



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

30. dubna 2020*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Náhrada škody pro cestující v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu – Odepření nástupu na palubu – Zrušení – Let s přestupem – Změna rezervace na jeden z letů v rámci letecké přepravy učiněná proti vůli cestujícího – Přílet cestujícího bez zpoždění do cílového místa určení“

Ve věci C-191/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) ze dne 20. února 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 27. února 2019, v řízení

OI

proti

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

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

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za OI F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- za německou vládu J. Möllerem, M. Hellmannem a A. Berg, jako zmocněnci,
- za rakouskou vládu J. Schmoll, jako zmocněnkyni,
- za Evropskou komisi B. Bertelmannem a N. Yerrell, jako zmocněnci,

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

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 4 odst. 3, čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) a článku 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 OI a společností Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (dále jen „Air Nostrum“) ve věci návrhu OI na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 z důvodu změn její rezervace provedených proti její vůli.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Body 1 až 4, 9 a 10 odůvodnění nařízení č. 261/2004 znějí:
 - „(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by] měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.
 - (2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.
 - (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. 1991, 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.

[...]

 - (9) Počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se měl snížit tím, že namísto odepření cestujícím nástupu na palubu by letečtí dopravci museli vyzvat dobrovolníky k odstoupení od svých rezervací za náhradu, přičemž těm, kterým by byl nakonec odepřen nástup na palubu, by se poskytla úplná náhrada.
 - (10) Cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, by se mělo umožnit zrušení jejich letů a proplacení jejich letenek nebo pokračování za uspokojivých podmínek, přičemž by o ně mělo být dostatečně postaráno, zatímco čekají na pozdější let.“
- 4 Článek 1 odst. 1 tohoto nařízení 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.“

5 Článek 2 písm. h), j) a l) uvedeného nařízení stanoví:

„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 příletu;

[...]

- j) ‚odepřením nástupu na palubu‘ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady;

[...]

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

6 Článek 3 odst. 1 a 2 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

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

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

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

7 Článek 4 odst. 3 tohoto nařízení stanoví:

„Jestliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s články 8 a 9.“

8 Článek 5 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení stanoví:

„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 přeměrování, 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 přeměrování 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.“

9 Článek 7 nařízení č. 261/2004 stanoví:

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

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;
- c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění příletí později než v plánovaném čase.

[...]

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

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 10 Navrhovatelka v původním řízení si prostřednictvím pořadatele zájezdů L'TUR Tourismus AG zarezervovala let s přestupem z města Jerez de la Frontera (Španělsko) do Frankfurtu nad Mohanem (Německo) přes Madrid (Španělsko). Tento let s přestupem, na nějž byla učiněna jediná rezervace, sestával z prvního úseku, kterým byl let číslo IB 8505 zajišťovaný společností Air Nostrum z města Jerez de la Frontera do Madridu s plánovaným odletem dne 3. října 2015 ve 13:35 hodin a plánovaným přistáním téhož dne ve 14:45 hodin, a z druhého úseku, kterým byl let číslo AB 5325 z Madridu do Frankfurtu nad Mohanem s plánovaným odletem dne 3. října 2015 ve 20:00 hodin a plánovaným přistáním téhož dne ve 22:40 hodin.

- 11 Navrhovatelce v původním řízení byla rezervace proti její vůli změněna, takže místo jejího prvního letu IB 8505 jí bylo přiděleno místo na let IB 8507 s odletem z města Jerez de la Frontera dne 3. října 2015 přibližně v 17:55 hodin a s přistáním v Madridu téhož dne kolem 19:05 hodin.
- 12 Navrhovatelka v původním řízení odcestovala z Madridu ve 20:00 hodin původně plánovaným navazujícím letem a do Frankfurtu nad Mohanem přicestovala s desetiminutovým předstihem oproti původně plánovanému času.
- 13 Navrhovatelka v původním řízení podala k Amtsgericht Frankfurt am Main (okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) žalobu, kterou se domáhala, aby bylo společnosti Air Nostrum uloženo vyplatit jí z důvodu těchto jednostranně provedených změn náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004. Uvedený soud její žalobu zamítl s odůvodněním, že svého cílového místa určení dosáhla ve lhůtách stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) nařízení č. 261/2004.
- 14 Navrhovatelka v původním řízení podala proti tomuto rozhodnutí odvolání k Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) s tvrzením, že jí na základě nařízení č. 261/2004 náleží náhrada škody za odepření nástupu na palubu a že tento nárok nemůže být předmětem žádného z omezení stanovených pro případy zrušení letu v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodě iii) tohoto nařízení.
- 15 Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem) uvádí, že vyřešení sporu, který mu byl předložen, závisí na odpovědi Soudního dvora na položené otázky. Zaprvé má za to, že navrhovatelka v původním řízení může mít nárok na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, pokud změna její rezervace vedla k odepření nástupu na palubu. V projednávaném případě se totiž podle uvedeného soudu nejedná o případ zrušení letu, jelikož let, s nímž měla navrhovatelka v původním řízení původně cestovat, se uskutečnil. Předkládající soud má za to, že na změnu rezervace cestujícího proti jeho vůli, v jejímž důsledku je mu přiděleno místo na pozdější let, se vztahuje čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud se původní let uskutečnil. Odlišný výklad tohoto ustanovení by podle něj mohl vést letecké dopravce k obcházení právních účinků tohoto nařízení.
- 16 Zadruhé si klade otázku, zda by čl. 5 odst. 1 písm. c) bod iii) nařízení č. 261/2004 mohl být použit *per analogiam* na odepření nástupu na palubu podle čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení.
- 17 Za těchto podmínek se Landgericht Frankfurt am Main (zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
 - „1) Je změna rezervace provedená proti vůli cestujícího, který měl potvrzenou rezervaci na konkrétní let a v okamžiku, kdy se na letišti přihlásil k přepravním formalitám, mu bylo přiděleno místo na pozdější let, odepřením nástupu na palubu ve smyslu čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud se let, na který měl cestující potvrzenou rezervaci, nicméně uskutečnil?
 - 2) Je-li odpověď na první otázku kladná, je třeba na odepření nástupu na palubu podle čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 použít *per analogiam* ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) tohoto nařízení?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 18 V rámci první otázky se předkládající soud táže, zda musí být čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že změna rezervace provedená proti vůli cestujícího, který měl potvrzenou rezervaci na konkrétní let a v okamžiku, kdy se na letišti přihlásil k „přepřavním formalitám“, mu bylo přiděleno místo na pozdější let, přičemž let, na který měl cestující tuto rezervaci, se uskutečnil, představuje odepření nástupu na palubu ve smyslu uvedeného ustanovení.
- 19 Úvodem je třeba připomenout ustálenou judikaturu, podle níž platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem upraveného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, který mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší případně přeformulovat otázky, které jsou mu položeny (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 32 a citovaná judikatura).
- 20 V rámci tohoto řízení o předběžné otázce je namístě této možnosti využít.
- 21 Z předkládacího rozhodnutí totiž nevyplývá, že se navrhovatelka v původním řízení skutečně přihlásila k přepravě ve lhůtách stanovených v čl. 3 odst. 2 nařízení č. 261/2004.
- 22 Soudní dvůr se tedy nemůže vyjádřit k tomu, zda se na takovou situaci, jako je situace, která vedla k projednávané věci, může vztahovat čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 23 Naproti tomu je nesporné, že se v případě navrhovatelky v původním řízení letecká přeprava v rámci letu s přestupem uskutečnila, s tím, že navzdory změně týkající se prvního z letů, z nichž tato přeprava sestávala, dosáhla cílového místa určením druhým z letů v rámci této přepravy, který si původně zarezervovala.
- 24 Kromě toho je nesporné, že položená otázka spadá do rámce sporu týkajícího se poskytnutí náhrady škody leteckým dopravcem podle článku 7 nařízení č. 261/2004.
- 25 S ohledem na tyto skutečnosti a za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu, aby mohl rozhodnout spor, který mu byl předložen, je tedy namístě jeho první otázku přeformulovat a vycházet z toho, že podstatou této otázky je, zda nařízení č. 261/2004, a zejména jeho článek 7, musí být vykládáno v tom smyslu, že cestujícímu, který má jedinou rezervaci na let s přestupem a jemuž byla rezervace proti jeho vůli změněna s tím důsledkem, že zaprvé nenastoupil na první let v rámci jeho rezervované přepravy, přestože se tento let uskutečnil, a zadruhé mu bylo přiděleno místo na pozdější let, který mu umožnil nastoupit na druhý let v rámci jeho rezervované přepravy, a dosáhnout tak cílového místa určením v původně plánovaný čas příletu, náleží náhrada škody.
- 26 V tomto ohledu je třeba poukázat na to, že let s jedním nebo více přestupy, na který byla učiněna jediná rezervace, představuje pro účely nároku cestujících na náhradu podle nařízení č. 261/2004 jeden celek (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 31. května 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, body 18 a 19).
- 27 V souladu s tím postupoval Soudní dvůr tak, že právní důsledky vyvodil ze situace, v níž se daný cestující nacházel v okamžiku ukončení letecké přepravy, tj. v okamžiku příletu do cílového místa určením definovaného v čl. 2 písm. h) nařízení č. 261/2004 (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 31. května 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, bod 17, a ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, body 34 a 35).

- 28 V případě letů s přestupem vyplývá tento výklad ze samotného znění tohoto čl. 2 písm. h), podle něhož „jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas příletu“.
- 29 Pokud jde konkrétně o nárok na náhradu škody v případě letu s přestupem, Soudní dvůr rozhodl, že článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestujícím, kteří dosáhli cílového místa určení tři nebo více hodin po plánovaném čase příletu, přísluší nárok na náhradu škody (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 47).
- 30 V projednávaném případě je nesporné, že navrhovatelka v původním řízení na konci své letecké přepravy dosáhla cílového místa určení bez zpoždění oproti původně plánovanému času příletu.
- 31 V důsledku toho nemůže mít nárok na náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004.
- 32 Je zajisté pravda, že cílem nařízení č. 261/2004, jak vyplývá z bodů 1 a 2 jeho odůvodnění, je napravit závažné obtíže a nepohodlí, kterým jsou cestující v letecké dopravě vystaveni, a že změna rezervace některého z letů, z nichž přeprava sestává, způsobuje dotyčnému cestujícímu nepohodlí. Takové nepohodlí však nelze považovat za „závažné“ ve smyslu tohoto nařízení, dosáhne-li cestující cílového místa určení v původně plánovaném čase příletu.
- 33 Za těchto okolností by poskytnutí náhrady škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004 takovému cestujícímu, jako je navrhovatelka v původním řízení, bylo v rozporu s cílem tohoto nařízení.
- 34 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět tak, že nařízení č. 261/2004, a zejména jeho článek 7, musí být vykládáno v tom smyslu, že cestujícímu, který má jedinou rezervaci na let s přestupem a jemuž byla rezervace proti jeho vůli změněna s tím důsledkem, že zaprvé nenastoupil na první let v rámci jeho rezervované přepravy, přestože se tento let uskutečnil, a zadruhé mu bylo přiděleno místo na pozdější let, který mu umožnil nastoupit na druhý let v rámci jeho rezervované přepravy, a dosáhnout tak cílového místa určení v původně plánovaný čas příletu, nenáleží náhrada škody.

K druhé otázce

- 35 S ohledem na odpověď na první otázku není namístě odpovídat na druhou otázku.

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 (osmý senát) rozhodl takto:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, a zejména jeho článek 7, musí být vykládáno v tom smyslu, že cestujícímu, který má jedinou rezervaci na let s přestupem a jemuž byla rezervace proti jeho vůli změněna s tím důsledkem, že zaprvé nenastoupil na první let v rámci jeho rezervované přepravy, přestože se tento let uskutečnil, a zadruhé mu bylo přiděleno místo na pozdější let, který mu umožnil nastoupit na druhý let v rámci jeho rezervované přepravy, a dosáhnout tak cílového místa určení v původně plánovaný čas příletu, nenáleží náhrada škody.

Podpisy.