 3. října 2016 vykázalo 24 letů významné zpoždění. Dne 4. října 2016 vykázalo 29 letů rovněž významné zpoždění a 7 letů bylo zrušeno. Od 5. října 2016 byla rušena značná část letů. Dne 7. a 8. října 2016 společnost TUIfly zrušila veškeré lety z Německa.

11 Večer dne 7. října 2016 vedení společnosti TUIfly informovalo své zaměstnance o tom, že bylo dosaženo dohody s jejich zástupci.

12 Společnost TUIfly s ohledem na tuto situaci, kterou kvalifikovala jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, odmítla vyplatit žalobcům v původním řízení náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) a článku 7 nařízení č. 261/2004, jak je vykládá Soudní dvůr.

Věci C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17

13 Ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17 předkládající soud, a sice Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru, Německo), uvádí, že podle německé judikatury nemoc člena posádky, přinejmenším pokud nevyplývá z aktu vnější sabotáže provedeného třetí osobou, a skutečnost, že je nezbytné provést jeho nahrazení, nepředstavují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

14 Tento soud, který si kladl otázku ohledně možnosti kvalifikovat skutkové situace, na základě nichž vynikly spory, které jsou mu předloženy, jako „mimořádné okolnosti“ v rozsahu, v němž se tyto situace týkají míry nepřítomnosti, která není charakteristická pro běžnou činnost leteckého dopravce, ale dochází k nim, jak tvrdí žalovaná v původním řízení, zejména v případě „divoké stávky“ nebo výzvy k bojkotu učiněné samotnými zaměstnanci, má nicméně za to, že je třeba v projednávané věci dospět k závěru, že „mimořádné okolnosti“ nejsou dány.

15 Uvedený soud totiž jednak zdůrazňuje skutečnost, že letecký dopravce dotčený ve věci v původním řízení potenciálně přispěl ke vzniku takové míry nepřítomnosti, když oznámil opatření na restrukturalizaci podniku. Dále pak, i když většina německých soudů připouští existenci „mimořádných okolností“ v případě jak interní, tak externí stávky, ve sporech, které byly Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) předloženy, vyplývá nepřítomnost zaměstnanců z výzvy, aby někteří zaměstnanci dotyčného leteckého dopravce čerpali volno z důvodu nemoci, a nepochází tedy oficiálně od odborové organizace. Takové sociální hnutí se tedy liší od oficiální stávky a je třeba jej kvalifikovat jako „divokou stávku“, na kterou se svoboda sdružování v odborových organizacích nevztahuje.

16 Kromě toho, pokud by okolnosti týkající se sporů, které byly předloženy předkládajícímu soudu, měly být kvalifikovány jako „mimořádné okolnosti“, si posledně uvedený soud klade otázku, zda je třeba tyto okolnosti uznat pouze pro lety, které byly těmito okolnostmi dotčeny, nebo mohou být rovněž uznány pro lety časové následující po tom, co tyto „mimořádné okolnosti“ vznikly, což umožní dotčeným leteckým dopravcům, aby odmítli uhradit náhradu škody cestujícím pozdějších letů dotčených případnou reorganizací letů, ke které došlo v návaznosti na vznik uvedených „mimořádných okolností“.

17 V tomto ohledu předkládající soud poukazuje na rozdílnou judikaturu německých soudů. Předkládající soud má však za to, že z vůle unijního normotvůrce, jak vyplývá z bodu 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004, jakož i z judikatury vyplývající z rozsudku ze dne 4. října 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), vyplývá, že je možné mít za to, že se letecký dopravce může dovolávat čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze v případě letu, který byl dotčen danými „mimořádnými okolnostmi“.

18 Za těchto podmínek se Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Představuje nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce z důvodu nemoci [‚mimořádné okolnosti‘] ve smyslu čl. 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004]? V případě kladné odpovědi na první otázku: Jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby mohla být považována za [takové okolnosti]?

2) V případě záporné odpovědi na první otázku: Představuje spontánní nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce na základě přerušení práce, které je v rozporu s pracovním právem a s kolektivními smlouvami (‚divoká stávka‘), [‚mimořádné okolnosti‘] ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004]? V případě kladné odpovědi na druhou otázku: Jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby mohla být považována za [takové okolnosti]?

3) V případě kladné odpovědi na první nebo na druhou otázku: Je třeba, aby [mimořádné okolnosti existovaly] v okamžiku samotného zrušeného letu, nebo může provozující letecký dopravce určit nový letový řád na základě důvodů hospodářské povahy?

4) V případě kladné odpovědi na první nebo na druhou otázku: Má být pojem ‚vyhnutelnost‘ posuzován vzhledem k [‚mimořádným okolnostem‘], nebo k důsledkům vzniku [uvedených okolností]?“

Věc C-292/17

19 Ve věci C-292/17 předkládající soud, Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo), uvádí, že je zajisté pravda, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 4. října 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) rozhodl, že odepření nástupu cestujícího na palubu v rámci letu, který nebyl dotčen stávkou, ve prospěch nástupu jiného cestujícího na palubu, jehož předcházející let stávkou dotčen byl, zakládá nárok na odškodnění. Tento rozsudek však nelze nezbytně použít v oblasti zrušení letu, jelikož nařízení č. 261/2004 nestanoví možnost, aby dopravce uplatnil „mimořádné okolnosti" k tomu, aby se zprostil své povinnosti k náhradě škody v případě odmítnutí nástupu na palubu.

20 Tento soud nicméně konstatuje, že čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení vyžaduje, aby zrušení dotčeného letu bylo způsobeno „mimořádnými okolnostmi", a tudíž aby existovala příčinná souvislost mezi uvedenou okolností a tímto zrušením. Zrušení letu způsobené nikoli nepřítomností z důvodu nemoci, ale rozhodnutím provozujícího leteckého dopravce o reorganizaci všech jeho letů s ohledem na tuto okolnost přitom podle něj neumožňuje přičíst zrušení uvedeného letu přímo téže okolnosti. Takový výklad čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení by mohl vycházet z bodu 15 odůvodnění tohoto nařízení, podle kterého musí být „mimořádnými okolnostmi" dotčen konkrétní let.

21 Za těchto okolností se Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Dochází ke zrušení letu v důsledku ‚mimořádných okolností' ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] i tehdy, jestliže dané okolnosti (v projednávaném případě ‚divoká stávka' nebo ‚vlna nemocí') ovlivnily dotčený let jen nepřímo, jelikož vedly leteckého dopravce k reorganizaci celého letového řádu a ke zrušení dotčeného letu?

2) Může se letecký dopravce dovolávat čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 k tomu, aby se zprostil své povinnosti k náhradě škody, i tehdy, jestliže by v případě, že by k této reorganizaci nedošlo, dotčený let mohl být uskutečněn, neboť posádka pro tento let by byla k dispozici, pokud by nebyla přesunuta na jiné lety v rámci uvedené reorganizace?"

22 Rozhodnutími předsedy Soudního dvora ze dne 10., 18. a 29. května 2017 byly věci C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17 spojeny pro účely ústní části řízení a rozsudku.

K předběžným otázkám

K přípustnosti otázek ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17

23 Společnost TUIFly tvrdí, že první, třetí a čtvrtá otázka položená Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru), jsou nepřípustné. První otázka se podle ní v rozsahu, v němž směřuje k získání údajů, co se týče míry nepřítomnosti umožňující konstatovat „mimořádné okolnosti", vměšuje do sféry pravomoci soudu rozhodujícího o skutkových otázkách. Třetí otázka podle ní nemá žádný vztah k předmětu sporů v původním řízení, jelikož společnost TUIfly nestanovila nový letecký řád z „hospodářských důvodů vlastních podniku", ale omezila se na reorganizaci svých letů bez ohledu na náklady, a dokonce na takové hospodářské důvody. Konečně čtvrtá otázka je příliš abstraktní.

24 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury Soudního dvora se na otázky týkající se výkladu unijního práva položené vnitrostátním soudem v právním a skutkovém rámci, který tento soud vymezí v rámci své odpovědnosti a jehož správnost nepřísluší Soudnímu dvoru ověřovat, vztahuje domněnka relevance. Odmítnutí Soudního dvora rozhodnout o žádosti podané vnitrostátním

soudem je možné pouze tehdy, je-li zjevné, že žádaný výklad unijního práva nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými a právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny (rozsudek ze dne 28. února 2018, ZPT, C-518/16, EU:C:2018:126, bod 19 a citovaná judikatura).

25 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že první otázka položená Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) směřuje k tomu, aby byl od Soudního dvora získán výklad pojmu „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na skutkové okolnosti dotčené ve věcech v původním řízení. Kvalifikace skutečností prokázaných předkládajícím soudem z hlediska unijního práva přitom předpokládá výklad tohoto práva, k němuž je Soudní dvůr v rámci řízení upraveného v článku 267 SFEU příslušný (rozsudek ze dne 20. prosince 2017, Asociación Profesional Elite Taxi, C-434/15, EU:C:2017:981, bod 20).

26 Pokud jde o kritiky uváděné v souvislosti se třetí otázkou položenou Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru), je třeba připomenout, že domněnka relevance uvedená v bodě 24 tohoto rozsudku nemůže být vyvrácena pouhou okolností, že jeden z účastníků původního řízení zpochybňuje určité skutečnosti týkající se sporů v původním řízení, jejichž správnost nepřísluší Soudnímu dvoru ověřovat a závisí na nich vymezení předmětu uvedeného sporu (rozsudek ze dne 22. září 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, bod 34, jakož i citovaná judikatura).

27 Konečně nelze mít za to, že čtvrtá otázka položená Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) je abstraktní, jelikož má přímý vztah k předmětu sporu v původním řízení, a tudíž není hypotetická. Směřuje totiž k tomu, aby byl od Soudního dvora získán v případě kladné odpovědi na první nebo druhou otázku položenou tímto soudem výklad způsobů umožňujících leteckým dopravcům zprostit se své povinnosti vyplatit cestujícím náhradu škodu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004.

28 Výhrady společnosti TUIfly, pokud jde o nepřípustnost první, třetí a čtvrté otázky položené Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru), je tedy třeba odmítnout.

K věci samé

K prvním dvěma otázkám ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17, jakož i k otázkám ve věci C-292/17 v rozsahu, v němž se týkají kvalifikace jako „mimořádné okolnosti"

29 Podstatou první a druhé otázky předkládajícího soudu ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17, jakož i otázek ve věci C-292/17, které je třeba zkoumat společně, je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaný s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že taková spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu („divoká stávka"), jako je nepřítomnost dotčená ve věcech v původním řízení, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu tohoto ustanovení.

30 V tomto ohledu je třeba připomenout, že unijní zákonodárce zamýšlel upravit pro případ zrušení letu nebo významného zpoždění, tj. zpoždění o tři hodiny nebo více, povinnosti leteckých dopravců stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 19, jakož i citovaná judikatura).

31 Podle bodů 14 a 15 odůvodnění, jakož i čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení je tak letecký dopravce odchylně od odstavce 1 tohoto článku zproštěn povinnosti poskytnout náhradu škody cestujícím na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, 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 (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 20, jakož i citovaná judikatura).

32 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 dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 22, jakož i citovaná judikatura).

33 Podle bodu 14 odůvodnění uvedeného nařízení mohou takové okolnosti nastat konkrétně v případě stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

34 V tomto ohledu již měl Soudní dvůr příležitost upřesnit, že okolnosti uvedené v tomto bodu odůvodnění nejsou nezbytně a automaticky důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 22), a že v důsledku toho je třeba posoudit v každém jednotlivém případě, zda splňují obě kumulativní podmínky připomenuté v bodě 32 tohoto rozsudku.

35 Z judikatury Soudního dvora totiž vyplývá, že každá nepředvídaná událost nemusí být nezbytně kvalifikována jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeném v předcházejícím bodě, ale že je možné mít za to, že taková událost je vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 42).

36 Kromě toho s ohledem na cíl nařízení č. 261/2004, kterým je zajistit, jak vyplývá z bodu 1 jeho odůvodnění, vysokou úroveň ochrany cestujících, a na skutečnost, že se čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení odchyluje od zásady práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení nebo významného zpoždění letů, musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu posledně uvedeného odstavce předmětem restriktivního výkladu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

37 S ohledem na tyto skutečnosti je třeba určit, zda taková „divoká stávka“, jako je stávka dotčená ve věci v původním řízení, může být kvalifikována jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

38 V daném případě vyplývá ze spisu předloženého Soudnímu dvoru, že „divoká stávka“ zaměstnanců dotčeného leteckého dopravce má svůj původ v tom, že tento dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku. Toto oznámení vedlo k tomu, že během přibližně jednoho týdne byla míra nepřítomnosti leteckého personálu obzvláště vysoká, a to v návaznosti na výzvu učiněnou nikoli zástupci zaměstnanců podniku, ale spontánně samotnými zaměstnanci, kteří čerpali volno z důvodu nemoci.

39 Je tak nesporné, že tato „divoká stávka“ byla zahájena zaměstnanci společnosti TUIfly za účelem uplatnění jejich požadavků, v projednávaném případě týkajících se restrukturalizačních opatření, která oznámilo vedení tohoto leteckého dopravce.

40 Jak přitom správně uvedla Evropská komise ve svém písemném vyjádření, restrukturalizace a reorganizace podniků jsou součástí běžných opatření pro jejich správu.

41 Letečtí dopravci se tak mohou běžně při výkonu své činnosti setkávat s nesouhlasem, případně s konflikty se svými zaměstnanci nebo s částí těchto zaměstnanců.

42 Za podmínek uvedených v bodech 38 a 39 tohoto rozsudku je tudíž třeba mít za to, že rizika plynoucí ze sociálních důsledků, které doprovázejí taková opatření, jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce.

43 Dále nelze mít za to, že se „divoká stávka“ dotčená ve věci v původním řízení vymyká účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce.

44 Vedle skutečnosti, že tato „divoká stávka“ má svůj původ v rozhodnutí uvedeného leteckého dopravce, je třeba uvést, že i přes vysokou míru nepřítomnosti uváděnou předkládajícím soudem byla uvedená „divoká stávka“ ukončena v návaznosti na dohodu, kterou dopravce uzavřel se zástupci zaměstnanců.

45 Takovou stávku tedy nelze kvalifikovat jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, které by mohly provozujícího leteckého dopravce zprostit povinnosti k náhradě škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení.

46 Tyto úvahy nelze zpochybnit skutečností, že uvedené sociální hnutí by mělo být kvalifikováno ve smyslu použitelných německých právních předpisů v sociální oblasti jako „divoká stávka“, jelikož nebyla oficiálně zahájena odborovou organizací.

47 Důsledkem rozlišovaní stávek, které jsou na základě použitelného vnitrostátního práva legální a které legální nejsou, k určení, zda musejí být kvalifikovány jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, by totiž bylo, že by právo cestujících na náhradu škody záviselo na právních předpisech v sociální oblasti vlastních každému členskému státu, čímž by byly ohroženy cíle nařízení č. 261/2004, uvedené v bodech 1 a 4 jeho odůvodnění, spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, jakož i harmonizovaných podmínek při výkonu činností leteckého dopravce na území Unie.

48 S ohledem na předcházející je třeba odpovědět na první dvě otázky ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17, jakož i na otázky ve věci C-292/17 tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaný s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že taková spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu („divoká stávka“), jako je nepřítomnost dotčená ve věcech v původním řízení, která má svůj původ v tom, že provozující letecký dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku, a to v návaznosti na výzvu učiněnou nikoli zástupci zaměstnanců podniku, ale spontánně samotnými zaměstnanci, kteří čerpali volno z důvodu nemoci, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

Ke třetí a čtvrté otázce ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17 a k otázkám ve věci C-292/17 v rozsahu, v němž se týkají důsledků, které je třeba vyvodit z kvalifikace skutkových okolností dotčených v původním řízení jako „mimořádné okolnosti“

49 S ohledem na odpověď podanou na první a druhou otázku ve věcech C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17, C-290/17 a C-291/17, není namístě odpovídat na třetí a čtvrtou otázku v týchž věcech, jakož i na otázky ve věci C-292/17 v rozsahu, v němž se týkají důsledků, které je třeba vyvodit z kvalifikace skutkových okolností dotčených v původním řízení jako „mimořádné okolnosti“.

K nákladům řízení

50 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. 3 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, vykládaný s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že taková spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu („divoká stávka"), jako je nepřítomnost dotčená ve věcech v původním řízení, která má svůj původ v tom, že provozující letecký dopravce překvapivě oznámil restrukturalizaci podniku, a to v návaznosti na výzvu učiněnou nikoli zástupci zaměstnanců podniku, ale spontánně samotnými zaměstnanci, kteří čerpali volno z důvodu nemoci, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu tohoto ustanovení.

Podpisy.