

# Anonymizovaná verze

Překlad

C-188/20 – 1

Věc C-188/20

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

30. dubna 2020

**Předkládající soud:**

Landgericht Düsseldorf (Německo)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

6. dubna 2020

**Žalobci a navrhovatelé v odvolacím řízení:**

JG

LH

MI

NJ

**Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:**

Azurair GmbH i.L.

**Vedlejší účastnice řízení:**

alltours flugreisen gmbh

---

[omissis]

I.

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu, Německo)**

## Usnesení

ve věci

1. JG, dítěte zastoupeného zákonnými zástupci LH a MI,
2. LH,
3. MI,
4. NJ, dítěte zastoupeného zákonnými zástupci LH a MI,

žalobců a navrhovatelů v odvolacím řízení,

[*omissis*]

proti

Azurair GmbH i.L., zastoupené likvidátorkou OP,

žalované a odpůrkyni v odvolacím řízení,

[*omissis*]

[*omissis*]

vedlejší účastnice řízení:

alltours flugreisen gmbh, [*omissis*]

Düsseldorf,

[*omissis*]

22. občanskoprávní senát Landgericht Düsseldorf (zemský soud v Düsseldorfu, Německo)

po jednání konaném dne 28. února 2020

[*omissis*]

### **rozhodl takto:**

Řízení se přerušuje.

Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládají následující otázky týkající se výkladu unijního práva:

1. Má cestující „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a

kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10), pokud obdržel od provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, se kterým uzavřel smluvní vztah, „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004, kterým mu byla přislíbena přeprava určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, aniž provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy provedl pro tento let rezervaci místa u dotčeného leteckého dopravce a obdržel od něj potvrzení letu?

2. Musí být letecký dopravce považován ve vztahu k cestujícím za provozujícího leteckého dopravce ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004 tehdy, pokud tento cestující sice uzavřel smluvní vztah s provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, jenž mu přislíbil přepravu určitým letem, který je individualizován místem odletu a příletu, časem odletu a příletu, jakož i číslem letu, avšak provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nezarezoval cestujícím místo a tím ohledně tohoto letu nezaložil smluvní vztah s leteckým dopravcem?

3. Může „plánovaný čas příletu“ určitého letu ve smyslu čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 věty druhé a odst. 2 nařízení (ES) č. 261/2004 pro účely náhrady škody z důvodu zrušení nebo významného zpoždění letu vyplývat z „jiného důkazu“, který provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vystavil cestujícím nebo je k tomu zapotřebí letenka podle čl. 2 písm. f) nařízení (ES) č. 261/2004?

4. Představuje zrušení letu ve smyslu článku 2 písm. l) a čl. 5 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 případ, kdy provozující letecký dopravce přeloží let zarezervovaný v rámci souborné služby pro cesty, pobyty a zájezdy v rámci jednoho dne na dřívější čas o minimálně dvě hodiny a deset minut?

5. Může provozující letecký dopravce náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení (ES) č. 261/2004 snížit podle čl. 7 odst. 2 nařízení, jestliže se časové rozpětí přeložení letu na dřívější čas pohybuje v rámci v něm uvedených časových úseků?

6. Jedná se v případě oznámení o přeložení letu na dřívější čas, k němuž dojde před začátkem cesty, o nabídku přesměrování ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. a) a čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení (ES) č. 261/2004?

7. Ukládá čl. 14 odst. 2 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 provozujícímu leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího o tom, pod jakým přesným označením podniku a jakou adresou může požadovat tu kterou částku odstupňovanou podle vzdálenosti a případně jaké podklady musí přiložit?

### **Odůvodnění:**

#### I.

Žalobci požadují po žalované náhradu podle čl. 7 odst. 1 písm. b) 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 případech odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (dále jen „nařízení č. 261/2004“), z důvodu významného zpoždění na přeletu, příp. zrušení letů.

Žalobkyně č. 2 si dne 15. ledna 2018 zarezervovala pro sebe a ostatní žalobce u cestovní kanceláře soubornou službu pro cesty do Side/Turecko, kterou nabízela vedlejší účastnice řízení vystupující na podporu žalované (dále jen „vedlejší účastnice řízení“) jakožto provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Tato cesta zahrnovala leteckou dopravu do Antalye/Turecko a zpět. Žalobkyně č. 2 obdržela dokument označený jako „cestovní přihláška“ [omissis], v němž byly uvedeny lety žalované. Jako první byl uveden let s číslem ARZ 8711 z Düsseldorfu do Antalye dne 15. července 2018, u něhož byl uveden čas odletu v 06:00 hodin a čas přiletu v 10:30 hodin (všechny časové údaje jsou uvedeny podle místního času). Zpáteční let uváděl let č. ARZ 8712 z Antalye do Düsseldorfu dne 5. srpna 2018 s časem odletu ve 12:00 hodin a časem přiletu ve 14:45 hodin. Na „cestovní přihlášce“ byla mimo jiné uvedena následující informace: **PŘEDBĚŽNÉ LETOVÉ ČASY – OVĚŘTE SI PROSÍM ZA ÚČELEM VLASTNÍHO UJIŠTĚNÍ LETY NA VAŠICH LETENKÁCH**“.

Žalobci byli skutečně přepraveni lety žalované s čísly ARZ 8711 a 8712 na vzdálenost 2 482 km z Düsseldorfu do Antalye a zpět, avšak do cíle s prvním letem dorazili až 16. července 2018 v 01:19 hodin. Zpáteční let byl uskutečněn dne 5. srpna 2018 v 05:10 hod. Žalobci neobdrželi pro žádný z letů písemné oznámení podle čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004.

Z těchto důvodů se žalobci domáhají vůči žalované nároku na náhradu škody na základě nařízení č. 261/2004 ve výši 400 eur pro každého za oba lety. Vycházejí z údajů uvedených v „cestovní přihlášce“ a mají za to, že let do Antalye byl uskutečněn se zpožděním více než tři hodiny na přeletu. Zpáteční let byl podle jejich tvrzení zrušen, neboť přeložení letu na dřívější čas údajně představuje zrušení letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Žalobci mají za to, že měli potvrzené rezervace na lety s plánovanými časy od 06:00 do 10:30 hodin (let do Antalye) a od 12:00 hod. do 14:45 hod. (zpáteční let). Kromě toho se žalobci domáhají zproštění nároku na odměnu jejich zmocněnce, který vznikl uplatněním částky náhrady před zahájením soudního řízení, přičemž zmocněnec byl pověřen předtím, než žalobci zaslali žalované výzvu ke splnění závazku.

Žalovaná v prvním stupni řízení u Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo) na svoji obranu uvedla, že lety uvedené v „cestovní přihlášce“ neplánovala. Její časový plán odpovídá údajům v „potvrzení o cestě/faktuře“ vydaném společností Anex Tour GmbH dne 22. ledna 2018 vedlejší účastnici řízení. Podle tohoto dokumentu měl být let do Antalye uskutečněn dne 15. července 2018 od 20:05 hodin do 00:40 hodin následujícího dne a zpáteční let dne 5. srpna 2018 od 08:00 hodin do 10:50 hodin. Z tohoto důvodu nebyl let ARZ

8711 dne 15. srpna 2018 skutečně s více než tříhodinovým zpožděním. Stran letu ARZ 8712 má žalovaná v původním řízení za to, že přeložení letu na dřívější čas nepředstavuje jeho zrušení ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004. Dovolává se také práva na snížení odškodného na základě čl. 7 odst. 2 písm. b) nařízení, jelikož žalobci dorazili do cílového místa určení v Düsseldorfu pouze o dvě hodiny a padesát minut dříve, než jak bylo plánováno.

Amtsgericht (okresní soud) tuto žalobu zamítl s tím, že „cestovní přihláška“ cestovní kanceláře předložená žalobci nepředstavuje potvrzení o rezervaci ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004. Již podle názvu se nejedná o potvrzení rezervace žalovanou nebo provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy. Kromě toho je v něm jasně uvedeno, že letové časy jsou pouze předběžné. Z kontextu vyplývá, že letové časy uvedené v tomto dokumentu nebyly v každém případě ještě přijaty a evidovány. Nemá tedy nezbytnou závaznost letových údajů.

## II.

Tato analýza může – pokud jde o let do Antalye dne 15. srpna 2018 - obstát pouze tehdy, pokud nemá být žalovaná považována za provozujícího leteckého dopravce letu s plánovaným časem přiletu v 10:30 hodin a pokud žalobci neměli pro tento let potvrzené rezervace.

Žalobci se domnívají, že tomu tak je a napadli proto rozsudek Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo) odvoláním. Žalovaná a vedlejší účastnice řízení naopak napadené rozhodnutí podporují.

V případě zpátečního letu nezáleží na letových časech uvedených v cestovní přihlášce, jelikož mezi účastníky řízení není sporu o tom, že let ARZ 8712 byl přeložen z 8:00 hodin na 05:10 hodin. Sporná mezi stranami je však otázka, zda přeložení letu na dřívější čas představuje zrušení letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 ve spojení s čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004.

## III.

Úspěch odvolání žalobců závisí, pokud jde o let do Antalye a nároky na náhradu škody uplatněné v souvislosti s jeho významným zpožděním, především na otázce, zda potvrzení rezervace vydané provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy, které se nezakládá na stejné rezervaci u leteckého dopravce, vůči němuž je uplatňován nárok na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 („jištění rezervace“), může být považováno za „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004, dále na tom, zda v takovém případě může být letecký dopravce, u něhož je uplatňován nárok, považován za „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, a na otázce, zda lze „plánovaný čas přiletu“ určitého letu určit na základě takového potvrzení rezervace vydaného provozovatelem souborných služeb.

Z důvodu významného zpoždění na příletu mohou cestující požadovat od provozujícího leteckého dopravce náhradu škody, jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný provozujícím leteckým dopravcem (rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07, C-432/07, Sturgeon v. Condor a další, bod 69; potvrzený rozsudkem ze dne 23. října 2012 – C-581/10, C-629/10, Nelson v. Lufthansa a další; dále rozsudkem ze dne 26. února 2013 – C-11/11, Air France v. Folkerts, bod 33).

1.

Použitelnost nařízení č. 261/2004 závisí podle jeho čl. 3 odst. 2 písm. a) nejprve na otázce, zda cestující měli „potvrzenou rezervaci pro dotčený let“. Pojem „rezervace“ je definován v čl. 2 písm. g) uvedeného nařízení. Podle tohoto ustanovení představuje „rezervaci“ rovněž „jiný důkaz“ než „letenka“ ve smyslu čl. 2 písm. f) uvedeného nařízení, pokud z něj vyplývá, že rezervace byla provozovatelem souborných služeb pro cesty přijata a evidována. Podle judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) může „potvrzená rezervace“ vyplývat rovněž z dokladu vystaveného organizátorem zájezdů, tedy provozovatelem souborných služeb pro cesty, z něhož závazně vyplývá plánovaná letecká přeprava určitým letem, který je individualizován typicky číslem letu a časem [omissis]. Podle názoru senátu vyplývá rovněž ze znění čl. 3 odst. 2 písm. a) ve spojení s čl. 2 písm. g) nařízení, že takový doklad musí stačit k tomu, aby se použilo nařízení č. 261/2004. Pro tento účel není nezbytné, aby rezervační doklad vystavený provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy musel být rovněž založen na odpovídajícím „jištění rezervace“ u dotyčného leteckého dopravce.

2.

Podle názoru senátu je však pro nárok žalobců na náhradu škody vůči žalované v případě prvního letu rozhodující to, zda žalovaná prostřednictvím Anex Tour GmbH přislíbila vedlejší účastnici řízení přepravu žalobců letem ARZ 8711 dne 15. července 2018 s plánovaným časem příletu v 10:30 hodin, jelikož pouze v takovém případě zamýšlela uskutečnit takto individualizovaný let také jménem provozovatele souborných služeb pro cesty, tedy vedlejší účastnice řízení, která uzavřela smlouvu se žalobci (článek 2 písm. b) nařízení č. 261/2004), a je tedy jakožto provozující letecký dopravce tohoto letu pasivně legitimována. Takový úmysl leteckého dopravce však nutně vyžaduje, aby provozovatel souborných služeb předem informoval dotyčného cestujícího o své vůli přepravit jej letem nabízeným leteckým dopravcem okruhu zájemců. V takovém sdělení však spočívá rezervace ze strany provozovatele souborných služeb. Podle názoru senátu je proto vždy zapotřebí odpovídající „jištění rezervace“ ze strany provozovatele souborných služeb a bez takové rezervace nepostačuje „důkaz“ jím vystavený ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 pro účely náhrady škody z důvodu odepření nástupu na palubu, zrušení letu nebo jeho významného zpoždění.

## 3.

Senát má za to, že „původně plánovaný čas příletu“ ve smyslu výše uvedené judikatury Soudního dvora nemůže vyplývat z dokladu poskytnutého provozovatelem souborných služeb bez dohody s dotčeným leteckým dopravcem.

„Plánovaný čas příletu“ zmiňuje také čl. 2 písm. h), čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 6 odst. 1 a čl. 7 odst. 1 věta druhá a odst. 2 nařízení č. 261/2004. V rozsudku *Air France v. Folkerts* Soudní dvůr rozhodl, že pro účely náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 se zpoždění musí posuzovat podle plánovaného času příletu do cílového místa určení; pro účely pojmu cílové místo určení odkázal Soudní dvůr v bodě 34 na definici v čl. 2 písm. h) nařízení č. 261/2004. Podle tohoto ustanovení se cílovým místem určení rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů. Soudní dvůr tedy pro účely stanovení cílového místa určení vychází z letenky podle čl. 2 písm. f), tedy z oprávnění zaznamenaného na papíře nebo rovnocenného nemateriálního oprávnění vydaného leteckým dopravcem nebo jím oprávněným zprostředkovatelem, a tedy fyzického nebo elektronického dokumentu, který zhmotňuje nárok cestujícího na přepravu. Na „jiný důkaz“ ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 („rezervace“) Soudní dvůr neodkázal.

Pokud výše uvedené přeneseme na určení plánovaného času příletu pro účely náhrady škody, dospěli bychom k závěru, že také v tomto případě musí být určující „letenka“ vystavená cestujícímu, takže odlišný údaj uvedený v „rezervaci“ není relevantní. Nejprve je tedy v projednávané věci vyloučena „cestovní přihláška“ žalobců ze dne 15. ledna 2018 [*omissis*] jakožto základ pro určení plánovaného času příletu, aniž záleží na tom, zda ji lze vůbec považovat za „potvrzenou rezervaci“ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004. Kromě toho nesplňuje tato přihláška ani podmínky „letenky“ ve smyslu čl. 2 písm. f) nařízení, jelikož nelze vycházet z toho, že jejím prostřednictvím vydal zprostředkovatel schválený žalovanou „oprávnění“ k přepravě uvedenými lety. „Cestovní přihláška“ umožňuje pouze konstatování, že jejím prostřednictvím mělo být zaznamenáno přihlášení k souborné cestě organizované vedlejší účastnicí řízení. Dokument jednoznačně identifikovaný jako „letenka“ v projednávané věci chybí.

V každém případě však podle názoru senátu nemůže „plánovaný čas příletu“ vyplývat z „jiného důkazu“, který vydal provozovatel souborných služeb, jenž není ohledně dotčeného letu vázán smluvním vztahem s leteckým dopravcem. Plánování letů je totiž pouze věcí leteckého dopravce. Letecký dopravce naplánoval let, pokud jej zaznamenal do svého letového plánu a stanovil tedy místo odletu a cílové místo, časy odletu a příletu, opatřil jej číslem a umožnil jeho rezervaci [*omissis*]. Dokud nebyla provedena žádná rezervace, tedy rezervace jednoho místa pro takový let, může letecký dopravce plán změnit nebo se rozhodnout, že jej neuskuteční, aniž z toho cestující mohou vyvozovat nároky na náhradu škody; vyplývá to z čl. 2 písm. l) nařízení. Z toho plyne, že „jiný důkaz“

ve smyslu čl. 2 písm. g) nařízení č. 261/2004 vydaný provozovatelem souborných služeb před takovou rezervací nemůže přinejmenším v takovém případě založit nároky na náhradu škody. To hovoří proti názoru, že takový „jiný důkaz“ je vždy dostačující k založení nároků na náhradu škody, jestliže dotyčný letecký dopravce neuskuteční let, který je v něm uveden, nebo jej uskuteční v jiných časech.

#### 4.

K jinému závěru nemůže vést ani článek 13 nařízení č. 261/2004, neboť senátu není jasné, jak by se letecký dopravce, vůči němuž jsou uplatňovány nároky, mohl domáhat regresního nároku u provozovatele souborných služeb, pokud mezi nimi neexistuje žádný smluvní vztah, avšak letecký dopravce musí podle nařízení č. 261/2004 splnit nároky na náhradu škody, které jsou vůči němu vzneseny z důvodu nedodržení letového plánu, který sám vůbec nesestavil. V tomto ohledu nemůže podle názoru senátu vést k jinému závěru ani cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (bod 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004). Dotyčný cestující se může obrátit na provozovatele souborných služeb, s nímž uzavřel smlouvu, a uplatnit vůči němu regresní nárok na náhradu individuální škody, která mu vznikla tím, že spoléhal na chybné informace provozovatele souborných služeb ohledně plánování letu.

#### IV.

V případě nároků žalobců na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1, ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 v souvislosti se zpátečním letem je rozhodné, zda přeložení letu na dřívější čas o dvě hodiny a padesát minut z 8:00 hodin na 5:10 hodin představuje zrušení letu ve smyslu čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení.

#### 1.

„Zrušením“ se podle definice v čl. 2) písm. l) nařízení č. 261/2004 rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo. „Neuskutečnění“ plánovaného letu je nutno odlišovat od „zpoždění“ a vyznačuje se tím, že je upuštěno od původního plánu daného letu (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07, C-432/07 Sturgeon a další v. Condor a Böck a další v. Air France SA, bod 33 a násl.). Soudní dvůr dosud neobjasnil otázku, zda se o upuštění od plánu daného letu jedná i v případě, že je let přeložen na dřívější čas o dvě hodiny a padesát minut.

Podle judikatury Bundesgerichtshof [*omissis*] se o zrušení letu – na které se váže nabídka přesměrování – jež může zakládat nárok na náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jedná každopádně v případě většího než nepatrného přeložení plánovaného letu na dřívější čas leteckým dopravcem. Pro zrušení letu je podle Bundesgerichtshof [*omissis*] charakteristické, že letecký dopravce upustí s konečnou platností od původního plánu letu, a to i když jsou cestující převedeni na jiný let. To bylo vyjasněno judikaturou Soudního dvora (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 ve věci Sturgeon v. Condor; dále rozsudek ze dne 13. října 2011 – C-83/10 ve věci Sousa Rodriguez v. Air France), která byla rozvinuta pro účely



vymezení znaku zrušení od znaku významného zpoždění. Od původně plánovaného letu je upuštěno i tehdy, když byl let přeložen na dřívější čas o několik hodin.

Senát má však o správnosti tohoto výkladu unijního práva podaného Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) pochybnosti.

Okolnost, že nařízení č. 261/2004 na žádném místě nezmiňuje přeložení letu na dřívější čas ani pro něj nestanoví pravidla, nepředstavuje také podle senátu relevantní překážku výkladu čl. 2 písm. l) podle judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo). Podle judikatury Soudního dvora je v zásadě možné vycházet ze zrušení letu, pokud je původně plánovaný a zpožděný let přesunut na jiný let, tedy jestliže je upuštěno od plánu původního letu a jeho cestující se připojí k cestujícím jiného, rovněž plánovaného letu, a to bez ohledu na let, který si takto přesměrování cestující rezervovali; relevantní je pouze individuální situace každého takto přepravovaného cestujícího, tedy skutečnost, že od původního plánu letu bylo v případě dotyčného cestujícího upuštěno (Soudní dvůr, rozsudek ve věci Sousa v. Rodriguez, bod 30 a násl.) Soudní dvůr však také upřesnil, že pouhé zpoždění skutečného odletu letadla oproti plánovanému času odletu není samo o sobě zrušením; zpožděný let, bez ohledu na dobu trvání zpoždění, nelze považovat za zrušený, jestliže dojde k odletu podle původně stanoveného plánu (rozsudek Sturgeon v. Condor, body 32 a 34). V důsledku toho nemá senát pochybnosti o tom, že účinkem přeložení letu na dřívější čas je změna původního letového plánu ve smyslu judikatury Soudního dvora.

Pochybnosti ohledně správného výkladu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004 má senát proto, že upuštění od plánovaného letu provozujícím leteckým dopravcem, které bezesporu spočívá v přeložení letu na dřívější čas, nevede, tak jako krátkodobá zrušení bez náhradní nabídky podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení nebo významná zpoždění, nutně k nepříjemnostem, které musí být obvykle kompenzovány nebo zmírňovány opatřeními spočívajícími v náhradě, pomoci a péči. I když totiž cestující neobdrží žádnou náhradní nabídku spadající pod posledně uvedené ustanovení nařízení, ale jsou dostatečně včas informováni o přeložení letu, nejsou vystaveni srovnatelným obtížím nebo nepohodlí ve smyslu bodů 12 a 13 odůvodnění nařízení, neboť se mohou včas přizpůsobit novému letovému plánu, a dostavit se na letiště v nově stanoveném čase odletu. Nepotřebují tedy pomoc a péči během čekací doby na letišti. Vzhledem k tomu, že taková pomoc a péče odpadá, nevznikají jim ani tím vzniklé obtíže a nepohodlí, které vyžadují materiální vyrovnání. Ta případně vzniknou tehdy, pokud dotyční cestující nejsou předem informováni o přeložení letu na dřívější čas a dostaví se na letiště k odbavení až k původně plánovanému času odletu. Tak tomu však v projednávané věci není, jelikož žalobci byli přepraveni zpátečním letem, který byl přeložen na dřívější čas. Proto mohou být v případech, jako je případ v projednávané věci, spatřovány obtíže a nepohodlí nanejvýš v tom, že cestující byli z důvodu přeložení zpátečního letu na dřívější čas celkově nuceni změnit svůj cestovní plán. Tím však neutrpěli žádnou časovou ztrátu v tom smyslu, že museli čekat.

Pokud by v takových případech, jako je případ dotčený v této věci, musela být již v přeložení letu na dřívější čas spatřována škoda, která musí být nahrazena, vyvstává otázka, v jakém rozsahu k němu musí dojít, aby byla odůvodněna náhrada škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004. Podle názoru senátu nejsou také obtíže a nepohodlí, které jsou pravidelně spojeny s přeložením letu na dřívější čas o několik hodin, srovnatelné s obtížemi a nepohodlím, které vyplývají z krátkodobého zrušení nebo významného zpoždění letu.

## 2.

V judikatuře Soudního dvora není objasněna ani otázka, zda v případě, že přeložení letu na dřívější čas může představovat zrušení ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004, přísluší provozujícímu leteckému dopravci právo na snížení podle čl. 7 odst. 2 nařízení, pokud k posunu skutečného času příletu oproti plánovanému času příletu dojde v časových mezích stanovených v čl. 7 odst. 2 nařízení. Senát má již proto pochybnosti o použití tohoto ustanovení na případ přeložení letu na dřívější čas, jelikož toto ustanovení sice obsahuje informaci o přesměrování, pokud je s ním spojeno zrušení, nespočívá v něm však žádná nabídka podle článku 8 nařízení č. 261/2004, jak to předpokládá čl. 7 odst. 2. Podle článku 8 tohoto nařízení mají totiž cestující právo volby a v souladu s bodem 20 odůvodnění tohoto nařízení musí být plně informováni o svých právech. To znamená, že letecký dopravce, který zruší let, nabídne cestujícím možnost volby za podmínek, které čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení stanoví v písmenech a), b) a c) (rozsudek Soudního dvora ze dne 29. července 2019 – C-354/18, Rusu v. Blue Air, bod 53, pro případ odepření nástupu na palubu). Z toho podle Soudního dvora dále vyplývá (viz výše uvedený rozsudek, bod 54), že takováto nabídka musí cestujícím poskytnout informace nezbytné k tomu, aby mohli provést účinnou volbu, a buď zrušit svůj let a nechat si proplatit cenu letenky, nebo pokračovat v dopravě do cílového místa určení za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti, nebo v pozdější době. Tyto požadavky týkající se nabídky přesměrování nejsou splněny, pokud letecký dopravce informuje cestujícího pouze o tom, že jeho let byl přeložen na dřívější čas.

## 3.

Srovnatelné dopravní podmínky podle čl. 8 odst. 1 písm. b) a c) nařízení č. 261/2004 se váží k původně rezervovanému letu a tím ke smlouvě o letecké přepravě. Rovněž není ještě vyjasněna otázka, zda je let přeložený na dřívější čas o dvě hodiny a padesát minut v tomto smyslu srovnatelný s původně rezervovaným letem a představuje přepravení cestujícího při nejbližší příležitosti, takže žalovaný letecký dopravce splní informováním o přeložení letu na dřívější čas povinnosti uložené uvedeným ustanovením.

## V.

Co se týče nároku na zproštění úhrady odměny zmocněnce, jehož se dovolávají žalobci, závisí rozhodnutí senátu na tom, jaký obsah musí mít písemné oznámení, které musí být cestujícím předáno podle čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004.

[*omissis*] [žádný nárok na zproštění z důvodu prodlení podle vnitrostátního práva]

S výjimkou případu prodlení nepřichází náhrada nákladů na advokáta vynaložených na prvotní uplatnění nároku na náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 [*omissis*] podle názoru senátu bez dalšího v úvahu již proto, že provozující letecký dopravce nesplnil svou povinnost podle čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004. K takovému nesplnění povinnosti v projednávané věci došlo.

Pokud provozující letecký dopravce nesplní svou povinnost předat cestujícím písemné oznámení, nespočívá využití pomoci advokáta při mimosoudním vymáhání nároků na náhradu na tomto opomenutí. Podle čl. 14 odst. 2 druhé věty nařízení č. 261/2004 musí provozující letecký dopravce poskytnout pouze písemné oznámení, v němž jsou stanovena pravidla pro náhradu škody a pomoc podle nařízení; podle názoru senátu nevyplývá nic jiného z bodu 20 odůvodnění nařízení. To zejména znamená, že letecký dopravce nemá povinnost k subsumpci konkrétních skutečností pod některou z norem nařízení přicházejících v úvahu. Z tohoto důvodu nemusí být cestující informováni o „svých“ právech, ale obecně o „pravidlech“. Senát však přihlíží k tomu, že BGH [*omissis*] uvedl, že informace, které musí být podle čl. 14 odst. 2 nařízení sděleny, musí cestujícím umožnit účinné uplatnění jeho nároku vůči provozujícímu leteckému dopravci bez pomoci advokáta, tj. musí dostatečně jasně informovat, pod jakým přesným označením podniku a jakou adresou může požadovat tu kterou částku odstupňovanou podle vzdálenosti a případně jaké podklady musí přiložit. Smyslem a účelem informační povinnosti je umožnit cestujícím, aby sami uplatnili náhradu škody u provozujícího leteckého dopravce, což vyplývá z bodu 20 odůvodnění.

Senát tento názor nesdílí, neboť bod odůvodnění nařízení citovaný v tomto ohledu Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) nezmiňuje to, že cestující mají být ušetřeni využití právního poradenství. Senát vychází navíc z toho, že normotvůrce zohlednil úvahy uvedené v důvodu č. 20 a ty jej vedly k formulaci čl. 14 odst. 2 nařízení tak, jak učinil, takže právě neměl v úmyslu uložit leteckému dopravci povinnost informovat cestujícího o právech, která mu v konkrétním případě přísluší, ale pouze o těch, která vyplývají ze znění tohoto ustanovení. Také jiná jazyková znění uvedeného nařízení, než je německé, jako je francouzská nebo anglická verze, uvádějí v čl. 14 odst. 2 nařízení pouze povinnost poskytnout cestujícím písemné oznámení o pravidlech („*une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present règlement*“ bzw. „*a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation*“), takže ani z těchto verzí nevyplývá, že povinnost provozujícího leteckého dopravce překračuje rámec všeobecné informace o těchto pravidlech.

Z těchto důvodů nesdílí senát [*omissis*] ani názor BGH, podle kterého v případě, že provozující letecký dopravce nesplní informační povinnost stanovenou v čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004, přichází v úvahu nárok na náhradu odměny advokáta, která vznikla zmocněním k mimosoudnímu zastupování při prvotním uplatnění nároku na náhradu škody. Zproštění od nároku na odměnu jejich zmocněnce vzniklou před zahájením soudního řízení nemohou žalobci požadovat ani z jiných důvodů. Vznesená otázka je tedy relevantní rovněž pro rozhodnutí o odvolání žalobců, neboť kdyby žalovaná poskytnutím obecné informace o právech z důvodu zrušení, příp. zpoždění letu dostatečně splnila povinnosti podle čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004, nemohli by se žalobci domáhat nároku na náhradu nákladů na advokáta vynaložených před zahájením soudního řízení. Naproti tomu by musely být tyto náklady nahrazeny, kdyby žalovaná měla povinnost poskytnout poučení o právech konkrétně příslušejících žalobcům z důvodu nastalého narušení.

Senát má ohledně judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) pochybnosti o správném použití unijního práva a považuje tedy za nezbytné předložit Soudnímu dvoru Evropské unie žádost o výklad čl. 14 odst. 2 nařízení č. 261/2004..

VI.

[*omissis*]

VII.

[*omissis*]