C/2024/5687

25.9.2024

SDĚLENÍ KOMISE

Pokyny pro výklad k nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a k nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod

(C/2024/5687)

OBSAH

Strana

1. ÚVOD ... 3
2. OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ (ES) č. 261/2004 ... 5
   - 2.1. Územní působnost ... 5
     - 2.1.1. Místní oblast působnosti ... 5
     - 2.1.2. Pojem „let“ podle čl. 3 odst. 1 písm. a) ... 6
     - 2.1.3. Lety spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 ... 6
     - 2.1.4. Lety nespadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 ... 7
     - 2.1.5. Oblast působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 v souvislosti s náhradou škody nebo pomocí obdrženou ve třetí zemi a dopady na práva příjemců podle nařízení (ES) č. 261/2004 ... 7
   - 2.2. Věcná působnost ... 8
     - 2.2.1. Neuplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 na cestující přepravované vrtulníkem ... 8
     - 2.2.2. Neuplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. ... 8
     - 2.2.3. Požadavek na přítomnost cestujících při registraci k přepravě ... 8
     - 2.2.4. Uplatňování na provozující letecké dopravce ... 9
     - 2.2.5. Události, na které se vztahuje nařízení (ES) č. 261/2004 ... 9
     - 2.2.6. Neuplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 v případě multimodální dopravy ... 9
     - 2.2.7. Oblast působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 ve vztahu ke směrnici (EU) 2015/2302 (směrnice o souborných službách pro cesty) ... 9
3. UDÁLOSTI PŘIZNÁVAJÍCÍ PRÁVA PODLE NAŘÍZENÍ (ES) č. 261/2004 ... 10
   - 3.1. Odepření nástupu na palubu ... 10
     - 3.1.1. Pojem „odepření nástupu na palubu“ ... 10
     - 3.1.2. Práva spojená s odepřením nástupu na palubu ... 11
   - 3.2. Zrušení ... 12
     - 3.2.1. Definice zrušení ... 12
     - 3.2.2. Změna času odletu ... 12
     - 3.2.3. Případ, kdy se letadlo vrací do místa odletu ... 12
     - 3.2.4. Odkloněný let ... 13
     - 3.2.5. Důkazní břemeno v případě zrušení ... 13
     - 3.2.6. Práva spojená se zrušením ... 13
   - 3.3. Zpoždění ... 13
     - 3.3.1. Zpoždění při odletu ... 13
     - 3.3.2. „Významné zpoždění“ při příletu ... 13

3.3.3. Měření zpoždění při příletu a pojem „čas příletu“ 13
3.4. Změna třídy na vyšší nebo nižší 14
3.4.1. Definice změny třídy na vyšší nebo nižší 14
3.4.2. Práva spojená se změnou třídy na vyšší nebo nižší 14
4. PRÁVA CESTUJÍCÍCH 15
4.1. Právo na informace 15
4.1.1. Obecné právo na informace 15
4.1.2. Informace, které mají být poskytnuty v případě zpoždění, odepření nástupu na palubu nebo zrušení letu 15
4.2. Právo na proplacení výdajů, přesměrování nebo změnu rezervace v případě odepření nástupu na palubu nebo zrušení 16
4.3. Právo na poskytnutí péče v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo zpoždění při odletu 18
4.3.1. Pojem „právo na poskytnutí péče“ 18
4.3.2. Poskytnutí stravy, občerstvení a ubytování 18
4.3.3. Poskytnutí péče za mimořádných okolností nebo při výjimečných událostech 20
4.4. Právo na náhradu škody v případě odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění při příletu a přesměrování a na proplacení výdajů v případě změny třídy na nižší 20
A. *Obecné souvislosti* 20
B. *Náhrada škody v případě odepření nástupu na palubu* 20
4.4.1. Náhrada škody, odepření nástupu na palubu a mimořádné okolnosti 20
4.4.2. Náhrada škody, odepření nástupu a navazující lety 20
4.4.3. Výše náhrady 21
C. *Náhrada škody v případě zrušení* 21
4.4.4. Obecný případ 21
4.4.5. Výše náhrady 21
4.4.6. Povinnost informovat cestující 21
D. *Odškodnění v případě významného zpoždění při příletu* 22
4.4.7. „Významné zpoždění“ při příletu 22
4.4.8. Náhrada škody při významném zpoždění při příletu v případě navazujících letů 22
4.4.9. Náhrada škody při významném zpoždění při příletu v případě, že cestující souhlasí s letem na jiné letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci 22
4.4.10. Výše náhrady 23
4.4.11. Výpočet vzdálenosti na základě „cesty“ za účelem stanovení náhrady škody v případě významného zpoždění v cílovém místě určení 23
E. *Náhrada škody v případě přesměrování* 23
4.4.12. Požadavek na včasné přesměrování cestujících 23
4.4.13. Přesměrování a přílet více než dvě hodiny, ale méně než tři hodiny po plánovaném čase příletu 24
F. *Proplacení výdajů v případě změny třídy na nižší* 24
4.4.14. Výpočet částky 24
G. *Další náhrady* 24
5. MIMOŘÁDNÉ OKOLNOSTI 24
5.1. Zásada 24
5.2. „Vnitřní“ a „vnější“ události 25
5.2.1. Pojem 25

5.2.2. „Vnitřní“ události 25
5.2.3. „Vnější“ události 27
5.3. Přiměřená opatření, jejichž přijetí lze od leteckého dopravce očekávat za mimořádných okolností 28
5.4. Mimořádné okolnosti při předchozím letu stejným letadlem 29
6. PRÁVA CESTUJÍCÍCH V PŘÍPADĚ ROZSÁHLÉHO NARUŠENÍ CESTY 29
6.1. Obecné souvislosti 29
6.2. Právo na přesměrování nebo na proplacení výdajů 29
6.3. Právo na poskytnutí péče 30
6.4. Právo na náhradu škody 30
7. NÁHRADA ŠKODY, PROPLACENÍ VÝDAJŮ, PŘESMĚROVÁNÍ A POSKYTNUTÍ PÉČE V PŘÍPADĚ MULTIMODÁLNÍ DOPRAVY 31
8. STÍŽNOSTI U VNITROSTÁTNÍCH SUBJEKTŮ ODPOVĚDNÝCH ZA PROSAZOVÁNÍ, SUBJEKTŮ ALTERNATIVNÍHO ŘEŠENÍ SPORŮ A OCHRANY SPOTŘEBITELE PODLE NAŘÍZENÍ O SPOLUPRÁCI V OBLASTI OCHRANY SPOTŘEBITELE 31
8.1. Stížnosti u vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování 31
8.2. Alternativní řešení sporů 32
8.3. Další prostředky, které zúčastněným stranám pomohou při uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 32
9. PODÁNÍ ŽALOBY PODLE NAŘÍZENÍ (ES) č. 261/2004 33
9.1. Příslušnost pro podání žaloby podle nařízení (ES) č. 261/2004 33
9.2. Lhůta pro podání žaloby podle nařízení (ES) č. 261/2004 34
10. ODPOVĚDNOST LETECKÝCH DOPRAVCŮ PODLE MONTREALSKÉ ÚMLUVY 34

1. **ÚVOD**

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ([1]) vstoupilo v platnost dne 17. února 2005. Nařízení stanoví minimální úroveň norem kvality pro ochranu cestujících, čímž se liberalizace leteckého trhu rozšířila o dimenzi důležitou pro spotřebitele.

Bílá kniha Komise o dopravě, která byla přijata dne 28. března 2011 ([2]), zmiňovala jako jednu z iniciativ potřebu „vyvinout jednotnou interpretaci právních předpisů EU o právech cestujících a jejich harmonizované a účinné prosazování, aby se zajistily rovné podmínky pro průmysl, jakož i evropská norma pro ochranu občanů“.

Co se týká letecké dopravy, sdělení Komise ze dne 11. dubna 2011 ([3]) prokázalo, že ustanovení nařízení (ES) č. 261/2004 jsou kvůli šedým oblastem a mezerám ve stávajícím znění vykládána různě a že se prosazování mezi členskými státy liší. Sdělení rovněž ukázalo, že prosazování individuálních práv je pro cestující obtížné.

([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 (Úř. věst. L 46, 17.2.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/261/oj).

([2]) Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje, COM(2011) 144 final, viz s. 23 (http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF).

([3]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě o uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů (COM(2011) 174 final) (http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:CS:PDF).

Dne 29. března 2012 přijal Evropský parlament usnesení ([4]) v reakci na sdělení Komise ze dne 11. dubna 2011. Parlament vyzdvihl opatření, která pokládal za nezbytná pro opětovné získání důvěry cestujících, zejména řádné uplatňování stávajících předpisů ze strany členských států a leteckých dopravců, prosazování dostatečných a jednoduchých opravných prostředků a poskytování přesných informací cestujícím ohledně jejich práv.

S cílem vyjasnit práva, zajistit lepší uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 leteckými dopravci a zajistit prosazování nařízení vnitrostátními subjekty odpovědnými za prosazování předložila Komise v roce 2013 návrh na změnu nařízení (ES) č. 261/2004 a nařízení (ES) č. 2027/97 ([5]) ([6]). Návrh je v současnosti posuzován normotvůrci EU ([7]).

Jak oznámila ve svém sdělení ze dne 7. prosince 2015 o Strategii pro evropské letectví ([8]), přijala Komise v roce 2016 pokyny pro výklad k nařízení (ES) č. 261/2004 a k nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ([9]).

Významný dopad na výklad nařízení (ES) č. 261/2004 má judikatura. Soudní dvůr Evropské unie (dále jen „Soudní dvůr“) byl vnitrostátními soudy mnohokrát požádán o objasnění určitých ustanovení, včetně klíčových aspektů nařízení. Výkladové rozsudky Soudního dvora odrážejí současný stav práva EU, které má být uplatňováno vnitrostátními orgány. Hodnocení provedené v roce 2010 ([10]) a posouzení dopadů provedené v roce 2012 ([11]) vyzdvihly množství rozsudků vynesených Soudním dvorem. Je tudíž zřejmé, že je nutno přijmout opatření k zajištění společného chápání a řádného prosazování nařízení (ES) č. 261/2004 v celé EU.

Tyto pokyny pro výklad aktualizují předchozí pokyny k právům cestujících v letecké dopravě tak, aby zahrnovaly příslušná soudní rozhodnutí vydaná v období od roku 2016 do zveřejnění těchto pokynů. Jejich cílem je mimo jiné vyjasnit řadu ustanovení obsažených v nařízení (ES) č. 261/2004, zejména s ohledem na judikaturu Soudního dvora ([12]). To by mělo umožnit účinnější a důslednější prosazování stávajících pravidel. Byl přidán nový oddíl věnovaný rozsáhlým narušením cesty (oddíl 6).

Tyto pokyny se mají zabývat záležitostmi, na které nejčastěji poukazují vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování, cestující a jejich sdružení, Evropský parlament a zástupci odvětví. Nemají vyčerpávajícím způsobem zahrnovat všechna ustanovení, ani nevytvářejí nové předpisy. Je třeba mít rovněž na paměti, že pokyny pro výklad nemají žádný vliv na výklad práva EU poskytovaný Soudním dvorem ([13]).

([4]) Usnesení Evropského parlamentu o fungování a uplatňování nabytých práv osob v letecké dopravě, 2011/2150(INI) (http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=CS&reference=P7-TA-2012-99).

([5]) Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

([6]) Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (COM(2013) 130 final ze dne 13.3.2013).

([7]) 2013/0072(COD).

([8]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Strategie pro evropské letectví (COM(2015) 598 final ze dne 7.12.2015).

([9]) Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. L 285, 17.10.1997, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1997/2027/oj).

([10]) Steer Davies Gleave, *Evaluation of Regulation 261/2004 – Final report – Main report (Hodnocení nařízení 261/2004 – závěrečná zpráva – hlavní zpráva)*, únor 2010.

([11]) Pracovní dokument útvarů Komise – Posouzení dopadů připojené k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel, Brusel, SWD(2013) 62 final, 13.3.2013, a návrh nařízení o změně nařízení (ES) č. 261/2004 (COM(2013) 130 final).

([12]) V textu jsou systematicky uváděny jednoznačné odkazy na příslušnou judikaturu Soudního dvora; není-li takovýto odkaz uveden, odpovídá to výkladu nařízení ze strany Komise.

([13]) Viz čl. 19 odst. 1 Smlouvy o Evropské unii.

Tyto pokyny se rovněž vztahují k nařízení (ES) č. 2027/97 a k Úmluvě o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu („Montrealská úmluva“) ([14]). Nařízení (ES) č. 2027/97 slouží dvojímu účelu: za prvé má uvést právní předpisy EU o odpovědnosti leteckých dopravců při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel do souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy, jejíž smluvní stranou je i EU, a za druhé má rozšířit uplatňování pravidel Montrealské úmluvy na služby letecké dopravy poskytované na území členského státu.

Kromě toho se tyto pokyny zabývají otázkami soudní příslušnosti v souvislosti s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ([15]).

Jak bylo oznámeno ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu ([16]), Komise přezkoumala rámec práv cestujících a 29. listopadu 2023 navrhla další změny nařízení (ES) č. 261/2004 ([17]). Komise se těmito pokyny pro výklad nesnaží nahradit nebo doplnit uvedený návrh ani návrh z roku 2013 na změnu nařízení (ES) č. 2027/97, ale spíše zajistit lepší uplatňování a prosazování nařízení (ES) č. 261/2004 a nařízení (ES) č. 2027/97.

2. **OBLAST PŮSOBNOSTI NAŘÍZENÍ (ES) č. 261/2004**

2.1 **Územní působnost**

2.1.1 *Místní oblast působnosti*

V čl. 3 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 je jeho oblast působnosti omezena na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, a na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země (tj. země, která není členským státem) na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud má provozující letecký dopravce licenci v členském státě (dále jen „dopravce EU“).

Podle článku 355 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) se právo Unie nevztahuje na země a území uvedená v příloze II SFEU ([18]). Na tyto země a území uvedená v příloze II se místo toho vztahuje zvláštní systém přidružení, který je stanoven v části čtvrté SFEU. Kromě toho se právo EU nevztahuje na Faerské ostrovy ([19]). Tato území je proto nutno považovat za třetí země ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 ([20]).

Naproti tomu podle čl. 355 odst. 1 SFEU se ustanovení Smluv vztahují na Guadeloupe, Francouzskou Guyanu, Martinik, Mayotte, Réunion, Svatý Bartoloměj, Svatý Martin, Azory, Madeiru a Kanárské ostrovy. Tato území jsou proto součástí členských států, na něž se vztahuje Smlouva ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004.

([14]) Rozhodnutí Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, 18.7.2001, s. 38, ELI: http://data.europa.eu/eli/convention/2001/539/oj).

([15]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012 ze dne 12. prosince 2012 o příslušnosti a uznávání a výkonu soudních rozhodnutí v občanských a obchodních věcech (Úř. věst. L 351, 20.12.2012, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj).

([16]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020) 789 final ze dne 9.12.2020).

([17]) Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 261/2004, (ES) č. 1107/2006, (EU) č. 1177/2010, (EU) č. 181/2011 a (EU) 2021/782, pokud jde o prosazování práv cestujících v Unii (COM(2023) 753 final ze dne 29. listopadu 2023).

([18]) Viz příloha II SFEU (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_cs.htm).

([19]) Ustanovení čl. 355 odst. 5 písm. a) SFEU.

([20]) Nařízení se vztahuje na Island a Norsko podle Dohody o Evropském hospodářském prostoru a na Švýcarsko v souladu s Dohodou mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (1999).

2.1.2 *Pojem „let“ podle čl. 3 odst. 1 písm. a)*

Soudní dvůr konstatoval, že cestu zahrnující let tam a zpáteční let nelze považovat za jeden let. Pojem „let“ ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 je nutno vykládat tak, že se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád ([21]). Ustanovení čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 se tudíž nepoužije na případ cesty tam a zpáteční cesty, kdy cestující, kteří původně odletěli z letiště umístěného na území členského státu, cestují zpět na toto letiště letem provozovaným leteckým dopravcem ze třetí země a s odletem z letiště nacházejícího se ve třetí zemi. Na výklad tohoto ustanovení nemá vliv okolnost, že let tam i zpáteční let jsou rezervovány současně ([22]).

Pokud se cesta cestujícího – od prvního odletu cestujícího do jeho cílového místa určení – skládá z několika letů, považují se tyto lety pro účely nařízení za celek, pokud byly rezervovány jako jeden celek nebo – jinými slovy – jsou předmětem jedné rezervace. Při určování, zda se použije nařízení (ES) č. 261/2004, se proto musí brát v úvahu místo původního odletu a cílové místo určení celé cesty, bez ohledu na případná mezipřistání nebo letiště použitá během cesty ([23]).

2.1.3 *Lety spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004*

V několika rozsudcích Soudní dvůr vyjasnil, že nařízení se může vztahovat na narušení cesty při navazujících letech, k nimž došlo mimo EU, nebo na události při navazujících letech provozovaných dopravcem třetí země.

Narušení letu může spadat do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004, i když k němu došlo mimo EU při navazujícím letu z EU do třetí země s mezipřistáním mimo EU a s přestupem na jiné letadlo. Soudní dvůr potvrdil, že právo na náhradu za významné zpoždění letů se použije, pokud byly dva nebo více letů rezervovány jako jeden celek ([24]).

Pokud jde o stranu povinnou k náhradě cestujícímu v případě narušení cesty, Soudní dvůr upřesnil, že každý provozující letecký dopravce, který se podílel na uskutečnění alespoň jednoho z navazujících letů, je povinen tuto náhradu zaplatit bez ohledu na to, zda příčinou narušení cesty byl let provozovaný tímto dopravcem ([25]).

V případě navazujících letů, které byly předmětem jedné rezervace a byly uskutečněny na základě dohody o sdílení kódů s leteckým dopravcem EU, který uskutečnil první let (úsek), a leteckým dopravcem třetí země, který uskutečnil druhý úsek, může cestující podat žalobu o náhradu vůči leteckému dopravci EU, i když příčina zpoždění vznikla v druhém úseku ([26]).

Podobně v případě navazujících letů ze třetí země do EU s mezipřistáním v EU, které byly rezervovány jako jeden celek, Soudní dvůr rozhodl, že pokud příčina významného zpoždění vznikla při prvním letu, který byl uskutečněn na základě dohody o sdílení kódu leteckým dopravcem ze třetí země, může cestující podat žalobu na náhradu vůči leteckému dopravci EU, který uskutečnil druhý let ([27]).

Pokud byl celý navazující let z EU do třetí země provozován leteckým dopravcem z třetí země a rezervace byla provedena u leteckého dopravce EU, má cestující nárok na náhradu od leteckého dopravce z třetí země, který lety uskutečnil jménem tohoto leteckého dopravce EU, jestliže tento cestující dorazil do cílového místa určení se zpožděním delším než tři hodiny a k tomuto zpoždění došlo v druhém úseku uvedeného letu ([28]).

([21]) Věc Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40.
([22]) Věc Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, bod 53.
([23]) Věc C-537/17, Wegener, EU:C:2018:361, bod 18; věc C-191/19, Air Nostrum, EU:C:2020:339, bod 26; věc C-451/20, Airhelp, EU:C:2022:123, bod 25; věc C-436/21, flightright, EU:C:2022:762, bod 20.
([24]) Věc C-537/17, Wegener, EU:C:2018:361, bod 25.
([25]) Věc C-502/18, České aerolinie, EU:C:2019:604, body 20 až 26.
([26]) Věc C-502/18, České aerolinie, EU:C:2019:604, bod 33.
([27]) Věc C-367/20, KLM Royal Dutch Airlines, EU:C:2020:909, bod 33.
([28]) Věc C-561/20, United Airlines, EU:C:2022:266, bod 44.

Zatímco výše uvedené příklady se týkaly navazujících letů uskutečněných leteckými dopravci na základě dohod o sdílení kódů, Soudní dvůr upřesnil, že žádné ustanovení nařízení nepodmiňuje kvalifikaci přímo navazujících letů existencí zvláštního právního vztahu mezi provozujícími leteckými dopravci, kteří zajišťují jednotlivé lety, jež je tvoří ([29]).

Nařízení (ES) č. 261/2004 se proto vztahuje i na cestující na navazujícím letu složeném z několika letů zajišťovaných různými provozujícími leteckými dopravci, kteří nejsou vázáni zvláštním právním vztahem, pokud tyto lety byly spojeny cestovní kanceláří, jež účtovala celkovou cenu a vystavila za tuto přepravu jedinou letenku ([30]).

2.1.4 *Lety nespadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004*

Nařízení (ES) č. 261/2004 se nevztahuje na cestující na navazujících letech provozovaných leteckým dopravcem EU, které byly předmětem jediné rezervace, pokud se letiště odletu prvního úseku letu i letiště příletu druhého úseku letu nacházejí ve třetí zemi, přičemž na území členského státu se nachází pouze letiště, kde se uskutečňuje mezipřistání ([31]).. Soudní dvůr tedy upřesnil, že použitelnost nařízení v případě navazujícího letu by měla být stanovena pouze na základě zeměpisné polohy prvního letiště odletu a letiště konečného místa určení cestujícího. Pokud jsou oba lety mimo území EU, nevztahuje se na cestující těchto letů nařízení (ES) č. 261/2004, a to ani v případě, že měli jedno nebo více mezipřistání v EU.

2.1.5 *Oblast působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 v souvislosti s náhradou škody nebo pomocí obdrženou ve třetí zemi a dopady na práva příjemců podle nařízení (ES) č. 261/2004*

V čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004 je stanoveno, že se nařízení vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného mimo EU (tj. ve třetí zemi) a cestující do EU, pokud let provozuje letecký dopravce licencovaný v členském státě EU („letecký dopravce EU“) a pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi.

Může vyvstat otázka, zda mají cestující odlétající do EU z letiště ve třetí zemi práva podle nařízení (ES) č. 261/2004, byly-li níže uvedené nároky přiznány již podle právních předpisů třetí země týkajících se práv cestujících:

1) náhrady (např. cestovní poukazy) nebo odškodnění (jehož výše se může lišit od výše stanovené v nařízení (ES) č. 261/2004) a

2) pomoc (jako je náhrada nákladů nebo přesměrování podle článku 8, jakož i strava, nápoje, ubytování v hotelu a komunikační prostředky podle článku 9 nařízení).

Zde je důležité slovo „a“. Pokud byl cestujícím například přiznán pouze jeden z těchto dvou nároků (např. náhrada a odškodnění podle bodu 1), mohou uplatnit i druhý nárok (v tomto případě poskytnutí pomoci podle bodu 2).

Pokud jsou v místě odletu na základě místních právních předpisů či dobrovolně přiznány oba nároky, nemohou cestující uplatňovat další práva podle nařízení (ES) č. 261/2004, neboť toto nařízení by se nepoužilo ([32]).

Soudní dvůr ([33]) však konstatoval, že nelze připustit, aby mohl být cestující zbaven ochrany poskytované nařízením (ES) č. 261/2004 již v případě, že mu svědčí nárok na *určitou* náhradu ve třetí zemi. V této souvislosti by provozující letecký dopravce měl prokázat, že náhrada poskytnutá ve třetí zemi odpovídá účelu náhrady zaručené nařízením (ES) č. 261/2004 a že podmínky, za nichž vzniká nárok na tuto náhradu a pomoc, a jednotlivé způsoby jeho uplatnění jsou rovnocenné úpravě obsažené v nařízení (ES) č. 261/2004.

([29]) věc C-436/21, flightright, EU:C:2022:762, bod 28.
([30]) věc C-436/21, flightright, EU:C:2022:762, bod 31.
([31]) Věc C-451/20, Airhelp, EU:C:2022:123, bod 41.
([32]) Věc C-367/20, KLM Royal Dutch Airlines, EU:C:2020:909, body 18 a 25.
([33]) Věc C-257/14, van der Lans, EU:C:2015:618, bod 28.

2.2 **Věcná působnost**

2.2.1 *Neuplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 na cestující přepravované vrtulníkem*

Podle čl. 3 odst. 4 nařízení (ES) č. 261/2004 se toto nařízení vztahuje pouze na letadla s pevnými křídly provozovaná licencovaným leteckým dopravcem. Nevztahuje se tudíž na vrtulníkové služby

2.2.2 *Neuplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné.*

Podle čl. 3 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 se toto nařízení nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné.

„Bezúplatným cestováním" se rozumí, že cestující je leteckým dopravcem přepravován bez jakéhokoli peněžního závazku ze strany cestujícího. Pod tento pojem nespadají případy, kdy je cena letenky snížena na nulu, ale cestující přesto musí zaplatit daně a další poplatky, aby mohli letenku získat.

Pokud byla letenka získána za sníženou cenu, je rozhodující, zda je tato sleva vyhrazena pro určitou skupinu osob, nebo zda je přístupná každému, kdo si ji chce rezervovat, i když může být nutné splnit určité podmínky nebo požadavky. Tyto letenky by byly stále považovány za „veřejně dostupné" a na jejich držitele by se nařízení vztahovalo.

Do oblasti působnosti tohoto ustanovení však spadají zvláštní ceny letenek, které letečtí dopravci nabízejí svým zaměstnancům. Nařízení (ES) č. 261/2004 se nevztahuje ani na cestujícího, který cestuje na zvýhodněnou letenku vydanou leteckým dopravcem v rámci sponzorování akce, jejíž výhoda je omezena na určité osoby a jejíž vydání vyžaduje předchozí a individuální povolení tohoto leteckého dopravce ([34]).

Naproti tomu čl. 3 odst. 3 stanoví, že nařízení se vztahuje na cestující, kterým letecký dopravce nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů.

Pokud jde o malé děti, Soudní dvůr rozhodl, že z oblasti působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 ([35]) jsou vyloučeni cestující, kteří cestují bezplatně z důvodu svého nízkého věku, ale nemají přidělené místo nebo palubní vstupenku a jejich jména nejsou uvedena v rezervaci provedené jejich rodiči.

2.2.3 *Požadavek na přítomnost cestujících při registraci k přepravě*

Z čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 vyplývá, že aby se na cestující vztahovalo toto nařízení: i) musí mít potvrzenou rezervaci a ii) musí se včas dostavit k registraci k přepravě. Druhý požadavek neplatí v případě zrušení letu.

Tyto dvě podmínky jsou kumulativní: přítomnost cestujícího při registraci k přepravě nelze předpokládat jen na základě skutečnosti, že cestující má na daný let potvrzenou rezervaci ([36]). Účinnost čl. 3 odst. 2 vyžaduje, aby se cestující včas dostavili na letiště, konkrétně k zástupci provozujícího leteckého dopravce, aby mohli být přepraveni do zamýšleného místa určení, a to i v případě, že se přihlásili k přepravě online již před odjezdem na letiště ([37]).

Pokud jde o prokázání, že se cestující skutečně dostavili k registraci k přepravě, Soudní dvůr potvrdil, že cestující, kteří mají potvrzenou rezervaci na let a na tento let nastoupili, musí být považováni za cestující, kteří řádně splnili požadavek dostavit se k registraci k přepravě před letem, aniž by museli za tímto účelem předložit palubní lístek nebo jiný doklad potvrzující jejich přítomnost ve lhůtě stanovené k registraci pro zpožděný let. Bylo by na leteckém dopravci, aby prokázal, že tito cestující nebyli tímto letem přepraveni ([38]).

([34]) Věc C-316/20, SATA International – Azores Airlines, EU:C:2020:966, bod 19.
([35]) Věc C-686/20, Vueling Airlines, EU:C:2021:859, bod 31.
([36]) Věc C-756/18, easyJet Airline, EU:C:2019:902, bod 25.
([37]) Věc C-474/22, Laudamotion GmbH, EU:C:2024:73, bod 21.
([38]) Věc C-756/18, easyJet Airline, EU:C:2019:902, body 28, 29, 30 a 33.

Soudní dvůr potvrdil, že požadavek dostavit se k registraci k přepravě má zásadní význam v případech, kdy cestující chtějí požadovat náhradu za významné zpoždění letu při příletu ([39]). To je důležité si uvědomit v situacích, kdy jsou cestující předem informováni o tom, že jejich let bude zpožděn, a rozhodnou se, že se na letišti nedostaví, ať už proto, že se rozhodli již dále necestovat, nebo proto, že si sami zajistili náhradní dopravu.

2.2.4 *Uplatňování na provozující letecké dopravce*

Podle čl. 3 odst. 5 nařízení (ES) č. 261/2004 odpovídá za plnění povinností podle tohoto nařízení vždy provozující letecký dopravce, a nikoli například jiný letecký dopravce, který mohl prodat letenku. Pojem provozující letecký dopravce je popsán v 7. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 jako dopravce, „který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek“ ([40]).

Soudní dvůr objasnil, že v případě „pronájmu s posádkou a dalšími službami“, kdy jedna letecká společnost (pronajímatel) poskytuje letadlo a posádku jiné letecké společnosti (nájemci), nelze pronajímatele považovat za provozujícího leteckého dopravce pro účely nařízení (ES) č. 261/2004. Je tomu tak proto, že provozní odpovědnost za let stále nese nájemce, a nikoli letecký dopravce, který pronajal své letadlo a posádku ([41]).

Pokud jde o provozní licenci leteckého dopravce, Soudní dvůr upřesnil, že společnost, která podala žádost o provozní licenci, jež v době uskutečnění pravidelného letu ještě nebyla vydána, nemůže spadat do působnosti nařízení (ES) č. 261/2004. Proto, aby cestující měli právo na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004, musí mít letecký dopravce *platnou* provozní licenci ([42]).

2.2.5 *Události, na které se vztahuje nařízení (ES) č. 261/2004*

Nařízení (ES) č. 261/2004 chrání cestující v případě odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění, změny třídy na vyšší a na nižší. Tyto události a rovněž práva přiznaná cestujícím v případě, že k nim dojde, jsou popsány v následujících oddílech.

2.2.6 *Neuplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 v případě multimodální dopravy*

Nařízení (ES) č. 261/2004 se nevztahuje na multimodální dopravu zahrnující více než jeden způsob dopravy v rámci jediné přepravní smlouvy. Více informací o tom je uvedeno v oddíle 6.

2.2.7 *Oblast působnosti nařízení (ES) č. 261/2004 ve vztahu ke směrnici (EU) 2015/2302 (směrnice o souborných službách pro cesty)*

V čl. 3 odst. 6 a 16. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 je stanoveno, že toto nařízení se vztahuje i na lety v rámci souborných služeb pro cesty s výjimkou případů, kdy jsou souborné služby pro cesty zrušeny z důvodů jiných než zrušení letu (například v případě zrušení rezervace v hotelu). Rovněž se uvádí, že právy uděleními podle nařízení (ES) č. 261/2004 nejsou dotčena práva udělená cestujícím podle směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ([43]). Cestující mají tudíž v zásadě práva ve vztahu k pořadateli souborných služeb podle směrnice (EU) 2015/2302 i ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci podle nařízení (ES) č. 261/2004. V čl. 14 odst. 5 směrnice (EU) 2015/2302 je rovněž stanoveno, že právem na náhradu škody nebo slevu podle této směrnice nejsou dotčena práva cestujících podle nařízení (ES) č. 261/2004, je však upřesněno, že náhrada škody nebo sleva poskytnuté podle nařízení o právech cestujících a podle této směrnice musí být vzájemně odečteny, aby se zabránilo nadměrné náhradě škody.

([39]) Věc C-474/22, Laudamotion GmbH, EU:C:2024:73, bod 34.
([40]) Viz také definice „provozujícího leteckého dopravce“ v čl. 2 písm. b).
([41]) Věc C-532/17, Wirth, EU:C:2018:527, bod 26.
([42]) Věc C-292/18, Breyer, EU:C:2018:99, bod 28.
([43]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2015/2302 ze dne 25. listopadu 2015 o souborných cestovních službách a spojených cestovních službách, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU a o zrušení směrnice Rady 90/314/EHS (Úř. věst. L 326, 11.12.2015, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2015/2302/oj). Podle článku 29 směrnice (EU) 2015/2302 se odkazy na směrnici 90/314/EHS v nařízení považují za odkazy na směrnici (EU) 2015/2302.

Nařízení (ES) č. 261/2004 ani směrnice (EU) 2015/2302 se však nezabývají otázkou, zda musí náklady na překrývající se povinnosti v konečném důsledku nést pořadatel souborných služeb, nebo provozující letecký dopravce ([44]). Vyřešení této záležitosti bude tudíž záviset na smluvních ujednáních mezi pořadateli a leteckými dopravci a použitelných vnitrostátních právních předpisech. Jakákoli opatření v tomto ohledu (včetně praktických opatření s cílem zabránit nadměrné náhradě škody) nesmějí mít negativní dopad na možnost cestujících vznést nároky vůči pořadateli nebo leteckému dopravci, aby získali odpovídající nároky na základě práv, která podle směrnice (EU) 2015/2302 nevznikají.

V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že podle čl. 8 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 cestující, kteří mají podle směrnice o souborných službách pro cesty právo požadovat od organizátora cestovních služeb proplacení pořizovací ceny letenky, již nemohou požadovat náhradu pořizovací ceny této letenky od leteckého dopravce podle nařízení (ES) č. 261/2004, a to ani v případě, že organizátor cestovních služeb není finančně způsobilý nahradit pořizovací cenu letenky a nepřijal opatření nutná k zajištění náhrady ([45]). Jinými slovy, cestující, kteří jsou oprávněni požadovat náhradu od svého organizátora cestovních služeb podle směrnice (EU) 2015/2302, nemohou požadovat náhradu od leteckého dopravce podle nařízení (ES) č. 261/2004.

Cestující však může požadovat odškodnění přímo od leteckého dopravce za lety zpožděné o tři hodiny nebo více nebo zrušené lety, a to i v případě, že mezi ním a příslušným leteckým dopravcem nebyla uzavřena smlouva a let je součástí souborných služeb ([46]).

3. UDÁLOSTI PŘIZNÁVAJÍCÍ PRÁVA PODLE NAŘÍZENÍ (ES) č. 261/2004

3.1 Odepření nástupu na palubu

3.1.1 *Pojem „odepření nástupu na palubu“*

Pojem „odepření nástupu na palubu“ se týká nejen případů, jež jsou důsledkem nadměrného počtu rezervací, nýbrž rovněž případů odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody ([47]). Podle čl. 2 písm. j) nařízení (ES) č. 261/2004 nezahrnuje „odepření nástupu na palubu“ situaci, kdy existují přiměřené důvody odmítnout přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili včas k nástupu na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady.

Pokud je původní let cestujícího s potvrzenou rezervací opožděn a cestující je přesměrován na jiný let, nepředstavuje to odepření nástupu na palubu ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení (ES) č. 261/2004.

Dojde-li k odmítnutí přepravy cestujícího při zpátečním letu, protože provozující letecký dopravce zrušil původní let a přesměroval cestujícího na jiný let, představovalo by to odepření nástupu na palubu a vznikl by nárok na další náhradu škody ze strany provozujícího leteckého dopravce.

Soudní dvůr potvrdil, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje také předem oznámené odepření nástupu na palubu, které se vztahuje na situace, kdy provozující letecký dopravce předem informuje cestující, že jim proti jejich vůli odepře nástup na palubu letu, na který měli potvrzenou rezervaci ([48]).

Soudní dvůr rovněž upřesnil, že v případě předem oznámeného odepření nástupu na palubu je letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím náhradu podle čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, i když se cestující nepřihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 ([49]).

([44]) Avšak pokud jde o „právo na následný postih“, viz článek 13 nařízení (ES) č. 261/2004 a článek 22 směrnice (EU) 2015/2302.
([45]) Věc C-163/18, Aegean Airlines, EU:C:2019:585, bod 44.
([46]) Věc C-215/18, Primera Air Scandinavia, EU:C:2020:235, bod 38.
([47]) Věc C-22/11, Finnair, EU:C:2012:604, bod 26.
([48]) Věc C-238/22, LATAM Airlines Group, EU:C:2023:815, bod 28.
([49]) Věc C-238/22, LATAM Airlines Group, EU:C:2023:815, bod 39.

Pokud cestující, kteří mají rezervaci zahrnující let tam a zpáteční let, nemohou nastoupit na palubu zpátečního letu, protože nenastoupili na let tam („nedostavení se k odletu"), může to být považováno za porušení podmínek leteckého dopravce. Totéž platí v případě, kdy cestujícím s rezervací zahrnující navazující lety není povolen nástup na palubu, jelikož se nedostavili k předchozímu letu (letům). Obchodní podmínky leteckých dopravců musí být v souladu s vnitrostátními právními předpisy, kterými se provádějí ustanovení právních předpisů EU o ochraně spotřebitele, jako jsou ustanovení směrnice Rady 93/13/EHS ze dne 5. dubna 1993 o nepřiměřených podmínkách ve spotřebitelských smlouvách ([50]). Soudní dvůr dosud nerozhodl, zda se jedná o odepření nástupu na palubu ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení (ES) č. 261/2004. Tento postup by navíc mohl být zakázán vnitrostátními právními předpisy.

Pokud cestujícím, kteří cestují se zvířetem, není umožněn nástup na palubu, protože nemají pro zvíře příslušné doklady nebo přeprava zvířete není v souladu s podmínkami leteckého dopravce, nejedná se o odepření nástupu na palubu.

Je-li však cestujícím odepřen nástup na palubu kvůli omylu pozemního personálu při kontrole cestovních dokladů (včetně víz), představuje to odepření nástupu na palubu ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení (ES) č. 261/2004.

V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že nařízení (ES) č. 261/2004 nepřiznává dotčenému leteckému dopravci pravomoc posoudit a jednostranně a s konečnou platností rozhodnout, zda je odepření nástupu na palubu přiměřeně odůvodněné, a v důsledku toho zbavit dotčené cestující ochrany, na kterou mají podle tohoto nařízení nárok ([51]).

Standardní přepravní podmínky nemohou obsahovat ustanovení, které omezuje nebo ruší povinnosti leteckého dopravce podle nařízení (ES) č. 261/2004 poskytnout cestujícímu náhradu v případě odepření nástupu na palubu z důvodu údajně nedostatečných cestovních dokladů ([52]).

Jiná situace nastane, pokud letecký dopravce a jeho posádka odmítnou cestujícímu umožnit nástup na palubu z bezpečnostních důvodů v souladu s čl. 2 písm. j). Letečtí dopravci by měli plně využívat databázi Timatic, kterou spravuje IATA, a konzultovat orgány veřejné moci (velvyslanectví a ministerstva zahraničí) dotčených zemí, aby ověřili cestovní doklady a (vstupní) víza požadovaná zeměmi určení, a vést příslušné záznamy s cílem zabránit neoprávněnému odepření nástupu cestujících na palubu. Členské státy by měly zajistit, aby IATA/databázi Timatic poskytovaly kompletní a aktuální informace ohledně cestovních dokladů, zejména ve vztahu k vízové povinnosti nebo osvobození od této povinnosti.

Pokud jde o cestování osob se zdravotním postižením nebo osob s omezenou schopností pohybu a orientace, odkazuje se na článek 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ([53]) a příslušné pokyny pro výklad ([54]).

3.1.2 *Práva spojená s odepřením nástupu na palubu*

Odepřením nástupu na palubu proti vůli cestujícího vzniká: i) právo na „náhradu škody" ve smyslu článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004; ii) právo cestujícího vybrat si mezi proplacením výdajů, přesměrováním nebo změnou rezervace v pozdější době, jak je stanoveno v článku 8; a iii) právo na „poskytnutí péče" podle článku 9.

([50]) Úř. věst. L 95, 21.4.1993, s. 29 (ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1993/13/oj); viz také věc C-290/16, Air Berlin v. VZBV, EU:C:2017:523, body 46 až 49.
([51]) Věc C-584/18, Blue Air – Airline Management Solutions, EU:C:2020:324, body 92 a 94.
([52]) Věc C-584/18, Blue Air – Airline Management Solutions, EU:C:2020:324, bod 103.
([53]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě (Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1107/oj).
([54]) Pokyny pro výklad k uplatňování nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 ze dne 5. července 2006 o právech osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace v letecké dopravě, SWD(2012) 171 final ze dne 11.6.2012 [bude aktualizováno po přijetí revidovaných pokynů].

3.2 **Zrušení**

3.2.1 *Definice zrušení*

V čl. 2 písm. l) nařízení (ES) č. 261/2004 je „zrušení“ definováno jako neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.

Ke zrušení v zásadě dochází tehdy, pokud bylo upuštěno od původně plánovaného letu a cestující z tohoto letu se připojí k cestujícím na letu, který byl rovněž plánován, avšak nezávisle na původním letu. Ustanovení čl. 2 písm. l) nevyžaduje výslovné rozhodnutí leteckého dopravce o zrušení ([55]).

Let, který byl uskutečněn mezi místem odletu a příletu v souladu s původním letovým plánem, ale v jehož průběhu došlo k neplánovanému mezipřistání, nelze považovat za zrušený ([56]).

Na druhé straně se Soudní dvůr ([57]) domnívá, že dospět k závěru, že došlo ke zpoždění nebo zrušení letu, v zásadě nelze na základě toho, že informace o „zpoždění“ nebo „zrušení“ je uvedena na letištní informační tabuli nebo poskytnuta zaměstnanci leteckého dopravce. Pro určení, že došlo k zrušení letu, stejně tak v zásadě není rozhodujícím prvkem skutečnost, že si cestující vyzvednou svá zavazadla nebo obdrží nové palubní vstupenky. Tyto okolnosti totiž nejsou spojeny s objektivními charakteristikami letu jako takového a mohou vyplývat z různých faktorů. Soudní dvůr zejména vyzdvihl, že tyto okolnosti (tj. oznámení „zpoždění“ nebo „zrušení“ letu) lze „přičíst nesprávné kvalifikaci nebo faktorům panujícím na dotčeném letišti, nebo mohou nastat i vzhledem k době čekání a k tomu, že je nezbytné, aby dotčení cestující strávili noc v hotelu“.

3.2.2 *Změna času odletu*

Aniž je dotčen oddíl 3.3.1 a s cílem zabránit situaci, kdy letečtí dopravci prezentují let jako stále „zpožděný“ namísto „zrušený“, se považovalo za užitečné vyzdvihnout rozdíl mezi „zrušením“ a „zpožděním“. V praxi se let může považovat obecně za zrušený, pokud se změní číslo letu, toto však nemusí být vždy rozhodující kritérium. U letu může ve skutečnosti dojít k takovému zpoždění, že odletí o den později, než byl plánován, a proto je mu přiděleno anotované číslo letu (např. XX 1234a místo XX 1234), aby se odlišil od letu tohoto následujícího dne, který má stejné číslo. V tomto případě jej však lze i nadále považovat za zpožděný let, a nikoli za zrušený let. Takovéto případy by se měly posuzovat individuálně.

Například let se nepovažuje za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce posunul čas odletu o méně než tři hodiny, aniž by provedl jiné změny tohoto letu ([58]).

Let však musí být považován za „zrušený“, pokud provozující letecký dopravce uspíší čas odletu o více než jednu hodinu ([59]).

3.2.3 *Případ, kdy se letadlo vrací do místa odletu*

Pojem „zrušení“ podle čl. 2 písm. l) nařízení (ES) č. 261/2004 zahrnuje i případ, kdy letadlo vzlétlo, ale z nějakého důvodu bylo následně přinuceno vrátit se na letiště odletu, kde jsou cestující ze zmíněného letadla převedeni na jiné lety. Skutečnost, že došlo k vzletu, poté se však letadlo vrátilo na letiště odletu, aniž by dosáhlo místa určení podle určené trasy, znamená, že původně plánovaný let nelze považovat za uskutečněný ([60]).

([55]) Věc C-83/10, Sousa Rodríguez and Others, EU:C:2011:652, bod 29.
([56]) Věc C-32/16, Wunderlich, EU:C:2016:753, bod 27.
([57]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:2009:716, body 37 a 38.
([58]) Spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair and Others, EU:C:2021:1038, bod 87.
([59]) Věc C-263/20, Airhelp, EU:C:2021:1039, bod 35; věc C-395/20, Corendon Airlines, EU:C:2021:1041, bod 23.
([60]) Věc C-83/10, Sousa Rodríguez and Others, EU:C:2011:652, bod 28.

3.2.4 *Odkloněný let*

Pokud je let přesměrován na letiště, které neodpovídá letišti uvedenému jako cílové místo určení podle původního cestovního plánu, je třeba s ním zacházet stejně jako se zrušením, pokud letiště příletu a letiště původního cílového místa neobsluhují stejné město, aglomeraci nebo region, přičemž v tomto případě se let může považovat za zpožděný ([61]). Pokud tedy odkloněný let přistane na jiném než původně plánovaném letišti, které neobsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, mají cestující nárok na náhradu škody za zrušení letu ([62]).

3.2.5 *Důkazní břemeno v případě zrušení*

Ustanovení čl. 5 odst. 4 nařízení (ES) č. 261/2004 ukládá leteckým dopravcům důkazní břemeno týkající se otázek, zda a kdy byl cestující individuálně informován o zrušení letu.

Pokud jde o povinnost informovat cestující o zrušení letu, viz také oddíl 4.4.6.

3.2.6 *Práva spojená se zrušením*

Zrušení letu přiznává: i) právo na proplacení výdajů, přesměrování nebo návrat podle článku 8 nařízení (ES) č. 261/2004; ii) právo na „poskytnutí péče“ ve smyslu článku 9 a iii) podle čl. 5 odst. 1 písm. c) právo na „náhradu škody“ ve smyslu článku 7. Zásadou, na níž je ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) založeno, je to, že náhrada škody má být vyplacena v případě, nebyl-li cestující informován o zrušení s dostatečným předstihem.

Náhrada škody však nemusí být vyplacena, může-li letecký dopravce v souladu s čl. 5 odst. 3 prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ([63]).

3.3 **Zpoždění**

3.3.1 *Zpoždění při odletu*

Podle čl. 6 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 mají v případě zpožděného odletu cestující, kteří jsou tímto zpožděním postiženi, právo na „poskytnutí péče“ podle článku 9 a na proplacení výdajů a zpáteční let podle čl. 8 odst. 1 písm. a). Zásadou, na níž je ustanovení čl. 6 odst. 1 založeno, je skutečnost, že dotyčná práva závisejí na délce zpoždění a vzdálenosti letu. V tomto ohledu je třeba podotknout, že právo na přesměrování podle čl. 8 odst. 1 písm. b) není v čl. 6 odst. 1 zahrnuto, jelikož lze mít za to, že se letecký dopravce předně vynasnaží odstranit příčinu zpoždění, aby nepříjemnosti pro cestující omezil na minimum.

3.3.2 *„Významné zpoždění“ při příletu*

Soudní dvůr rozhodl, že zpoždění nejméně tři hodiny při příletu zakládá stejná práva s ohledem na náhradu škody jako zrušení ([64]) (podrobnosti viz oddíl 4.4.5 týkající se náhrady škody).

3.3.3 *Měření zpoždění při příletu a pojem „čas příletu“*

Soudní dvůr dospěl k závěru, že pojem „čas příletu“ používaný k určení rozsahu zpoždění, které postihlo cestující v letecké dopravě, označuje okamžik, kdy se otevřou alespoň jedny dveře letadla, přičemž se rozumí, že cestující jsou v tomto okamžiku oprávněni letadlo opustit ([65]). Komise se domnívá, že by provozující letecký dopravce měl evidovat čas příletu například na základě podepsaného prohlášení letové posádky nebo přepravního jednatele. Informace o čase příletu by měly být na žádost poskytnuty vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování a cestujícím bezplatně jako důkaz dodržení nařízení (ES) č. 261/2004.

([61]) Věc C-826/19, Austrian Airlines, EU:C:2021:318, bod 44.
([62]) Věc C-253/21, TUIfly GmbH, EU:C:2021:840, bod 27.
([63]) Viz oddíl 5 o mimořádných okolnostech.
([64]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 69. Viz rovněž spojené věci C-581/10 a C-629/10, Nelson and Others, EU:C:2012:657, bod 40, a věc C-413/11, Germanwings, EU:C:2013:246, bod 19.
([65]) Věc C-452/13, Germanwings, EU:C:2014:2141, bod 27.

„Plánovaný čas příletu“, který se používá jako výchozí bod pro výpočet zpoždění, je čas stanovený v letovém řádu a uvedený v rezervaci (letence nebo jiném dokladu ([66])), kterou má dotyčný cestující ([67]).

Pro určení velikost zpoždění příletu, které postihlo cestujícího na odkloněném letu, jenž přistál na jiném letišti, než pro které byla provedena rezervace, ale které obsluhuje stejné místo, město nebo region, je třeba vycházet z času, kdy cestující po přestupu skutečně dosáhne buď letiště, pro něž byla provedena rezervace, nebo případně jiného blízkého místa určení dohodnutého s provozujícím leteckým dopravcem ([68]).

Pokud byl let při příletu zpožděn o tři hodiny nebo více a pokud toto zpoždění bylo částečně způsobeno událostí, která se považuje za mimořádnou okolnost, a částečně jinou příčinou, musí být zpoždění připadající na mimořádnou okolnost odečteno od celkového zpoždění daného letu, aby bylo možné posoudit, zda má být vyplacena náhrada za zpoždění příletu tohoto letu ([69]).

3.4 **Změna třídy na vyšší nebo nižší**

3.4.1 *Definice změny třídy na vyšší nebo nižší*

Změna třídy na vyšší nebo nižší je upravena v čl. 10 odst. 1 a 2 nařízení (ES) č. 261/2004.

Odpovídající právo cestujícího je spojeno se změnou třídy v kabině nebo třídy služeb, tj. ekonomické, business a první. Nevztahuje se na výhody nabízené prostřednictvím vyššího tarifu v rámci stejné třídy (např. pokud jde o specifická místa k sezení nebo stravování). Zakoupení jiného tarifu v rámci stejné třídy cestujících se tedy pro účely tohoto článku nepovažuje za změnu třídy na vyšší nebo nižší. Stejně tak cestující, kterým není poskytnuto zacházení odpovídající jejich rezervaci (např. pokud jde o místa k sezení nebo stravování), ale přesto cestují ve stejné třídě, nejsou zařazeni do nižší třídy. Mohou však mít nárok na vrácení částky zaplacené za službu, která jim nebyla poskytnuta podle podmínek leteckého dopravce a/nebo podle vnitrostátních právních předpisů.

Definice změny třídy na nižší (nebo vyšší) se vztahuje na třídu služby, pro niž byla letenka zakoupena, a nikoli na případné výhody nabízené v rámci programu pro často cestující zákazníky nebo v rámci jiných obchodních programů, které poskytuje letecký dopravce nebo cestovní kancelář.

3.4.2 *Práva spojená se změnou třídy na vyšší nebo nižší*

V případě změny třídy na vyšší nesmí letecký dopravce požadovat žádnou dodatečnou platbu. Při změně třídy na nižší je poskytnuta náhrada škody ve formě proplacení určitého procentního podílu ceny letenky podle čl. 10 odst. 2 písm. a), b) a c) nařízení (ES) č. 261/2004.

Cena, která má být zohledněna při stanovení náhrady škody pro dotčené cestující, je cena letu, na kterém jim byla změněna třída na nižší, pokud tato cena není uvedena na letence opravňující cestujícího k přepravě tímto letem. V tomto případě musí vycházet z části ceny letenky odpovídající podílu vzdálenosti tohoto letu na celkové vzdálenosti, na kterou má cestující nárok. Tato cena nezahrnuje daně a poplatky uvedené na letence, pokud povinnost platit tyto daně a poplatky ani jejich výše nezávisí na třídě, pro kterou byla letenka zakoupena ([70]).

([66]) Spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair and Others, EU:C:2021:1038, bod 68.
([67]) Věc C-654/19, FP Passenger Service, EU:C:2020:770, bod 25.
([68]) Věc C-826/19, Austrian Airlines, EU:C:2021:318, bod 49.
([69]) Věc C-315/15, Pešková a Peška, EU:C:2017:342, bod 54.
([70]) Věc C-255/15, Mennens, EU:C:2016:472, body 32 a 43.

4. **PRÁVA CESTUJÍCÍCH**

4.1 **Právo na informace**

4.1.1 *Obecné právo na informace*

V čl. 14 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 je upřesněno znění oznámení, které musí být čitelné a zobrazeno u registrace k přepravě tak, aby bylo pro cestující zřetelně viditelné. Toto oznámení by mělo být zobrazeno fyzicky nebo elektronicky v co možná největším počtu relevantních jazyků. Je třeba tak učinit nejen u přepážky pro registraci k přepravě na letišti, ale také na kioscích na letišti, online a v ideálním případě také u brány pro nástup na palubu.

Poskytne-li letecký dopravce cestujícím neúplné, zavádějící nebo chybné informace o jejich právech, a to individuálně, nebo obecně prostřednictvím oznámení ve sdělovacích prostředcích nebo zveřejnění na jeho internetových stránkách, je třeba to považovat za porušení nařízení (ES) č. 261/2004 v souladu s čl. 15 odst. 2 společně s 20. bodem odůvodnění a může to představovat rovněž nekalou a klamavou obchodní praktiku vůči spotřebiteli podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ([71]).

V případě zpoždění, odepření nástupu na palubu nebo zrušení letu je provozující letecký dopravce povinen informovat cestující o přesném názvu a adrese společnosti, u které mohou tito cestující požadovat náhradu, a případně uvést dokumenty, které musí být přiloženy k jejich žádosti o náhradu. Naproti tomu provozující letecký dopravce není povinen informovat cestující v letecké dopravě o přesné výši náhrady, kterou mohou případně získat ([72]).

4.1.2 *Informace, které mají být poskytnuty v případě zpoždění, odepření nástupu na palubu nebo zrušení letu*

V čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 je stanoveno, že odepře-li provozující letecký dopravce nástup na palubu nebo zruší-li let, předá každému postiženému cestujícímu písemné oznámení, které stanoví pravidla pro náhradu škody a pomoc. Dále se v něm uvádí, že toto oznámení letecký dopravce musí „[předat] rovněž každému cestujícímu postiženému alespoň dvouhodinovým zpožděním“. Požadavek týkající se předání podrobného písemného vysvětlení práv postiženým cestujícím se tudíž výslovně vztahuje na případy odepření nástupu na palubu, zrušení a zpoždění. Jelikož ke zpoždění může dojít při odletu, může se však projevit i v cílovém místě určení, měl by se provozující letecký dopravce snažit informovat také cestující postižené zpožděním alespoň tři hodiny v cílovém místě určení. Pouze takto lze zajistit náležité informování každého cestujícího v souladu s výslovnými požadavky uvedenými v čl. 14 odst. 2 ([73]). Tento přístup je zcela v souladu s rozsudkem Soudního dvora ve věci Sturgeon ([74]), v němž Soudní dvůr konstatoval, že pro uplatnění nároku na náhradu škody podle článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 je třeba na cestující, kteří utrpí ztrátu času alespoň tři hodiny, nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů.

Požadavek na poskytování informací podle čl. 14 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 nemá vliv na požadavky na informace podle jiných ustanovení právních předpisů EU, zejména čl. 8 odst. 2 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ([75]) a čl. 7 odst. 4 směrnice 2005/29/ES. Zamlčování podstatných informací a poskytování zavádějících informací o právech cestujících může rovněž představovat nekalou obchodní praktiku vůči spotřebitelům podle směrnice 2005/29/ES.

([71]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2005/29/ES ze dne 11. května 2005 o nekalých obchodních praktikách vůči spotřebitelům na vnitřním trhu a o změně směrnice Rady 84/450/EHS, směrnic Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES, 98/27/ES a 2002/65/ES a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2006/2004 („směrnice o nekalých obchodních praktikách“) (Úř. věst. L 149, 11.6.2005, s. 22, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2005/29/oj).

([72]) Spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair and Others, EU:C:2021:1038, bod 108.

([73]) Informace poskytnuté cestujícím týkající se seznamu vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování v EU mohou odkazovat na internetové stránky Komise, které obsahují veškeré kontaktní údaje vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování.

([74]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 69.

([75]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2011/83/EU ze dne 25. října 2011 o právech spotřebitelů, kterou se mění směrnice Rady 93/13/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/44/ES a zrušuje směrnice Rady 85/577/EHS a směrnice Evropského parlamentu a Rady 97/7/ES (Úř. věst. L 304, 22.11.2011, s. 64, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/83/oj).

4.2 **Právo na proplacení výdajů, přesměrování nebo změnu rezervace v případě odepření nástupu na palubu nebo zrušení**

Ustanovení čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 ukládají leteckým dopravcům povinnost nabídnout cestujícím tři možnosti volby, a to mezi:

— náhradou pořizovací ceny letenky ([76]) ([77]) a v případě navazujících letů zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti;

— přesměrováním při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení nebo

— přesměrováním v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

Pokud provozující letecký dopravce musí nabídnout možnost volby mezi náhradou a přesměrováním, musí dotčeným cestujícím poskytnout vyčerpávající informace o všech možnostech náhrady a přesměrování. Podle čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 musí cestující obdržet informace o přesměrování od provozujícího leteckého dopravce, jakmile je informován o zrušení letu. Dotčení cestující nemají žádnou povinnost se sami aktivně podílet na vyhledávání příslušných informací ([78]).

Obecně platí, že pokud je cestujícímu odepřen nástup na palubu nebo je informován o zrušení letu a jsou mu správně sděleny dostupné možnosti, výběr z možností nabízených cestujícím podle čl. 8 odst. 1 je učiněn pouze jednou. Jakmile si v takovém případě cestující zvolí jednu ze tří možností uvedených v čl. 8 odst. 1 písm. a), b) a c), nemá už letecký dopravce žádné povinnosti spojené s ostatními dvěma možnostmi. I nadále však může platit povinnost zaplatit náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s článkem 7.

Letecký dopravce by měl nabídnout současně možnost volby mezi proplacením výdajů a přesměrováním. V případě navazujících letů by pak měl letecký dopravce nabídnout současně možnost volby mezi proplacením výdajů a zpátečním letem na letiště odletu a přesměrováním. Náklady na přesměrování nebo zpáteční let nese letecký dopravce. Pokud letecký dopravce nesplní svou povinnost nabídnout při nejbližší příležitosti přesměrování nebo návrat za srovnatelných přepravních podmínek, musí uhradit náklady na náhradní let do cílového místa určení cestujícího nebo na zpáteční let. Povinnost prokázat, že přesměrování bylo uskutečněno při nejbližší příležitosti, nese provozující letecký dopravce ([79]). Totéž platí pro zpáteční let do původního místa odletu. Pokud letecký dopravce nenabídne možnost volby mezi proplacením výdajů a přesměrováním a v případě navazujících letů mezi proplacením výdajů a zpátečním letem na letiště odletu a přesměrováním, nýbrž se jednostranně rozhodne proplatit cestujícímu výdaje, má cestující nárok na další proplacení rozdílu v ceně oproti nové letence za srovnatelných dopravních podmínek.

Pokud byla rezervace provedena prostřednictvím třetí strany, např. rezervační platformy, je v případě zrušení letu na leteckém dopravci, aby dotčeným cestujícím nabídl pomoc, např. ve formě náhrady pořizovací ceny letenky a případně zpátečního letu do původního místa odletu ([80]).

Může-li však letecký dopravce prokázat, že kontaktoval cestující, kteří souhlasili s poskytnutím svých osobních kontaktních údajů, a že se snažil poskytnout pomoc požadovanou v článku 8, cestující si však zajistili pomoc nebo přesměrování sami, může letecký dopravce vyvodit závěr, že nenese odpovědnost za případné dodatečné náklady, které cestující vynaložili, a může se rozhodnout, že je neproplatí.

([76]) Cena letenky se proplácí 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. Pokud se cestující rozhodnou vrátit na své letiště odletu, neslouží část nebo části již uskutečněné cesty v zásadě účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu.

([77]) Cena letenky, jež má být zohledněna pro účely určení výše náhrady, kterou má letecký dopravce zaplatit cestujícímu v případě zrušení letu, zahrnuje rozdíl mezi částkou zaplacenou tímto cestujícím a částkou obdrženou leteckým dopravcem, která odpovídá provizi osoby jednající jako zprostředkovatel mezi těmito dvěma stranami, ledaže tato provize byla určena bez vědomí leteckého dopravce (věc C-601/17, Harms, EU:C:2018:702, bod 20).

([78]) Věc C-354/18, Rusu, EU:C:2019:637, bod 56.

([79]) Věc C-354/18, Rusu, EU:C:2019:637, bod 62.

([80]) Věc C-601/17, Harms, EU:C:2018:702, bod 12.

Pokud jde o formu, jakou má být náhrada provedena, ze struktury čl. 7 odst. 3 vyplývá, že náhrada nákladů na letenku se provádí především peněžní částkou. Naproti tomu náhrada v podobě cestovních poukazů a/nebo jiných služeb je podpůrným způsobem náhrady, jelikož podléhá dodatečné podmínce „dohody podepsané cestujícím“ ([81]).

V tomto ohledu Soudní dvůr upřesnil, že pojem „dohoda“ je třeba chápat podle běžného významu jako dohodu uzavřenou se svobodným a informovaným souhlasem. V kontextu čl. 7 odst. 3 proto tento pojem vyžaduje dohodu uzavřenou se svobodným a informovaným souhlasem cestujících se získáním náhrady ceny jejich letenky ve formě cestovního poukazu ([82]).

Pokud jde o pojem „podepsaná dohoda“, Soudní dvůr rovněž upřesnil, že na ní nemusí nutně být vlastnoruční nebo digitalizovaný podpis cestujícího, pokud dotyční cestující obdrželi jasné a úplné informace, které jim umožňují učinit účinnou a informovanou volbu a udělit svobodný a informovaný souhlas s náhradou ceny své letenky ve formě cestovního poukazu, a nikoliv formou peněžní částky. Pokud jsou tyto podmínky splněny, lze „podepsanou dohodu“ považovat za uzavřenou, pokud cestující vyplnil příslušnou část online formuláře na internetových stránkách leteckého dopravce ([83]).

Je-li cestujícím nabídnuta možnost pokračovat v cestě nebo cestu přesměrovat, musí se tak stát „za srovnatelných dopravních podmínek“. To, zda jsou dopravní podmínky srovnatelné, může záviset na řadě faktorů a je třeba o tom rozhodnout v každém jednotlivém případě. Podle okolností se doporučují tyto osvědčené postupy:

a) je-li to možné, neměli by být cestující přepravováni v dopravních prostředcích nižší třídy, než byla rezervovaná třída (v případě změny třídy na nižší se poskytuje náhrada škody podle článku 10);

b) přesměrování by mělo být nabídnuto bez dodatečných nákladů pro cestujícího, a to i v případě, jsou-li cestující přesměrováni na let s jiným leteckým dopravcem nebo na jiný druh dopravy nebo na druh dopravy ve vyšší třídě či s vyšším tarifem než u původní služby;

c) je nutno vynaložit přiměřené úsilí s cílem zamezit dalším přípojům;

d) v případě využití jiného leteckého dopravce nebo jiného druhu dopravy u části cesty, která se neuskutečnila podle plánu, by se celkový čas přepravy měl pokud možno přiměřeně blížit času přepravy plánovanému pro původní cestu, a to ve stejné nebo v případě nutnosti vyšší přepravní třídě;

e) je-li k dispozici několik letů ve srovnatelném čase, měli by cestující, kteří mají právo na přesměrování, přijmout nabídku na přesměrování učiněnou leteckým dopravcem, včetně letů leteckých dopravců, kteří spolupracují s provozujícím leteckým dopravcem; a

f) byla-li u původní cesty rezervována pomoc pro osoby se zdravotním postižením nebo pro osoby s omezenou pohyblivostí, měla by být tato pomoc rovněž k dispozici i pro alternativní trasu.

Aby byl provozující letecký dopravce osvobozen od povinnosti zaplatit náhradu podle článku 7, musí využít veškeré zdroje, kterými disponuje, aby zajistil přiměřené přesměrování za uspokojivých podmínek a při nejbližší příležitosti, mezi něž patří hledání jiných přímých nebo nepřímých letů, které jsou případně uskutečňovány jinými leteckými dopravci, kteří jsou členy téže letecké aliance či nikoli, a mají na příletu menší zpoždění než následující let dotyčného leteckého dopravce ([84]). Lze mít za to, že letecký dopravce využil všechny zdroje, kterými disponuje, když přesměroval dotčeného cestujícího na další let, který uskutečňoval on sám, pouze tehdy, pokud neexistuje žádné volné místo na jiném přímém nebo nepřímém letu, který by dotyčným cestujícím umožnil přiletět do cílového místa určení s menším zpožděním než následující let dotyčného leteckého dopravce, nebo že uskutečnění takového přesměrování představuje pro dotčeného leteckého dopravce neúnosnou oběť s ohledem na kapacity jeho podniku v rozhodné době ([85]).

Pokud je přesměrovaný let přijatý podle čl. 8 odst. 1 písm. b) nebo c) rovněž zrušen nebo zpožděn při příletu nejméně o tři hodiny, vzniká nový nárok na náhradu škody podle článku 7 ([86]). Komise doporučuje, aby byly v případě, má-li být poskytnuta pomoc, cestujícím srozumitelně vysvětleny jednotlivé možnosti.

([81]) Věc C-76/23, Cobult, EU:C:2024:253, bod 20.
([82]) Věc C-76/23, Cobult, EU:C:2024:253, bod 22.
([83]) Věc C-76/23, Cobult, EU:C:2024:253, body 29, 34 a 37.
([84]) Věc C-74/19, Transportes Aéros Portugueses, EU:C:2020:460, bod 59.
([85]) Věc C-74/19, Transportes Aéros Portugueses, EU:C:2020:460, bod 61.
([86]) Věc C-832/18, Finnair, EU:C:2020:204, body 31 a 33.

Pokud si cestující rezervoval let tam a zpáteční let zvlášť u různých leteckých dopravců a let tam je zrušen, proplácejí se výdaje pouze s ohledem na tento let. V případě dvou letů, které jsou součástí stejné smlouvy, jsou však provozovány různými leteckými dopravci, by však cestujícím měly být kromě jejich práva na náhradu škody, kterou poskytne provozující letecký dopravce, nabídnuty v případě zrušení letu tam dvě možnosti:

a) náhrada pořizovací ceny celé letenky (tj. obou letů) nebo

b) přesměrování na jiný let pro let tam.

Ve velmi specifickém případě repatriace cestujících, kteří uvízli v době vypuknutí pandemie COVID-19, pak Soudní dvůr rozhodl, že repatriační let organizovaný členským státem v rámci konzulární pomoci v návaznosti na zrušení letu nepředstavuje „přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na [...] cílové místo určení“ ve smyslu čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004, které musí provozující letecký dopravce nabídnout cestujícímu, jehož let byl zrušen. Cestující, který je povinen zaplatit povinný příspěvek na náklady vzniklé dotčenému členskému státu, tedy nemá na základě nařízení (ES) č. 261/2004 ([87]) právo na náhradu tohoto příspěvku ze strany provozujícího leteckého dopravce.

Naproti tomu za účelem získání náhrady škody od dotčeného provozujícího leteckého dopravce se tento cestující může u vnitrostátního soudu dovolávat toho, že provozující letecký dopravce nesplnil ani povinnost nahradit pořizovací cenu letenky za část nebo části cesty, které nebyly uskutečněny nebo se staly nepotřebnými ve vztahu k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, ani povinnost poskytnout pomoc, včetně povinnosti poskytnout informace podle čl. 8 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004. Taková náhrada však musí být omezena na to, co se s ohledem na konkrétní okolnosti každého případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání tohoto provozujícího leteckého dopravce ([88]).

4.3 **Právo na poskytnutí péče v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo zpoždění při odletu**

4.3.1 *Pojem „právo na poskytnutí péče“*

Pokud se cestující po odepření nástupu na palubu, zrušení nebo zpoždění při odletu s leteckým dopravcem dohodnou na přesměrování v pozdější době podle přání cestujícího (čl. 8 odst. 1 písm. c)), právo na poskytnutí péče zaniká. Právo na poskytnutí péče trvá pouze tehdy, musí-li cestující čekat na přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na cílové místo určení (čl. 8 odst. 1 písm. b)) nebo na zpáteční let (čl. 8 odst. 1 písm. a) druhá odrážka).

4.3.2 *Poskytnutí stravy, občerstvení a ubytování*

Záměrem nařízení (ES) č. 261/2004 je zajistit, aby bylo odpovídajícím způsobem postaráno o potřeby cestujících, kteří čekají na zpáteční let nebo na přesměrování. Rozsah odpovídající péče bude nutno posoudit v každém jednotlivém případě, přičemž se náležitě přihlédne k potřebám cestujících za daných okolností a k zásadě úměrnosti (např. podle čekací doby). Právo na poskytnutí péče by proto neměly narušit cena zaplacená za letenku nebo dočasnost nepohodlí.

Co se týká čl. 9 odst. 1 písm. a), který se týká stravy a občerstvení, Komise má za to, že výraz „v rozsahu přiměřeném čekací době“ znamená, že provozující letečtí dopravci by měli cestujícím poskytnout náležitou péči odpovídající očekávané délce zpoždění a denní (nebo noční) době, kdy k němu dojde, a to i na přestupním letišti v případě navazujících letů, aby se co nejvíce snížilo nepohodlí cestujících, přičemž se přihlíží k zásadě úměrnosti. Zvláštní pozornost je nutno věnovat potřebám osob se zdravotním postižením nebo osob s omezenou pohyblivostí a dětem bez doprovodu.

([87]) Věc C-49/22, Austrian Airlines, EU:C:2023:454, bod 33.
([88]) Věc C-49/22, Austrian Airlines, EU:C:2023:454, bod 50.

Cestujícím by navíc měla být nabídnuta bezplatná péče jasným a přístupným způsobem, pokud možno i prostřednictvím elektronických komunikačních prostředků. To znamená, že by se přijetí opatření, například hledání ubytování nebo zajištění stravy a jejich uhrazení, nemělo ponechávat na cestujících. Provozující letečtí dopravci mají místo toho povinnost nabídnout pomoc aktivně sami. Provozující letečtí dopravci by měli rovněž zajistit, aby bylo ubytování přístupné pro osoby se zdravotním postižením a jejich vodicí psy, je-li takové ubytování k dispozici.

Není-li poskytnutí péče nabídnuto, ačkoli mělo být, mohou cestující, kteří museli zaplatit za stravu a občerstvení, ubytování v hotelu, dopravu mezi letištěm a místem ubytování a/nebo telekomunikační služby, získat proplacení vynaložených výdajů od leteckého dopravce, pokud byly tyto náklady nezbytné, vhodné a přiměřené ([89]).

Pokud cestující přiměřenou péči leteckého dopravce, která musí být nabídnuta podle článku 9, odmítnou a zajistí si ji sami, není letecký dopravce povinen proplatit výdaje vynaložené cestujícími, pokud vnitrostátní právní předpisy nestanoví jinak nebo pokud s tím letecký dopravce předem nesouhlasil. Aby bylo zajištěno rovné zacházení s cestujícími, nesmí tato náhrada nikdy překročit hodnotu výše uvedené „přiměřené nabídky“ leteckého dopravce. Cestující by si měli rovněž ponechat veškeré stvrzenky o vynaložených výdajích.

Cestující, kteří se domnívají, že mají nárok na úhradu vyšších výdajů nebo na náhradu škody způsobené v důsledku zpoždění včetně výdajů, mohou každopádně založit své nároky na ustanoveních Montrealské úmluvy a na článku 3 nařízení (ES) č. 2027/97 a žalovat leteckého dopravce u vnitrostátního soudu nebo se sami obrátit na příslušný vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování. V některých členských státech může být situace taková, že se musí cestující obrátit na subjekty, které poskytují alternativní řešení spotřebitelských sporů (viz oddíl 7.3).

Pokud jde o povinnost nabídnout bezplatné ubytování v hotelu, Soudní dvůr upřesnil, že formulace „zdarma nabídnut[o] ... ubytování v hotelu“ odpovídá vůli unijního normotvůrce zabránit tomu, aby si dotčení cestující museli sami najít hotelový pokoj a zaplatit za něj, neboť o tyto cestující se musí postarat letecký dopravce, který je povinen za tímto účelem přijmout nezbytná opatření. Ze znění tohoto ustanovení však výslovně nevyplývá, že by unijní normotvůrce měl v úmyslu leteckým dopravcům nad rámec povinnosti péče o cestující uložit i povinnost zajistit podmínky ubytování jako takové ([90]), například rezervací konkrétního pokoje na jméno cestujícího.

V podobném duchu Soudní dvůr uvedl, že v případě incidentu v hotelu nelze po leteckém dopravci požadovat, aby pouze na základě nařízení (ES) č. 261/2004 odškodnil cestujícího za újmu zaviněnou zaměstnanci hotelu, v němž je ubytování poskytováno ([91]).

Je třeba mít na paměti, že podle 18. bodu odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 může být péče omezena nebo odmítnuta, jestliže by samotné poskytnutí této péče způsobilo další zpoždění u cestujících, kteří čekají na náhradní nebo zpožděný let. Pokud je let zpožděn pozdě večer, ale lze očekávat odlet do několika málo hodin, a pokud by vypravení cestujících do hotelů a jejich návrat na letiště uprostřed noci mohly vést k mnohem většímu zpoždění, měl by mít letecký dopravce možnost poskytnutí ubytování v hotelu a odpovídajících transferů odmítnout. Obdobně by měl mít letecký dopravce možnost odmítnout poskytnutí péče v případě, kdy se chystá vydat poukazy na stravu a nápoje, ale je informován, že let je připraven k nástupu. Komise se domnívá, že kromě zmíněných případů se má toto omezení používat pouze ve velmi výjimečných situacích, jelikož je třeba vynakládat veškeré úsilí o snížení nepohodlí, jež bylo cestujícím způsobeno.

Právo na péči podle nařízení (ES) č. 261/2004 nemá žádný vliv na povinnosti organizátorů souborných služeb podle směrnice (EU) 2015/2302.

([89]) Věc C-12/11, McDonagh, EU:C:2013:43, bod 66.
([90]) Věc C-530/19, Niki Luftfahrt, EU:C:2020:635, bod 24.
([91]) Věc C-530/19, Niki Luftfahrt, EU:C:2020:635, bod 40.

4.3.3 *Poskytnutí péče za mimořádných okolností nebo při výjimečných událostech*

Podle nařízení (ES) č. 261/2004 je letecký dopravce povinen splnit povinnost týkající se poskytnutí péče i v případě, je-li zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, tj. okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Nařízení (ES) č. 261/2004 neobsahuje žádné ustanovení, jež by umožňovalo vyvodit závěr, že uznává odlišnou kategorii „obzvláště mimořádných" okolností kromě „mimořádných okolností" uvedených v čl. 5 odst. 3, která by vedla k zproštění leteckého dopravce všech jeho povinností, včetně povinností podle článku 9 tohoto nařízení, a to i v případě mimořádných okolností, které přetrvávají po dlouhou dobu, jelikož za těchto okolností a událostí jsou cestující v obzvláště nepříjemné situaci ([92]).

Smyslem nařízení (ES) č. 261/2004 je zajistit, aby v případě výjimečných událostí bylo odpovídajícím způsobem postaráno zejména o cestující, kteří čekají na přesměrování podle čl. 8 odst. 1 písm. b). Leteckým společnostem by se však neměly ukládat pokuty, mohou-li prokázat, že se všemožně snažily splnit své povinnosti podle nařízení (ES) č. 261/2004 s přihlédnutím ke zvláštním okolnostem spojeným s dotyčnými událostmi a k zásadě úměrnosti.

4.4 Právo na náhradu škody v případě odepření nástupu na palubu, zrušení, zpoždění při příletu a přesměrování a na proplacení výdajů v případě změny třídy na nižší

A. *Obecné souvislosti*

Letecký dopravce je povinen informovat cestující o přesném názvu a adrese leteckého dopravce, od kterého mohou požadovat náhradu škody, a případně uvést dokumenty, které musí být přiloženy k jejich žádosti o náhradu škody. Avšak provozující letecký dopravce není povinen informovat cestující v letecké dopravě o přesné výši náhrady, kterou mohou případně získat ([93]).

V případě odepření nástupu na palubu proti vůli cestujícího se v čl. 4 odst. 3 výslovně uvádí, že cestující musí být odškodněn „neprodleně". To by znamenalo, že pokud není náhrada vyplacena na místě, musí být před odjezdem cestujícího z letiště učiněn alespoň platební závazek.

Cestující, jejichž let byl zrušen nebo měl významné zpoždění, mohou požadovat zaplacení náhrady škody v národní měně platné v místě jejich bydliště. To brání vnitrostátní právní úpravě nebo judikatuře, podle které se žaloba podaná za tímto účelem zamítne již z důvodu, že v ní byl nárok vyjádřen v národní měně platné v místě bydliště cestujícího ([94]).

B. *Náhrada škody v případě odepření nástupu na palubu*

4.4.1 *Náhrada škody, odepření nástupu na palubu a mimořádné okolnosti*

Ustanovení čl. 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 je nutno vykládat tak, že v případě odepření nástupu na palubu je nutno náhradu škody poskytnout vždy, přičemž letečtí dopravci nemohou náležitě odůvodnit odepření nástupu na palubu a být zproštěni povinnosti cestující odškodnit tím, že se dovolají mimořádných okolností ([95]).

4.4.2 *Náhrada škody, odepření nástupu a navazující lety*

Cestující na navazujících letech musí být odškodněni, jestliže při cestování na základě jediné přepravní smlouvy s cestovním plánem zahrnujícím lety, které na sebe přímo navazují a jsou odbaveny současně, jim letecký dopravce odepře nástup na palubu z důvodu, že první let z jejich rezervace měl zpoždění, které je přičitatelné tomuto leteckému dopravci, který nesprávně předpokládal, že se tito cestující nedostaví včas k nástupu na palubu druhého letu ([96]). Pokud mají naopak cestující dvě samostatné letenky na dva návazné lety a zpoždění prvního letu má za následek, že se nemohou dostavit včas k registraci k přepravě pro druhý let, nejsou letečtí dopravci povinni náhradu škody poskytnout. Je-li však první let opožděn o více než tři hodiny, může mít cestující nárok na náhradu škody od leteckého dopravce provozujícího tento let.

([92]) Věc C-12/11, McDonagh, EU:C:2013:43, bod 30.
([93]) Spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair and Others, EU:C:2021:1038, bod 108.
([94]) Věc C-356/19, Delfly, EU:C:2020:633, bod 34.
([95]) Věc C-22/11, Finnair, EU:C:2012:604, bod 40.
([96]) Věc C-321/11, Rodríguez Cachafeiro and Martínez-Reboredo Varela-Villamor, EU:C:2012:609, bod 36.

4.4.3 *Výše náhrady*

Výše náhrady se vypočte podle čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004. Jsou-li splněny podmínky stanovené v čl. 7 odst. 2, může se odškodné snížit o 50 %.

C. ***Náhrada škody v případě zrušení***

4.4.4 *Obecný případ*

Náhrada je splatná v případě zrušení:

— pokud cestující nejsou informováni v dostatečném předstihu, tj. alespoň dva týdny před plánovaným odletem, a

— pokud nejsou přesměrováni ve lhůtě stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení (ES) č. 261/2004 (viz oddíl E),

— není-li zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a to v souladu s čl. 5 odst. 3 (pokud jde o mimořádné okolnosti, viz oddíl 5).

Je důležité poznamenat, že tuto náhradu je třeba odlišit od náhrady za významné zpoždění při příletu.

4.4.5 *Výše náhrady*

Výše náhrady se vypočte podle čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004. Může být snížena o 50 %, pokud jsou splněny podmínky čl. 7 odst. 2, tj. pokud jsou cestující po zrušení původního letu přesměrováni na jejich cílové místo určení a dorazí tam se zpožděním nejvýše dvě, tři nebo čtyři hodiny v závislosti na vzdálenosti.

4.4.6 *Povinnost informovat cestující*

Provozující letecký dopravce musí zaplatit náhradu škody i v případě, že cestující nebyl informován o zrušení letu alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, protože zprostředkovatel (např. cestovní kancelář, online cestovní agentura), s nímž měl cestující uzavřenou přepravní smlouvu, nepředal tuto informaci od leteckého dopravce cestujícímu včas a cestující výslovně neoprávnil zprostředkovatele k přijímání informací předaných provozujícím leteckým dopravcem ([97]).

Podobně musí provozující letecký dopravce zaplatit náhradu stanovenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 v případě zrušení letu, o němž cestující nebyl informován alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, pokud tento dopravce zaslal informaci včas na jedinou e-mailovou adresu, která mu byla sdělena při rezervaci, aniž však věděl, že tato adresa umožňuje kontaktovat pouze zprostředkovatele služeb cestovního ruchu, jehož prostřednictvím byla rezervace provedena, a nikoliv přímo cestujícího, a pokud tento zprostředkovatel nepředal informaci včas cestujícímu ([98]), což znamená nejméně dva týdny před plánovaným časem odletu.

([97]) Věc C-302/16, Krijgsman, EU:C:2017:359, bod 31; Věc C-263/20, Airhelp, EU:C:2021:1039, bod 56.
([98]) Věc C-307/21, Ryanair DAC, EU:C:2022:729, bod 30.

D. ***Odškodnění v případě významného zpoždění při příletu***

4.4.7 *„Významné zpoždění“ při příletu*

Co se týká „významného zpoždění“, Soudní dvůr rozhodl, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mohou utrpět podobnou újmu sestávající ze ztráty času jako cestující, jejichž let byl zrušen ([99]). Na základě zásady rovného zacházení mají cestující, kteří se dostali do cílového místa určení se zpožděním, které činí tři hodiny a více, nárok na stejnou náhradu škody (článek 7) jako cestující, jejichž let byl zrušen. Soudní dvůr založil svůj rozsudek především na ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení (ES) č. 261/2004, v němž unijní normotvůrce vyvozuje právní důsledky, včetně práva na náhradu škody, s případy, kdy cestujícím dotčeným zrušením letu není nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu. Soudní dvůr z toho odvodil, že nárok na náhradu škody stanovený v článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 má odčinit ztrátu času tři nebo více hodin. Nicméně takové zpoždění nezakládá nárok na náhradu škody ve prospěch cestujících, jestliže letecký dopravce může prokázat, že významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ([100]) (pokud jde o mimořádné okolnosti, viz oddíl 5).

4.4.8 *Náhrada škody při významném zpoždění při příletu v případě navazujících letů*

Soudní dvůr ([101]) zastává názor, že zpoždění musí být za účelem náhrady škody podle článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 posuzováno ve vztahu k plánovanému času příletu do cílového místa určení cestujícího ve smyslu čl. 2 písm. h) nařízení (ES) č. 261/2004, které je v případě přímo navazujících letů třeba chápat jako místo určení posledního letu.

Podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 mají cestující, kteří kvůli zpoždění letu z letiště na území členského státu zmeškali navazující let v EU nebo navazující let mimo EU, nárok na náhradu škody, pokud zpoždění v jejich cílovém místě určení překročilo tři hodiny. Není přitom podstatné, zda je letecký dopravce provozující navazující let(y) leteckým dopravcem EU nebo leteckým dopravcem třetí země.

Navazující lety zmeškané kvůli značnému zpoždění při bezpečnostních kontrolách nebo kvůli skutečnosti, že cestující nerespektovali čas nástupu do letadla na přestupním letišti, nárok na náhradu škody nezakládají.

V případě navazujících letů, na které se vztahuje jediná rezervace, nárok na náhradu škody nevzniká, pokud letecký dopravce přesune cestující na pozdější let pro první úsek letu a zároveň jim umožní včas nastoupit na druhý z jejich rezervovaných letů ([102]).

4.4.9 *Náhrada škody při významném zpoždění při příletu v případě, že cestující souhlasí s letem na jiné letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci*

Pokud cestující přijme let na jiné letiště, než na které byla provedena rezervace, náleží mu náhrada za významné zpoždění při příletu. Časem příletu, který se použije k výpočtu zpoždění, je skutečný čas příletu na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné blízké místo určení dohodnuté s cestujícím v souladu s čl. 8 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 ([103]). Náklady na přepravu z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování, nebo na jiné blízké místo určení dohodnuté s cestujícím, nese provozující letecký dopravce z vlastního podnětu ([104]). Pokud letecký dopravce tuto přepravu neposkytuje nebo nenabízí a cestující si ji musí zajistit sami, mají cestující právo na úhradu jimi vynaložených částek, které s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu nepřekročí meze toho, co je nezbytné, vhodné a přiměřené ([105]).

([99]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 54.
([100]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 69.
([101]) Věc C-11/11, Folkerts, EU:C:2013:106, bod 47.
([102]) Věc C-191/19, Air Nostrum, EU:C:2020:339, bod 34.
([103]) Věc C-826/19, Austrian Airlines, EU:C:2021:318, bod 49.
([104]) Věc C-826/19, Austrian Airlines, EU:C:2021:318, bod 66.
([105]) Věc C-826/19, Austrian Airlines, EU:C:2021:318, bod 73.

4.4.10 *Výše náhrady*

Je třeba upřesnit, že výše náhrady škody, která má být vyplacena cestujícímu na základě čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004, může být snížena o 50 %, pokud jsou splněny podmínky stanovené v čl. 7 odst. 2 uvedeného nařízení. Ačkoli se čl. 7 odst. 2 týká pouze přesměrování cestujících, Soudní dvůr konstatoval, že snížení odškodnění by se mělo uplatnit *mutatis mutandis* na cestující, kterým vzniklo významné zpoždění při příletu, a to o tři hodiny a více ([106]).

Z toho vyplývá, že výše náhrady škody, která má být vyplacena cestujícímu, jehož let je zpožděn o tři hodiny nebo více a který dosáhne cílového místa určení tři hodiny nebo více po původně plánovaném čase příletu, může být snížena o 50 %, jestliže je zpoždění kratší než čtyři hodiny ([107]).

Jinými slovy, pokud je zpoždění při příletu delší než tři hodiny a kratší než čtyři hodiny v případě cesty delší než 3 500 km, může být odškodnění sníženo o 50 %, a proto činí 300 EUR v souladu s čl. 7 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004.

Pokud však došlo k uspíšení letu o dobu, která zakládá nárok na náhradu podle článku 7, je provozující letecký dopravce stále povinen zaplatit celou částku. Nemá možnost snížit náhradu škody, která má být vyplacena, o 50 % z důvodu, že cestujícím nabídl přesměrování, které jim umožní dorazit do jejich cílového místa určení bez zpoždění ([108]).

4.4.11 *Výpočet vzdálenosti na základě „cesty" za účelem stanovení náhrady škody v případě významného zpoždění v cílovém místě určení*

Ve věci Folkerts ([109]) se výslovně odkazuje na pojem „cesta" sestávající z několika navazujících letů. Ustanovení čl. 2 písm. h) nařízení (ES) č. 261/2004 definuje „cílové místo určení" jako místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů. Podle čl. 7 odst. 4 nařízení (ES) č. 261/2004 se vzdálenost mezi místem odletu a cílovým místem určení, která určuje výši odškodnění vypláceného v případě významného zpoždění v cílovém místě určení, měří metodou ortodromické dráhy letu, tj. „cestou", a nikoli sečtením ortodromických vzdáleností u jednotlivých navazujících letů, z nichž se skládá „cesta" ([110]).

Toto pravidlo pro výpočet vzdálenosti se použije i v případě, že došlo pouze ke zpoždění druhého úseku letu, nebo pokud bylo významné zpoždění při příletu způsobeno zrušením druhého úseku letu, který měl být uskutečněn jiným leteckým dopravcem než tím, se kterým dotčený cestující uzavřel přepravní smlouvu ([111]). Stejná úvaha by platila pro lety sestávající z více než dvou úseků.

E. ***Náhrada škody v případě přesměrování***

4.4.12 *Požadavek na včasné přesměrování cestujících*

Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nejsou provozující letečtí dopravci povinni platit náhradu škody podle článku 7, pokud přesměrují cestující takto:

— jsou-li cestující informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu, musí jim přesměrování umožnit odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným původním časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném původním čase příletu;

— jsou-li cestující informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným odletem, musí jim přesměrování umožnit odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným původním časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném původním čase příletu ([112]).

([106]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 63.
([107]) Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 63.
([108]) Spojené věci C-146/20, C-188/20, C-196/20 a C-270/20, Azurair and Others, EU:C:2021:1038, bod 94.
([109]) Věc C-11/11, Folkerts, EU:C:2013:106, bod 18.
([110]) Věc C-559/16, Bossen, EU:C:2017:644, bod 33.
([111]) Věc C-939/19, flightright, EU:C:2020:316, bod 22; věc C-592/20, British Airways, EU:C:2021:312, bod 36.
([112]) Věc C-130/18, flightright GmbH, EU:C:2018:496, bod 23.

4.4.13 *Přesměrování a přílet více než dvě hodiny, ale méně než tři hodiny po plánovaném čase příletu*

Soudní dvůr potvrdil, že cestující, kteří jsou informováni o zrušení svého letu méně než sedm dní před plánovaným odletem, mají nárok na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c), pokud jim přesměrování nabídnuté leteckým dopravcem umožnilo dosáhnout konečného místa určení více než dvě hodiny, ale méně než tři hodiny po plánovaném čase příletu zrušeného letu ([113]).

Pokud však cestující změní trasu, protože byli informováni nebo mají dostatečné indicie o tom, že jejich let dorazí do cílového místa určení s významným zpožděním, nemají nárok na náhradu, pokud do cílového místa určení (novým letem) dorazí se zpožděním kratším než tři hodiny po plánovaném čase příletu původně rezervovaného letu ([114]).

F. ***Proplacení výdajů v případě změny třídy na nižší***

4.4.14 *Výpočet částky*

Podle článku 10 nařízení (ES) č. 261/2004 se náhrada vyplácí pouze za let, při němž byl cestující umístěn do nižší třídy, a nikoli za celou cestu v rámci jedné letenky, která může zahrnovat dva či více navazujících letů. Výše uvedená náhrada by měla být proplacena do sedmi dnů.

G. ***Další náhrady***

Článek 7 nařízení (ES) č. 261/2004 stanoví standardizovanou paušální náhradu. Článek 12 zdůrazňuje, že ustanovení nařízení (ES) č. 261/2004 nevylučují právo cestujícího na dodatečnou náhradu. Soudní dvůr rozhodl, že pojem „další náhrada“ umožňuje vnitrostátnímu soudu přiznat za podmínek stanovených Montrealskou úmluvou nebo vnitrostátním právem náhradu škody, včetně nehmotné újmy, způsobené v důsledku porušení smlouvy o letecké přepravě ([115]). Vnitrostátní soud může odečíst náhradu přiznanou podle nařízení (ES) č. 261/2004 od další náhrady, avšak není povinen tak učinit ([116]).

„Další náhrada“ podle článku 12 nařízení (ES) č. 261/2004 může zahrnovat také náhradu od cestovní kanceláře na základě práva na snížení ceny podle vnitrostátních právních předpisů ([117]).

5. **MIMOŘÁDNÉ OKOLNOSTI**

5.1 **Zásada**

V souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 je letecký dopravce zproštěn povinnosti platit náhradu v případě zrušení nebo významného zpoždění při příletu, jestliže může prokázat, že zrušení nebo zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

Za účelem osvobození od povinnosti platit náhradu musí letecký dopravce současně prokázat:

a) existenci mimořádných okolností a jejich souvislost se zpožděním nebo zrušením; a

b) skutečnost, že tomuto zpoždění nebo zrušení nebylo možné zabránit, ačkoli letecký dopravce přijal všechna přiměřená opatření (viz oddíl 5.3).

Daná mimořádná okolnost může způsobit více než jedno zrušení nebo zpoždění v cílovém místě určení, například v případě rozhodnutí řízení letového provozu, na které se odkazuje v 15. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004.

([113]) Věc C-130/18, flightright GmbH, EU:C:2018:496, bod 23.
([114]) Věc C-54/23, WY v Laudamotion GmbH and Ryanair DAC, EU:C:2024:74, bod 24.
([115]) Věc C-83/10, Sousa Rodríguez and Others, EU:C:2011:652, bod 46.
([116]) Věc C-354/18, Rusu, EU:C:2019:637, bod 47.
([117]) Věc C-153/19, DER Touristik GmbH, EU:C:2020:412, bod 36.

Jako odchylku od hlavního pravidla – tj. vyplacení náhrady, jež zohledňuje cíl ochrany spotřebitele – je nutno výjimku v čl. 5 odst. 3 vykládat restriktivně ([118]). Proto všechny mimořádné okolnosti spojené s událostmi, které jsou uvedeny ve 14. bodě odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 – tj. politická nestabilita, povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostní rizika, neočekávané nedostatky letové bezpečnosti a stávky, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce – nemusí nezbytně představovat důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody, ale vyžadují posouzení každého jednotlivého případu ([119]).

Soudní dvůr vytvořil dvě kumulativní podmínky pro to, aby se události považovaly za mimořádné okolnosti, které důsledně uplatňuje ve své judikatuře:

a) vzhledem ke své povaze nebo původu nesmí být událost vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce; a

b) událost musí být svou povahou nebo původem mimo účinnou kontrolu tohoto leteckého dopravce ([120]).

Letečtí dopravci mohou jako důkazy předložit výňatky z leteckých palubních deníků nebo zpráv o mimořádných událostech nebo externí dokumenty a prohlášení. Pokud letecký dopravce odkazuje na tento důkaz ve své odpovědi na stížnost cestujícího nebo vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování, měl by tento důkaz do své odpovědi zahrnout. Chce-li se letecký dopravce na svou obranu dovolávat mimořádných okolností, měl by vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování a cestujícím poskytnout takovýto důkaz bezplatně v souladu s vnitrostátními předpisy o přístupu k dokumentům.

5.2 **„Vnitřní“ a „vnější“ události**

5.2.1 *Pojem*

Podle ustálené judikatury Soudního dvora týkající se pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, události, jejichž původ je „vnitřní“, je třeba odlišit od událostí, jejichž původ je „vnější“ ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci ([121])..

„Vnější“ události vyplývají z vnějších okolností, které jsou v praxi více či méně časté, ale letecký dopravce nad nimi nemá kontrolu, neboť jsou způsobeny přírodním vlivem nebo jednáním třetí osoby, jako např. jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti ([122]). „Vnější“ události se obecně považují za mimořádné okolnosti.

Události, které nejsou „vnější“, by se měly v případě provozujícího leteckého dopravce považovat za „vnitřní“, a tudíž nejsou mimořádnými okolnostmi.

5.2.2 *„Vnitřní“ události*

– Technické závady letadla

Soudní dvůr ([123]) dále objasnil, že technickou závadu odhalenou při údržbě letadel nebo technickou závadu vzniklou z důvodu nedostatku takové údržby nelze považovat za „mimořádné okolnosti“. Soudní dvůr zastává názor, že i v případě, že technickou závadu, která vznikla neočekávaně, nelze přičíst nedostatečné údržbě a není odhalena při běžných kontrolách údržby, nespadá do definice „mimořádných okolností“, je-li vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

([118]) Věc C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, bod 17, a citovaná judikatura.
([119]) Věc C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, bod 22.
([120]) Věc C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, bod 23; věc C-12/11, McDonagh, EU:C:2013:43, bod 29; věc C-257/14, van der Lans, EU:C:2015:618, bod 36. a pozdější případy.
([121]) Soudní dvůr toto rozlišení poprvé provedl ve věci C-28/20, Airhelp Ltd, EU:C:2021:226, bod 39.
([122]) Věc C-28/20, Airhelp Ltd, EU:C:2021:226, bod 41.
([123]) Věc C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, bod 25.

Například porucha zapříčiněná předčasným selháním některých součástí letadla může představovat nepředvídanou událost. Tato porucha však zůstává vnitřně spjata s velmi složitým systémem fungování letadla, jež letecký dopravce provozuje v často náročných, či dokonce extrémních podmínkách – zejména meteorologických, a navíc je nasnadě, že žádná součást letadla nevydrží navždy. Proto je třeba vycházet z toho, že tato nepředvídaná událost je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce ([124]).

Totéž v zásadě platí i pro poruchu dílu, který je nahrazen novým dílem pouze z důvodu závady (díl „on condition") ([125]).

Skrytá výrobní vada, kterou odhalí konstruktér letadel nebo příslušný orgán, nebo škody na letadlech způsobené akty sabotáže či terorismu by se však za mimořádné okolnosti považovaly. To platí i v případě, že výrobce informoval leteckého dopravce o existenci závady několik měsíců před letem ([126]).

– Mobilní nástupní schůdky

Soudní dvůr ([127]) objasnil, že náraz mobilních nástupních schůdků do letadla nelze považovat za „mimořádnou okolnost", která zprošťuje leteckého dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Mobilní schůdky nebo můstky jsou nutně používány v letecké dopravě cestujících, takže letečtí dopravci pravidelně čelí situacím, které jsou výsledkem používání takovéhoto zařízení. Za těchto okolností musí být srážka letadla s takovými mobilními schůdky považována za vnitřní událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Mimořádné okolnosti by se uplatnily například v případě škod na letadlech způsobených aktem, jenž nesouvisí s běžnými službami letiště, jako jsou akty terorismu či sabotáže.

– Neočekávaná nepřítomnost členů posádky

Pokud je člen posádky, jehož přítomnost je nezbytná k zajištění letu, nečekaně nepřítomen krátce před plánovaným odletem z důvodu nemoci nebo dokonce neočekávaného úmrtí, nespadá to pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 ([128]).

– Stávky zaměstnanců leteckých společností

Soudní dvůr rozhodl, že stávku zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce nelze považovat za mimořádnou okolnost, pokud je tato stávka spojena s požadavky souvisejícími s pracovními vztahy mezi leteckým dopravcem a jeho zaměstnanci, jako je tomu v případě vyjednávání o platech ([129]).

Toto zjištění se týká i stávek organizovaných odbory ([130]) a „divokých stávek", které vyhlásili zaměstnanci leteckých společností po překvapivém oznámení restrukturalizace leteckého dopravce ([131]). Stávka zaměstnanců provozujícího leteckého dopravce ze solidarity se stávkou proti mateřské společnosti tohoto leteckého dopravce rovněž nespadá pod pojem mimořádných okolností ([132]).

Stávková opatření přijatá k prosazení nároků těchto pracovníků v mateřské společnosti nespadají pod pojem mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004; zda proběhlo předchozí jednání se zástupci zaměstnanců, je v tomto ohledu bezvýznamné ([133]).

([124]) Věc C-257/14, van der Lans, EU:C:2015:618, body 40, 41 a 42.
([125]) Věc C-832/18, Finnair, EU:C:2020:204, bod 43.
([126]) Věc C-411/23, D., EU:C:2024:498, bod 42; viz také věc C-385/23, Finnair, EU:C:2024:497, body 37 a 39.
([127]) Věc C-394/14, Siewert, EU:C:2014:2377, body 19 a 20.
([128]) Spojené věci C-156/22, C-157/22 a C-158/22, TAP Portugal, EU:C:2023:393, bod 26.
([129]) Věc C-28/20, Airhelp Ltd, EU:C:2021:226, bod 37.
([130]) Věc C-28/20, Airhelp Ltd, EU:C:2021:226, bod 44.
([131]) Věc C-195/17, Krüsemann and Others, EU:C:2018:258, bod 48.
([132]) Věc C-613/20, Eurowings, EU:C:2021:820, bod 34.
([133]) Věc C-287/20, Ryanair DAC, EU:C:2022:1, bod 33.

Vychází-li však takováto stávka z požadavků, které mohou splnit pouze orgány veřejné moci, a které se tedy vymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, může představovat mimořádnou okolnost ([134]).

5.2.3 *„Vnější" události*

Soudní dvůr v různých případech posuzoval situace vzniklé v důsledku přírodních událostí nebo jednání třetích stran. Tyto události lze obecně považovat za mimořádné okolnosti.

Některé příklady jsou uvedeny níže.

a) Náraz ptáka

Střet letounu s ptákem ani škody způsobené tímto střetem nejsou vnitřně spjaty se systémem fungování letadla. Z důvodu své povahy či původu nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce, a proto se vymykají jeho účinné kontrole. Tento střet lze proto považovat za mimořádnou okolnost ([135]).

Soudní dvůr rovněž upřesnil, že je bezvýznamné, zda zmíněný střet skutečně způsobil škodu na předmětném letadle. Cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, který sleduje nařízení (ES) č. 261/2004, jak je upřesněn v 1. bodě odůvodnění tohoto nařízení, totiž znamená, že letečtí dopravci nesmí být nabádáni k tomu, aby se zdrželi přijímání opatření, jež si vyžaduje takováto nehoda, a upřednostňovali zachování a dochvilnost svých letů před cílem letové bezpečnosti ([136])..

V jiném případě Soudní dvůr rozhodl, že přerušení fáze vzletu letadla způsobené nárazem ptáka, které vedlo k nouzovému brzdění a poškození pneumatik letadla, spadá pod pojem mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 ([137]).

b) Srážka s jinými letadly nebo letištními vozidly

Srážka stojícího letadla s letadlem jiné letecké společnosti způsobená pohybem letadla jiné letecké společnosti spadá pod pojem mimořádných okolností ([138]).

Technická závada letadla stojícího na letišti způsobená srážkou cateringového vozidla třetí osoby s letadlem může rovněž spadat pod pojem mimořádných okolností ([139]).

c) Poškození letadla cizím předmětem

Poškození letadla způsobené cizím předmětem, jako je volný úlomek nacházející se na letištní dráze, spadá pod pojem mimořádných okolností ([140]).

d) Palivo na dráze

Přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu uskutečněného z tohoto letiště nebo na něj, se vztahuje pojem mimořádných okolností, pokud dotčené palivo nepochází z letadla dopravce, který uskutečnil tento let ([141]).

([134]) Věc C-28/20, Airhelp Ltd, EU:C:2021:226, bod 45.
([135]) Věc C-315/15, Pešková a Peška, EU:C:2017:342, bod 24.
([136]) Věc C-315/15, Pešková a Peška, EU:C:2017:342, bod 25.
([137]) Věc C-302/22, Freebird Airlines Europe Ltd, EU:C:2022:748, bod 23.
([138]) Věc C-264/20, Airhelp, EU:C:2021:26, bod 26.
([139]) Věc C-659/21, Orbest, EU:C:2022:254, bod 27.
([140]) Věc C-501/17, Germanwings, EU:C:2019:288, bod 34.
([141]) Věc C-159/18, Moens, EU:C:2019:535, bod 22.

e) Výpadek systému dodávek pohonných hmot letadlům

Pokud letiště odletu dotyčných letů nebo letadla odpovídá za řízení systému dodávek pohonných hmot letadlům, lze všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot považovat za mimořádnou okolnost ([142]).

f) Cestující s rušivým chováním; rychlá zdravotnická pomoc

Pokud rušivé chování cestujícího přiměje velitele letadla odklonit dotyčný let na jiné letiště, než je letiště příletu, aby vysadil tohoto cestujícího nebo cestující a vyložil jeho (jejich) zavazadla, spadá to pod pojem mimořádných okolností, pokud provozující letecký dopravce nepřispěl ke vzniku tohoto chování nebo neopomenul přijmout vhodná opatření vzhledem k varovným signálům o takovém chování ([143]).

Kromě toho by se pojem mimořádných okolností vztahoval na vyvedení cestujícího z letadla z důvodu rychlé zdravotnické pomoci.

g) Výbuch sopky

Okolnosti, jako je uzavření části evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky Eyjafjallajökull, představují mimořádné okolnosti ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 ([144]).

h) Přetížení letiště kvůli špatným povětrnostním podmínkám

V souladu s 14. bodem odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 by situace, kdy je provozující letecký dopravce nucen zpozdit nebo zrušit let na přetíženém letišti kvůli špatným povětrnostním podmínkám, včetně případů, kdy tyto podmínky mají za následek nedostatečnou kapacitu, vyplývala z mimořádných okolností.

i) Vnější stávky

Stávky, jež nejsou vnitřně spjaty s činností leteckého dopravce, jako jsou stávková hnutí řídících letového provozu nebo zaměstnanců letiště, mohou být mimořádnými okolnostmi vzhledem k tomu, že takováto stávková hnutí nespadají do výkonu činnosti tohoto dopravce, a vymykají se tedy jeho účinné kontrole ([145]).

j) Nedostatek personálu poskytujícího služby nakládky zavazadel

Situace, kdy provozovatel letiště odpovědný za nakládku zavazadel do letadel, nemá dostatek personálu, může představovat mimořádnou okolnost ([146]).

5.3 **Přiměřená opatření, jejichž přijetí lze od leteckého dopravce očekávat za mimořádných okolností**

Vyskytnou-li se mimořádné okolnosti, musí letecký dopravce prokázat, že jim nebylo možno zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, aby se zprostil povinnosti platit náhradu škody.

Jinými slovy, pokud takovéto okolnosti nastanou, je na provozujícím leteckém dopravci, aby prokázal, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu. Avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době ([147]).

([142]) Věc C-308/21, SATA International – Azores Airlines, EU:C:2022:533, bod 28.
([143]) Věc C-74/19, Transport Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, bod 48.
([144]) Věc C-12/11, McDonagh, EU:C:2013:43, bod 34.
([145]) Věc C-28/20, Airhelp Ltd, EU:C:2021:226, body 42 a 43.
([146]) Věc C-405/23, Touristic Aviation Services Limited, EU:C:2024:408, bod 30.
([147]) Věc C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, bod 36, a citovaná judikatura.

Soudní dvůr ([148]) mimoto konstatoval, že podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 lze od leteckého dopravce požadovat, aby včas plánoval využití svých prostředků tak, aby mohl uskutečnit plánovaný let poté, co pominou mimořádné okolnosti, tedy v určitém časovém rozmezí po plánovaném čase odletu. Letecký dopravce by měl zejména počítat s určitou časovou rezervou, která mu dle možností dovolí uskutečnit celý let, jakmile mimořádné okolnosti pominou. Tuto časovou rezervu je nutno posoudit v každém jednotlivém případě.

Ustanovení čl. 5 odst. 3 však nelze vykládat tak, že v rámci přiměřených opatření ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve všech situacích, ve kterých nastanou mimořádné okolnosti. V tomto ohledu budou mít letečtí dopravci obecně dostupných více zdrojů na domovské základně než v destinacích, což jim nabídne více příležitostí k omezení dopadu mimořádných okolností. Posouzení schopnosti leteckého dopravce uskutečnit celý plánovaný let v nových podmínkách vyplývajících ze vzniku mimořádných okolností je nutno provést tak, aby bylo zajištěno, že rozsah požadované časové rezervy nepovede k tomu, že by letecký dopravce byl nucen přistoupit k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době ([149]).

Co se týká technických závad, skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, sama o sobě nepostačuje k prokázání, že tento letecký dopravce přijal všechna přiměřená opatření, aby byl osvobozen od povinnosti náhrady škody ([150]).

5.4 **Mimořádné okolnosti při předchozím letu stejným letadlem**

Aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu, může se dovolávat mimořádné okolnosti, kterou byl dotčen předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem, pod podmínkou, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zpožděním nebo zrušením následujícího letu ([151]).

V jiném případě Soudní dvůr upřesnil, že v případě významného zpoždění při příletu se provozující letecký může dovolávat mimořádné okolnosti, kterou nebyl dotčen uvedený zpožděný let, ale předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem v rámci třetí rotace tohoto letadla předcházející předmětnému letu, pod podmínkou, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této mimořádné okolnosti a významným zpožděním následujícího letu na příletu ([152]).

6. **PRÁVA CESTUJÍCÍCH V PŘÍPADĚ ROZSÁHLÉHO NARUŠENÍ CESTY**

6.1 **Obecné souvislosti**

Nařízení (ES) č. 261/2004 neobsahuje zvláštní ustanovení pro případ narušení cest velkého rozsahu, jako byl výbuch sopky na Islandu v roce 2010 nebo vypuknutí pandemie COVID-19 v roce 2020. Právo na náhradu škody v případě zrušení letu je však spojeno s tím, že letecký dopravce cestujícímu zrušení letu dostatečným způsobem neoznámil. Na tento aspekt se tedy vztahují úvahy v oddíle 4.4 o právu na náhradu škody.

6.2 **Právo na přesměrování nebo na proplacení výdajů**

Pokud jde o přesměrování, okolnosti rozsáhlého narušení cesty mohou zasáhnout do práva zvolit si přesměrování při „nejbližší příležitosti“. Letecký dopravce může zjistit, že není možné cestujícího v krátké době přesměrovat do zamýšleného cílového místa určení. Kromě toho nemusí být po určitou dobu jasné, kdy bude přesměrování možné. Tato situace může nastat například tehdy, pokud členský stát pozastaví lety do určitých zemí nebo z těchto zemí. V závislosti na konkrétním případu proto může nejbližší možnost přesměrování značně zpožděná nebo může být značně nejistá. V důsledku toho může být pro cestujícího výhodnější proplacení ceny letenky nebo přesměrování na pozdější termín „podle přání cestujícího“.

([148]) Věc C-294/10, Eglītis and Ratnieks, EU:C:2011:303, bod 37.
([149]) Věc C-264/20, Airhelp, EU:C:2021:26, bod 33.
([150]) Věc C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, bod 43.
([151]) Věc C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, EU:C:2020:460, bod 55.
([152]) Věc C-826/19, Austrian Airlines, EU:C:2021:318, bod 57.

Pokud jde o proplacení výdajů, v případech, kdy si cestující rezervuje odděleně let tam a zpáteční let, přičemž let tam je zrušen, má cestující nárok na náhradu pouze za zrušený let, tj. v tomto případě za let tam.

Pokud jsou však let tam a zpáteční let součástí stejné rezervace, i když je provozují různí letečtí dopravci, měly by být cestujícím v případě zrušení letu tam nabídnuty dvě možnosti: náhradu pořizovací ceny celé letenky (tj. oba lety), nebo přesměrování na jiný let s ohledem na let tam.

6.3 **Právo na poskytnutí péče**

Nařízení (ES) č. 261/2004 neobsahuje žádná ustanovení, která by uznávala samostatnou kategorii „obzvláště mimořádných“ událostí kromě mimořádných okolností uvedených v čl. 5 odst. 3. Letecký dopravce je proto povinen plnit své povinnosti, včetně povinností podle článku 9 nařízení (ES) č. 261/2004, i když situace, ze které tyto povinnosti vyplývají, trvá dlouhou dobu. Za těchto okolností a při těchto událostech jsou cestující v obzvláště nepříjemné situaci ([153]). Smyslem nařízení (ES) č. 261/2004 je zajistit, aby v případě, že dojde k výjimečným událostem, bylo přiměřeně postaráno zejména o cestující, kteří čekají na přesměrování podle čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004.

6.4 **Právo na náhradu škody**

Právo na náhradu škody za zrušení letu podle čl. 5 odst. 1 a článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004 se neuplatní v případě zrušení letu provedeného více než čtrnáct dní předem nebo pokud je zrušení letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření.

Komise se domnívá, že pokud orgány veřejné moci přijmou opatření, jejichž cílem je zmírnit dopady krizové situace vedoucí k rozsáhlému narušení cesty, nejsou tato opatření svou povahou a původem vlastní běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců a jsou mimo jejich účinnou kontrolu.

Ustanovení čl. 5 odst. 3 ruší právo na náhradu škody za podmínky, že dané zrušení „je způsobeno“ mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

Tato podmínka by měla být považována za splněnou, pokud orgány veřejné moci buď zakážou určité lety, nebo omezí pohyb osob způsobem, který fakticky vylučuje provozování daného letu.

Tato podmínka může být splněna také tehdy, pokud ke zrušení letu dojde za okolností, kdy odpovídající pohyb osob není zcela zakázán, ale omezuje se na osoby, na které se vztahují výjimky (například státní příslušníci nebo obyvatelé daného státu).

Pokud žádná tato osoba na konkrétní let nenastoupí, zůstane let prázdný nebo bude zrušen. V těchto situacích může být letecký dopravce oprávněn nečekat do poslední chvíle, ale zrušit let včas, aby mohla být přijata vhodná organizační opatření, a to i pokud jde o péči, kterou musí letečtí dopravci poskytnout svým cestujícím. V těchto případech a v závislosti na okolnostech může být zrušení stále považováno za „způsobené“ opatřením přijatým orgány veřejné moci. V závislosti na okolnostech to může opět platit i pro lety v opačném směru, než jsou lety, kterých se přímo týkají cestovní omezení uložená orgány veřejné moci.

Pokud se letecká společnost rozhodne zrušit určitý let a prokáže, že toto rozhodnutí bylo odůvodněno bezpečností nebo ochranou posádky, mělo by být toto zrušení rovněž považováno za „způsobené“ mimořádnými okolnostmi.

Výše uvedené úvahy nejsou a nemohou být vyčerpávající, neboť do působnosti čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 mohou spadat i další specifické okolnosti, které nastanou v konkrétní krizové situaci.

([153]) Věc C-12/11, McDonagh, EU:C:2013:43, bod 30 a bod 4.3.3 pokynů pro výklad.

7. NÁHRADA ŠKODY, PROPLACENÍ VÝDAJŮ, PŘESMĚROVÁNÍ A POSKYTNUTÍ PÉČE V PŘÍPADĚ MULTIMODÁLNÍ DOPRAVY

Na cesty, které v rámci jedné jediné přepravní smlouvy kombinují vícero druhů dopravy (například cesty vlakem a letadlem prodávané dohromady jako jedna jediná cesta), se nařízení (ES) č. 261/2004 nevztahuje a nevztahuje se na ně ani žádný jiný právní předpis EU o právech cestujících v jiných druzích dopravy ([154]). Pokud cestující kvůli zpoždění vlaku zmešká letadlo, mohl by se dovolávat pomoci podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ([155]) pouze ve vztahu k cestě vlakem, a to jen v případě, že by byl do cílové stanice dopraven se zpožděním 60 minut či více ([156]). Stejně tak se použijí jiné předpisy při zmeškání letu kvůli zpoždění plavidla nebo autokaru v případě cesty v rámci jediné přepravní smlouvy ([157]). Pokud je však multimodální doprava součástí kombinace s jinými cestovními službami (např. ubytováním), může být příslušný pořadatel souborných služeb podle směrnice (EU) 2015/2302 odpovědný také za zmeškané lety a dopad na souborné služby jako celek.

8. STÍŽNOSTI U VNITROSTÁTNÍCH SUBJEKTŮ ODPOVĚDNÝCH ZA PROSAZOVÁNÍ, SUBJEKTŮ ALTERNATIVNÍHO ŘEŠENÍ SPORŮ A OCHRANY SPOTŘEBITELE PODLE NAŘÍZENÍ O SPOLUPRÁCI V OBLASTI OCHRANY SPOTŘEBITELE

8.1 Stížnosti u vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování

Cestující si mohou stěžovat u kteréhokoli vnitrostátního subjektu odpovědného za prosazování určeného členským státem na údajné porušení nařízení (ES) č. 261/2004, a to na kterémkoli letišti EU nebo v souvislosti s jakýmkoli letem ze třetí země na toto letiště ([158]).

Aby se zajistilo účinné vyřizování stížností a bezpečné právní prostředí pro letecké dopravce a další potenciálně zúčastněné podniky, doporučuje Komise cestujícím, aby se se stížnostmi obraceli na:

— vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování země odletu v případě letů z EU a letů z EU do třetích zemí a

— vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování země příletu v případě letů ze zemí mimo EU.

Cestující, kteří se domnívají, že letecký dopravce porušil jejich práva, by měli podat stížnost v přiměřené lhůtě a v souladu se lhůtami stanovenými vnitrostátními právními předpisy ([159]).

Cestující by si měli nejprve stěžovat leteckému dopravci. Pouze v případě nesouhlasu s odpovědí leteckého dopravce nebo v případě, že letecký dopravce neposkytne žádnou uspokojivou odpověď, by cestující měli podat stížnost vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování. Komise doporučuje, aby byla odpověď leteckého dopravce poskytnuta do dvou měsíců a aby nebyla uložena žádná omezení ohledně použití jednoho z úředních jazyků EU.

Je důležité poznamenat, že Soudní dvůr ([160]) se domnívá, že podle nařízení (ES) č. 261/2004 nejsou vnitrostátní subjekty odpovědné za prosazování povinny na základě takových stížností jednat s cílem zaručit v každém případě práva jednotlivým cestujícím. Vnitrostátní subjekt odpovědný za prosazování proto není povinen přijmout v jednotlivých případech donucovací opatření vůči leteckým dopravcům s cílem přinutit je k poskytnutí náhrady stanovené v nařízení (ES) č. 261/2004, jeho úloha při ukládání sankcí podle čl. 16 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 spočívá v přijetí opatření v odezvě na porušení, jež dotyčný subjekt odhalí při výkonu všeobecného dohledu podle čl. 16 odst. 1.

([154]) Tato pravidla jsou navržena, viz návrh COM(2013) 130 final a návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o právech cestujících v souvislosti s multimodálními cestami (COM(2023) XXX ze dne 29. 11. 2023).

([155]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/782 ze dne 29. dubna 2021 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě (Úř. věst. L 172, 17.5.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/782/oj).

([156]) Článek 20 nařízení (EU) 2021/782.

([157]) V tomto ohledu viz nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1177/2010 ze dne 24. listopadu 2010 o právech cestujících při cestování po moři a na vnitrozemských vodních cestách a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 334, 17.12.2010, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/1177/oj) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 181/2011 ze dne 16. února 2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004, Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/181/oj).

([158]) Ustanovení čl. 16 odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004.

([159]) Věc C-139/11, Cuadrench Moré, EU:C:2012:741, bod 33.

([160]) Spojené věci C-145/15 a C-146/15, Ruijssenaars and Others, EU:C:2016:187, body 32, 36 a 38.

Podle Soudního dvora však nařízení (ES) č. 261/2004 nebrání členským státům přijmout právní předpisy, které ukládají vnitrostátnímu subjektu odpovědnému za prosazování povinnost přijmout opatření v reakci na jednotlivé stížnosti ([161]). Členské státy mají možnost rozhodnout, jaké pravomoci hodlají svěřit svým vnitrostátním subjektům za účelem ochrany práv cestujících.

Tyto rozsudky nemají vliv na povinnost vnitrostátních subjektů odpovědných za prosazování poskytnout v souladu se zásadami řádné správy stěžovatelům na základě jejich stížnosti informovanou odpověď. Komise se domnívá, že správná praxe vyžaduje, aby byli cestující informováni rovněž o možných opravných prostředcích či jiných opatřeních, která mohou přijmout, pokud s posouzením svého případu nesouhlasí. Cestující by měl mít právo se rozhodnout, zda si přeje být zastoupen jinou osobou nebo subjektem.

8.2 **Alternativní řešení sporů**

Právní rámec EU pro alternativní řešení sporů má spotřebitelům umožnit účinně se domáhat svých práv ve sporech s obchodníky ohledně nákupu výrobku nebo služby. Zatímco investice do soudního řízení z hlediska nákladů a času může být odrazující a neformální nástroje mohou být nedostatečné, orgány alternativního řešení sporů s osvědčením kvality podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ([162]) by měly spor vyřešit do 90 dnů, a to bez jakýchkoli nákladů pro spotřebitele nebo pouze s nominálními náklady.

Spotřebitelé mají přístup k subjektům alternativního řešení sporů s osvědčením kvality, pokud mají bydliště v EU a obchodník je usazen v EU. Nejsou-li letečtí dopravci podle vnitrostátních právních předpisů povinni účastnit se postupů u subjektů alternativního řešení sporů, je vhodné, aby se k účasti na příslušných postupech zavázali dobrovolně a informovali o tom své zákazníky.

Přístup spotřebitelů k subjektům alternativního řešení sporů doplňuje možnost cestujících podávat stížnosti vnitrostátním subjektům odpovědným za prosazování podle nařízení (ES) č. 261/2004.

8.3 **Další prostředky, které zúčastněným stranám pomohou při uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004**

Pomoc zúčastněným stranám při uplatňování nařízení (ES) č. 261/2004 probíhá několika způsoby.

První se týká spolupráce v oblasti ochrany spotřebitele podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2394 ([163]), kterým se zřizuje mechanismus koordinace a spolupráce mezi vnitrostátními orgány pro vymáhání práv spotřebitelů. Spolupráce mezi těmito orgány je nezbytná k zajištění jednotného uplatňování právních předpisů o právech spotřebitelů na jednotném trhu a k vytvoření rovných podmínek pro podniky. Nařízení (EU) 2017/2394 se vztahuje na situace, kdy jsou ohroženy kolektivní zájmy spotřebitelů, a uděluje vnitrostátním orgánům dodatečné vyšetřovací a donucovací pravomoci k zastavení porušování pravidel ochrany spotřebitele v přeshraničních případech.

Nařízení (EU) 2017/2394 uvádí nařízení (ES) č. 261/2004 o právech cestujících v letecké dopravě jako jeden z právních nástrojů na ochranu zájmů spotřebitelů. To znamená, že práva cestujících stanovená v nařízení (ES) č. 261/2004 lze vymáhat v rámci mechanismu koordinace a spolupráce zřízeného nařízením (EU) 2017/2394, pokud jsou v přeshraničním kontextu ohroženy kolektivní zájmy spotřebitelů.

([161]) Věc C-597/20, LOT, EU:C:2022:735, bod 26.

([162]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2013/11/EU ze dne 21. května 2013 o alternativním řešení spotřebitelských sporů a o změně nařízení (ES) č. 2006/2004 a směrnice 2009/22/ES (směrnice o alternativním řešení spotřebitelských sporů) (Úř. věst. L 165, 18.6.2013, s. 63, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2013/11/oj).

([163]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2017/2394 ze dne 12. prosince 2017 o spolupráci mezi vnitrostátními orgány příslušnými pro vymáhání dodržování právních předpisů na ochranu zájmů spotřebitelů a o zrušení nařízení (ES) č. 2006/2004 (Úř. věst. L 345, 27.12.2017, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2394/oj).

Směrnice (EU) 2020/1828 ([164]) poskytuje další nástroj k prosazování práv cestujících ve větším měřítku. Z této směrnice vyplývá, že zástupné žaloby jsou žaloby podané oprávněnými subjekty u vnitrostátních soudů nebo správních orgánů jménem skupin spotřebitelů s cílem dosáhnout opatření na zdržení se jednání (tj. zastavení nezákonných praktik obchodníků), opatření ke zjednání nápravy (jako je vrácení peněz nebo náhrada škody) nebo jak opatření na zdržení se jednání, tak opatření ke zjednání nápravy. Cílem směrnice je chránit kolektivní zájmy spotřebitelů v mnoha oblastech, zejména v oblasti cestovního ruchu. Vztahuje se na žaloby podané proti porušení nařízení (ES) č. 261/2004, které uvádí mezi akty práva EU, jež spadají do její působnosti. Cestující, kteří se setkali s problémy v přeshraničních situacích, se mohou mimoto obrátit na síť evropských spotřebitelských center ([165]) (ECC-Net). Tato síť informuje spotřebitele o jejich právech podle unijních a vnitrostátních právních předpisů o ochraně spotřebitele, poskytuje bezplatné poradenství ohledně možných způsobů řešení stížností spotřebitelů, nabízí přímou pomoc při řešení stížností s obchodníky smírnou cestou a v případě, že nemůže pomoci sama, nasměruje spotřebitele na příslušný subjekt. Cestující se také mohou obrátit na vnitrostátní spotřebitelské organizace, které jim poskytnou informace a přímou pomoc při uplatňování jejich práv podle nařízení (ES) č. 261/2004.

9. **PODÁNÍ ŽALOBY PODLE NAŘÍZENÍ (ES) č. 261/2004**

9.1 **Příslušnost pro podání žaloby podle nařízení (ES) č. 261/2004**

Úvodem je třeba poznamenat, že nařízení (ES) č. 261/2004 neobsahuje pravidla o mezinárodní příslušnosti soudů členských států, otázka příslušnosti bude tedy přezkoumána na základě nařízení (EU) č. 1215/2012 ([166]).

V případě letů z jednoho členského státu do druhého uskutečněných na základě smlouvy s jediným provozujícím leteckým dopravcem lze žalobu o náhradu škody podle nařízení (ES) č. 261/2004 podat podle volby žalobce vnitrostátnímu soudu, v jehož obvodě se nachází místo odletu, nebo místo příletu letadla, která jsou sjednána ve smlouvě o přepravě ([167]), a to podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1215/2012. Podle čl. 4 odst. 1 nařízení (EU) č. 1215/2012 mají cestující rovněž možnost podat žalobu soudům v místě bydliště žalovaného (tj. sídla leteckého dopravce).

Soudní dvůr v několika svých rozhodnutích potvrdil, že i v případě navazujících letů, které sestávají z jediné potvrzené rezervace na celou trasu a jsou rozděleny do několika úseků, mohou cestující podat žalobu buď v místě odletu, nebo v místě příletu. Soudní dvůr konkrétně rozhodl, že podle nařízení (EU) č. 1215/2012 lze podat žalobu u vnitrostátního soudu v místě příletu druhého úseku letu, pokud přepravu na jednotlivých úsecích letu uskutečňovali dva různí letečtí dopravci a pokud se žaloba o náhradu škody zakládá na narušení přepravy, ke kterému došlo v prvním z těchto letů, který uskutečnil letecký dopravce, který není smluvní protistranou dotčených cestujících ([168]).

Stejně tak lze podat žalobu u vnitrostátního soudu v místě odletu prvního úseku, pokud žaloba na náhradu škody má základ ve zrušení posledního úseku letu a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu tento poslední úsek ([169]).

V případě navazujících letů sestávajících ze dvou nebo více úseků, na nichž je přeprava zajišťována různými leteckými dopravci, však nelze podat žalobu u vnitrostátního soudu v místě příletu prvního úseku letu, pokud je žaloba na náhradu škody podána výlučně v důsledku zpoždění letu na prvním úseku zapříčiněného zpožděným vzlétnutím a směřuje proti leteckému dopravci zajišťujícímu první úsek letu ([170]).

([164]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1828 ze dne 25. listopadu 2020 o zástupných žalobách na ochranu kolektivních zájmů spotřebitelů a o zrušení směrnice 2009/22/ES (Úř. věst. L 409, 4.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2020/1828/oj).
([165]) https://www.eccnet.eu.
([166]) Věc C-204/08, Rehder, EU:C:2009:439, bod 28.
([167]) Věc C-204/08, Rehder, EU:C:2009:439, bod 47.
([168]) Spojené věci C-274/16, C-447/16 a C-448/16, flightright, EU:C:2018:160, bod 78.
([169]) Věc C-606/19, flightright, EU:C:2020:101, bod 36.
([170]) Věc C-20/21, LOT Polish Airlines, EU:C:2022:71, bod 27.

Pokud jde o otázku správného adresáta soudního řízení, Soudní dvůr rozhodl, že soud členského státu není příslušný k projednání sporu týkajícího se žaloby na náhradu škody směřující proti letecké společnosti se sídlem na území jiného členského státu, z důvodu, že tato společnost má v obvodu soudu, jemuž byla věc předložena, pobočku, jestliže se tato pobočka nepodílela na právním vztahu mezi společností a dotyčným cestujícím ([171]).

Pokud jde o otázku, zda může letecký dopravce ve svých smluvních podmínkách zakázat, aby cestující pověřili třetí osobu podáváním žalob jejich jménem, Soudní dvůr upřesnil, že článek 15 nařízení (ES) č. 261/2004 brání tomu, aby bylo do přepravní smlouvy zahrnuto ujednání zakazující postoupení práv, která má cestující v letecké dopravě vůči provozujícímu leteckému dopravci podle ustanovení tohoto nařízení ([172]).

Pokud byl let součástí smlouvy o souborných službách pro cestu, může cestující podle nařízení (EU) č. 1215/2012 podat žalobu na náhradu škody proti provozujícímu leteckému dopravci, i když mezi ním a leteckým dopravcem nebyla uzavřena žádná smlouva ([173]).

Pokud jde o příslušnost k řízení o nárocích podle Montrealské úmluvy, Soudní dvůr objasnil následující: zatímco územní příslušnost pro nárok na náhradu škody podle nařízení (ES) č. 261/2004 by měla být posuzována podle nařízení (EU) č. 1215/2012, příslušnost pro dodatečný nárok na náhradu další škody spadající do oblasti působnosti Montrealské úmluvy by měla být posuzována podle této úmluvy ([174]).

9.2 **Lhůta pro podání žaloby podle nařízení (ES) č. 261/2004**

Nařízení (ES) č. 261/2004 nestanoví lhůty pro podání žaloby u vnitrostátních soudů. Tato otázka spadá do působnosti předpisů jednotlivých členských států o promlčení žaloby. Dvouletá promlčecí lhůta podle Montrealské úmluvy není pro žaloby podané podle nařízení (ES) č. 261/2004 relevantní a nedotýká se vnitrostátních právních předpisů členských států, jelikož opatření k náhradě škody stanovená v nařízení (ES) č. 261/2004 nespadají do oblasti působnosti zmíněné úmluvy, poněvadž mají odčinit nepříjemnosti způsobené cestujícím, přičemž představují dodatečná opatření k systému náhrady škody stanovenému v úmluvě. Z toho vyplývá, že v členských státech se tyto lhůty mohou lišit ([175]).

10. **ODPOVĚDNOST LETECKÝCH DOPRAVCŮ PODLE MONTREALSKÉ ÚMLUVY**

Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, obecně známá jako „Montrealská úmluva“, byla schválena v Montrealu dne 28. května 1999. EU je smluvní stranou této úmluvy a některá její ustanovení byla začleněna do práva EU nařízením (ES) č. 2027/97, jehož cílem je chránit práva cestujících v letecké dopravě v EU, a nařízením (ES) č. 261/2004.

a) Slučitelnost nařízení (ES) č. 261/2004 s Montrealskou úmluvou:

Soudní dvůr ([176]) potvrdil, že požadavky na poskytnutí náhrady v případě zpoždění při příletu a na poskytnutí pomoci v případě zpoždění při odletu jsou slučitelné s Montrealskou úmluvou. Soudní dvůr se v této souvislosti domníval, že časová ztráta vyvolaná zpožděním letu představuje spíše „nepohodlí“ než „škodu“, kterou se má zabývat Montrealská úmluva. Toto odůvodnění bylo založeno na zjištění, že příliš velké zpoždění způsobí takřka totožné škody všem cestujícím a nařízení (ES) č. 261/2004 stanoví standardizovanou a okamžitou náhradu, zatímco Montrealská úmluva stanoví náhradu, která vyžaduje individuální posouzení rozsahu způsobené škody, jedná se tudíž o škodu, jež může být nahrazena pouze *a posteriori* a individuálně. Nařízení (ES) č. 261/2004 se tudíž uplatní dříve než Montrealská úmluva. Povinnost odškodnit cestující, jejichž lety byly zpožděny, podle nařízení (ES) č. 261/2004 proto nespadá do oblasti působnosti Montrealské úmluvy, představuje však dodatečnou povinnost k systému náhrady škody stanovenému v této úmluvě.

([171]) Věc C-464/18, Ryanair, EU:C:2019:311, bod 36.
([172]) Věc C-11/23, Eventmedia Soluciones SL, EU:C:2024:194, bod 26.
([173]) Věc C-215/18, Primera Air Scandinavia, EU:C:2020:235, bod 38.
([174]) Věc C-213/18, Guaitoli and Others, EU:C:2019:927, bod 44.
([175]) Věc C-139/11, Cuadrench Moré, EU:C:2012:741, bod 33.
([176]) Věc C-344/04, IATA and ELFAA, EU:C:2006:10, body 43, 45, 46 a 47; Spojené věci C-402/07 a C-432/07, Sturgeon and Others, EU:C:2009:716, bod 51.

b) Nařízení (ES) č. 2027/97 se vztahuje pouze na cestující přepravované „leteckým dopravcem“, tj. společností letecké dopravy s platnou provozní licencí ([177]) ve smyslu čl. 2 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení.

c) Podle článku 17 Montrealské úmluvy je cestujícím osoba, která je přepravována na základě „přepravní smlouvy“ ve smyslu článku 3 této úmluvy, a to i v případě, že nebyl vydán jednotlivý nebo hromadný doklad o přepravě ([178]).

d) Pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, jež stanoví odpovědnost leteckého dopravce za škody následkem smrti nebo zranění cestujícího, byl Soudním dvorem vyložen v několika rozhodnutích, například v těchto případech:

(i) **Převržení kelímku s kávou** – situace, které nastanou na palubě letadla, kdy předmět používaný pro poskytnutí služby cestujícím způsobil cestujícímu zranění, aniž je nutno zjišťovat, zda jsou tyto situace důsledkem rizika spojeného s leteckou dopravou ([179]), mohou spadat pod pojem „nehoda“.

(ii) **Pád na schodech** – situace, kdy cestující z nezjištěného důvodu upadne na mobilních schodech přistavených za účelem výstupu cestujících z letadla a zraní se, spadá pod pojem „nehoda“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, to i v případě, že dotyčný letecký dopravce v tomto ohledu neporušil povinnosti řádné péče a zajištění bezpečnosti ([180]).

(iii) **Tvrdé přistání** – pojem „nehoda“ nezahrnuje přistání, ke kterému došlo v souladu s postupy a provozními omezeními použitelnými na dotčené letadlo, včetně stanovených tolerancí a rozpětí týkajících se faktorů ovlivňujících výkonnost, které značně ovlivňují přistání, a při zohlednění technických pravidel a osvědčené praxe v oblasti provozu letadel, i kdyby dotyčný cestující vnímal toto přistání jako nepředvídanou událost ([181]).

(iv) **Duševní trauma** způsobené cestujícímu „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, které nesouvisí se „zraněním“ ve smyslu uvedeného ustanovení, musí být odškodněno stejně jako takové zranění, pokud poškozený cestující prokáže, že jeho duševní integrita byla narušena natolik závažně či v takové míře, že to má dopad na jeho celkový zdravotní stav a neobejde se bez léčby ([182]).

(v) **Neadekvátní zdravotnická první pomoc** poskytnutá na palubě letadla cestujícímu, která zhoršila zranění způsobená „nehodou“ ve smyslu čl. 17 odst. 1 Montrealské úmluvy, musí být považována za součást této nehody ([183]).

e) Ustanovení čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy by se mělo vykládat společně s čl. 3 odst. 3 této úmluvy, a to v tom smyslu, že se právo na náhradu škody a omezení odpovědnosti leteckého dopravce na 1 288 zvláštních práv čerpání v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění zavazadel vztahují i na cestujícího, který požaduje náhradu škody na základě ztráty, zničení, poškození nebo zpoždění zavazadla odbaveného na jméno jiného cestujícího, pokud zavazadlo ve skutečnosti obsahovalo věci prvního cestujícího. Cestující postižený zničením, ztrátou, poškozením nebo zpožděním zavazadla zapsaného na jméno jiné osoby musí mít proto nárok na odškodnění do výše 1 288 zvláštních práv čerpání, jestliže cestující mohou prokázat, že v zapsaném zavazadle byly ve skutečnosti jejich věci. Je na dotyčném cestujícím, aby toto uspokojivě prokázal vnitrostátnímu soudci, který může přihlédnout ke skutečnosti, že tito cestující jsou členy jedné rodiny, koupili si letenky společně nebo cestovali společně ([184]).

([177]) Věc C-240/14, Prüller-Frey, EU:C:2015:567, bod 29.
([178]) Věc C-6/14, Wucher Helicopter, EU:C:2015:122, body 36, 37 a 38.
([179]) Věc C-532/18, Niki Luftfahrt, EU:C:2019:1127, bod 43.
([180]) Věc C-589/20, Austrian Airlines, EU:C:2022:424, bod 24.
([181]) Věc C-70/20, Altenrhein Luftfahrt, EU:C:2021:379, bod 43.
([182]) Věc C-111/21, Laudamotion, EU:C:2022:808, bod 33.
([183]) Věc C-510/21, DB v Austrian Airlines, EU:C:2023:550, bod 28.
([184]) Věc C-410/11, Espada Sanchez, EU:C:2012:747, bod 35.

f) Částka stanovená v čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy, která je mezí odpovědnosti leteckého dopravce za zničení, ztrátu, poškození nebo zpoždění odbavených zavazadel, které nebyly předmětem zvláštního prohlášení o významu jejich dodání, představuje maximální výši náhrady škody. Nejedná se o paušální sazbu a cestující nemá na tuto částku nárok ze zákona ([185]).

g) Ustanovení čl. 22 odst. 2 Montrealské úmluvy – jež stanoví meze odpovědnosti leteckého dopravce za újmu vzniklou mimo jiné v důsledku ztráty zavazadel – zahrnuje jak majetkovou, tak i nemajetkovou újmu ([186]). Tento článek se použije i v případě zničení, ztráty, poškození nebo zpoždění odbavených invalidních vozíků nebo jiného vybavení pro mobilitu a pomocného vybavení, jak je definováno v čl. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 1107/2006, během přepravy. V tomto případě je odpovědnost leteckého dopravce omezena na částku uvedenou v předchozím odstavci, pokud cestující při podávání zavazadla leteckému dopravci neučiní zvláštní prohlášení o významu jeho dodání do místa určení a nezaplatí dodatečný příplatek, pokud byl o to požádán.

h) Při výkladu článků 19, 22 a 29 Montrealské úmluvy se Soudní dvůr ([187]) domníval, že letecký dopravce může být podle této úmluvy odpovědný vůči zaměstnavateli v případě škody způsobené zpožděním letu, kterým cestovali jeho zaměstnanci. Úmluva by se proto měla vykládat v tom smyslu, že se vztahuje nejen na škodu, která byla způsobena samotným cestujícím, ale rovněž na škodu vzniklou zaměstnavateli, s nímž byla uzavřena smlouva o mezinárodní přepravě cestujících. Ve svém rozsudku Soudní dvůr dodal, že leteckým dopravcům je však zaručeno, že jejich odpovědnost nemůže jít nad rámec meze „za každého cestujícího“ stanovené zmíněnou úmluvou vynásobené počtem dotyčných zaměstnanců/cestujících.

i) Stížnost musí být podána písemně ve lhůtách stanovených v čl. 31 odst. 2 Montrealské úmluvy, a to pod sankcí nepřípustnosti uplatnění jakýchkoliv nároků vůči dopravci. Tento požadavek je splněn, pokud je stížnost zaznamenána v informatizovaném systému leteckého dopravce jeho zástupcem, pokud tento cestující může ověřit správnost znění stížnosti, jak byla zapsána a zaznamenána do tohoto systému, a případně ji pozměnit či doplnit, nebo dokonce nahradit, před uplynutím lhůty stanovené v čl. 31 odst. 2 této úmluvy. A konečně, kromě požadavku, aby vzniklá škoda byla leteckému dopravci oznámena, nejsou pro stížnost stanoveny další hmotněprávní požadavky ([188]).

j) V případě žaloby o náhradu škody spadající do působnosti článku 19 Montrealské úmluvy si může cestující vybrat z několika soudů určených samotnou úmluvou v jejím článku 33: soud v místě sídla dopravce, soud v hlavním místě podnikání dopravce, soud v místě, kde má dopravce místo podnikání a kde byla smlouva uzavřena, nebo soud v místě určení. V tomto případě nezáleží na tom, zda se toto místo nachází v EU, jelikož soudní příslušnost se zakládá na úmluvě, jíž je EU stranou.

([185]) Věc C-86/19, Vueling Airlines, EU:C:2020:538, bod 35.
([186]) Věc C-63/09, Walz, EU:C:2010:251, bod 39.
([187]) Věc C-429/14, Air Baltic Corporation, EU:C:2016:88, body 29 a 49.
([188]) Věc C-258/16, Finnair, EU:C:2018:252, body 31, 37, 47 a 54.