

**Věc C-792/19**

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

28. října 2019

**Předkládající soud:**

Landgericht Köln (Německo)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

15. října 2019

**Žalovaná a odvolatelka:**

TUIfly GmbH

**Žalobkyně a odpůrkyně v odvolacím řízení:**

EUflight.de GmbH

---

[omissis]

**Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo)**

**Usnesení**

Ve věci

TUIfly GmbH, [omissis] Langenhagen,

žalované a odvolatelky,

[omissis]

proti

EUflight.de GmbH, [omissis] Hamburk,

žalobkyni a odpůrkyni v odvolacím řízení,

[omissis]

11. občanskoprávní senát Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem)

[*omissis*]

**rozhodl takto:**

1. Řízení se přerušuje.
2. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládají následující otázky týkající se výkladu unijního práva:

Je zrušení nebo významné zpoždění letu na příletu v případě stávky způsobeno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 i v případě, že let, který je předmětem sporu, nebyl stávkou bezprostředně dotčen a mohl se uskutečnit podle plánu, avšak ke zrušení, resp. zpoždění dojde v důsledku opatření, která letecký dopravce provedl za účelem reorganizace letového řádu z důvodu stávky (v projednávaném případě použití letadla určeného pro dotčený let k odstranění následků stávky)?

V případě, že se letecký dopravce může zprostit odpovědnosti rovněž v případě opatření provedeného za účelem reorganizace:

Je relevantní, že k opatření za účelem reorganizace došlo již před zahájením stávky, kdy ještě nebylo možné předvídat, který let nakonec bude dotčen stávkou, nebo přichází zproštění odpovědnosti v úvahu rovněž v případě, že byl letový řád přeorganizován teprve během stávky nebo po stávce a bylo již zřejmé, že let, který je předmětem sporu, nebyl stávkou bezprostředně dotčen?

**Odůvodnění:**

I.

- 1 Žalobkyně po žalované na základě postoupených nároků požaduje náhradu v celkové výši 500 eur (dvakrát 250 eur) podle 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.

Uvedený nárok má následující skutkový základ:

Cestující si u žalované na 11. října 2017 zarezervovali let z Kolína nad Rýnem do Palma de Mallorca. Plánovaný čas odletu z Kolína nad Rýnem byl stanoven na 11. října 2017 v 18:55 hodin, plánovaný čas příletu do Palma de Mallorca na 11. října 2017 ve 21:20 hodin. Vzdálenost z Kolína nad Rýnem do Palma de Mallorca činí 1 308,21 km. Let se nicméně neuskutečnil podle plánu, nýbrž cestující přistáli v

Palma de Mallorca až dne 12. října 2017 ve 3:20 hodin. Toto zpoždění bylo vyvoláno následujícími okolnostmi:

Žalované bylo již během 5. a 6. října 2017 známo, že se ve Francii bude mezi 9. říjnem (17:00 UTC) a 11. říjnem 2017 (4:00 UTC) konat generální stávka, která se dotkne letových provozních služeb, bezpečnosti letového provozu, radiokomunikačního provozu a řídicích letového provozu.

Stávkou bylo dotčeno mnoho letů uvedených v letovém řádu žalované, mimo jiné veškeré lety do a ze Španělska, včetně Baleár, Maroka a Portugalska. Dne 10. října 2017 se do Německa z Las Palmas, Teneriffe a Funchalu nemohlo vrátit pět letadel, jejich lety byly přesunuty na následující den a dne 11. října 2017 proto nebyly k dispozici pro rotace začínající v Německu.

Let z Kolína nad Rýnem do Palma de Mallorca, který je předmětem sporu a který měl být původně uskutečněn letadlem D-ATUF, sám nespadal do doby stávky. Žalovaná však v důsledku stávky provedla v letovém řádu rozsáhlou reorganizaci a v této souvislosti použila stroj D-ATUF určený pro let, který je předmětem sporu, k provedení rotací, které se neuskutečnily kvůli stávce, aby tak nahradila narušení v letovém řádu vyvolaná stávkou. V důsledku toho uskutečnila žalovaná let, který je předmětem sporu, jiným strojem (D-ATYB), čímž došlo ke zpoždění uvedenému v úvodu.

Cestující následně své nároky vzniklé na základě zpoždění dotčeného letu postoupili žalobkyni.

Žalovaná proti požadavku žalobkyně na náhradu namítá, že zpoždění letu, který je předmětem sporu, je důsledkem mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004.

2. Amtsgericht (okresní soud, Německo) žalované v souladu se žalobním návrhem uložil, aby žalobkyni zaplatila 500 eur spolu s úroky ve výši základní úrokové sazby navýšené o pět procentních bodů ode dne 21. listopadu 2017. Měl za to, že zpoždění nebylo způsobeno generální stávkou ve Francii, tedy mimořádnými důvody. Pro zpoždění, které nastalo, bylo naopak rozhodující rozhodnutí žalované, že letadlo určené pro daný let použije k nápravě výpadků v letovém řádu vyvolaných stávkou. Okolnost, že se v tomto případě neuplatní vyvinění, vyplývá rovněž z rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 4. října 2012 (C-22/11, Finnair), jehož skutkový základ je srovnatelný s projednávaným případem. Rozhodnutí Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) ze dne 21. srpna 2012 [*omissis*] se naopak týká odlišného skutkového stavu, jelikož v tomto případě letecká společnost zrušila lety již před ohlášenou stávkou, tedy když ještě nebylo zřejmé, zda bude let, který byl předmětem sporu, nakonec stávkou dotčen.
3. Žalovaná proti rozsudku vydanému Amtsgericht (okresní soud) podala odvolání, které v něm bylo prohlášeno za přípustné, a nadále se domáhá zamítnutí žaloby. Tvrdí, že se rozhodnutí Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) ze dne 21.

srpna 2012 [*omissis*] musí použít rovněž na skutkové okolnosti projednávané věci, kdežto judikatura Soudního dvora Evropské unie nebrání vyvinění.

## II.

Pro rozhodnutí o odvolání je nezbytné, aby Soudní dvůr Evropské unie vydal rozhodnutí o předběžné otázce a odpověděl tak na předloženou předběžnou otázku.

1.

Tato otázka je pro rozhodnutí ve věci zásadní:

Pokud by za dané situace v případě letu, který je předmětem sporu, nesvědčily ve prospěch žalované žádné mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004, bude odvolání neúspěšné, protože pak žalobkyni na základě postoupeného práva náleží nárok na náhradu.

Pokud by se naproti tomu i v případě letu, který je předmětem sporu, v důsledku stávky potvrdila mimořádná okolnost mající účinky vyvinění, bylo by odvolání úspěšné, jelikož žalovaná dostatečně konkrétně uvedla, že letadlo D-ATUF bylo použito za účelem nápravy dopadů stávky.

2.

Otázka, zda je zpoždění ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 způsobeno mimořádnými okolnostmi, je záležitostí výkladu tohoto ustanovení – v tomto případě pojmu „způsobit“ a s tím spojených otázek týkajících se příčinné souvislosti – který je v případě pochybností vyhrazen Soudnímu dvoru Evropské unie.

3.

Podle názoru, dosud zastávaného předkládajícím senátem, je v projednávané věci významné zpoždění na přeletu ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 způsobeno mimořádnou okolností.

a) Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) měl v rozsudku ze dne 21. srpna 2012 [*omissis*] za to, že pokud letecký dopravce s ohledem na budoucí stávku přeorganizuje letecký řád a zruší lety, existuje vyvinění podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) v této souvislosti uvedl následující:

*„Vyvolají-li mimořádné okolnosti obavu, že letecký dopravce v brzké době nebude mít k dispozici značnou část svých pilotů, nelze na objasnění důvodů, proč byl zrušen určitý let, klást vysoké požadavky, letecký dopravce je v takové situaci v rámci svých možností povinen dopředu vhodným způsobem upravit svou činnost. Jak již bylo objasněno, musí přitom zejména zajistit, aby negativní dopad na*

*cestující byl co nejmenší a aby se s koncem narušení co nejrychleji obnovil běžný chod činností. Pokud při plnění těchto požadavků letecký dopravce vyčerpá zdroje, které má k dispozici, nemůže být okolnost, že určitý let není zajištěn, považována za vyhnutelnou pouze z důvodu, že místo něj mohl být zrušen jiný let. Vzhledem k okolnostem složitého rozhodování, při němž musí být zohledněno velké množství letů, jakož i jejich vzájemná provázanost, je třeba leteckému dopravci při určování vhodných opatření spíše přiznat prostor pro posouzení. Není třeba se obávat, že by se jednalo o zásah do práva spotřebitelů, jelikož minimalizování účinků stávky a z ní plynoucích problémů pro cestující je ve vlastním hospodářském zájmu leteckého dopravce. [...]*“

Rovněž Landgericht Frankfurt (Zemský soud ve Frankfurtu, Německo) s odkazem na judikaturu Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) považoval zrušení letu, k němuž došlo před stávkou, za nezaviněné [omissis].

b) Naopak v judikatuře soudů nižších stupňů nebylo vyvinění leteckého dopravce u části případů, v nichž byla provedena opatření za účelem reorganizace, uznáno, jelikož v těchto případech se zrušení, resp. zpoždění již nezakládá na mimořádné okolnosti, nýbrž na podnikatelském rozhodnutí [omissis]. Zpravidla se přitom odkazovalo na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 4. října 2012 (C-22/11, Finnair) [omissis]. Požadavek přímé příčinné souvislosti mezi mimořádnou okolností a dotčením letu, který je předmětem sporu, je částečně dovozován rovněž z bodu 15 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 [omissis].

Vyvinění v případě opatření provedených za účelem reorganizace, vyvolaných stávkou, je rovněž výslovně odmítáno v části odborné literatury [omissis].

c) SDEU dosud o předložené otázce nerozhodl. Naposledy byla tato otázka ponechána bez odpovědi ve věci C-195/17 (TUIfly), jelikož byla vyloučena již existence mimořádných okolností. Generální advokát Soudního dvora Evropské unie se v tomto řízení – rovněž s odkazem na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 4. října 2012 (C-22/11, Finnair) – vyslovil pro to, že se mimořádné okolnosti nevztahují na nové letové řady přijaté s ohledem na mimořádné okolnosti [stanovisko ze dne 12. dubna 2018 (bod 64)].

d) Předkládající senát se ve své dosavadní judikatuře řídil názorem Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) a má za to, že pravidla, která jsou v ní uvedena, lze přenést rovněž na projednávaný případ letu, který byl po ukončení stávky proveden se zpožděním, a to v důsledku reorganizace letového řádu vyvolané stávkou.

Znění čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 se takto vykládá, jelikož se v tomto ohledu pouze předpokládá, že zrušení (v tomto případě významné zpoždění na příletu) je „způsobeno“ mimořádnými okolnostmi, což implikuje nepřímé dotčení – tím, že v důsledku nutné reorganizace není k dispozici plánované letadlo. Okolnost, že let musí být mimořádnou okolností dotčen bezprostředně – tedy že v

případě stávky nelze využít pracovníky určené pro uskutečnění daného letu nebo jejich část – z tohoto znění neplyne [*omissis*].

Předkládající senát má za to, že rovněž bod 15 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 hovoří ve prospěch, a nikoli v neprospěch jeho výkladu. Podle tohoto bodu odůvodnění se má za mimořádné okolnosti považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla. I podle tohoto ustanovení se tedy zohledňují dopady na následující lety [*omissis*], přičemž se uvedené vztahuje rovněž na lety, u nichž mimořádná okolnost vede ke zpoždění až do dne následujícího po dni, kdy nastala mimořádná okolnost. Souvislost mezi mimořádnou okolností a zrušením nebo zpožděním je za těchto okolností sice užší v tom ohledu, že je dotčeno totéž letadlo. Je nicméně zřejmé, že tvůrce nařízení neměl v úmyslu vyvinění omezit na bezprostřední dotčení zrušeného nebo zpožděného letu ani požadovat, aby dopady mimořádné okolnosti nastaly ve stejné době nebo ve stejný den [jako daná mimořádná okolnost], nýbrž že je relevantní pouze to, že se dopady mimořádné okolnosti skutečně nadále projevují. Každopádně z bodu 15 odůvodnění nevyplývá záměr tvůrce nařízení, aby pod čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 obecně spadaly pouze případy přímé příčinné souvislosti [*omissis*]. Podle bodu 15 odůvodnění je naopak – ve smyslu pozitivní definice – letecký dopravce za určitých okolností (rozhodnutí řízení letového provozu) zproštěn odpovědnosti.

Z pohledu předkládajícího senátu není příčinná souvislost s mimořádnou okolností spočívající ve stávce přerušena ani tím, že se okolnost, že se let neuskutečnil podle plánu, zakládá (rovněž) na podnikatelském rozhodnutí dotčeného leteckého dopravce. V důsledku výpadku řady letů vyvolaného stávkou v praxi nutně vyvstává potřeba přepravit cestující, kteří jsou touto situací dotčeni, do místa jejich určení jiným způsobem. Pro tyto účely musí letecký dopravce nutně operovat s letadly, členy posádek atd., kteří jsou k dispozici, resp. které lze zajistit v krátké době, což zpravidla vylučuje nápravu následků stávky vedle [souběžného] zajištění běžného letového provozu. K reorganizaci letového řádu tedy dochází pod tlakem faktických okolností, vzhledem k nimž je i v tomto případě namístě mít za to, že zrušení, resp. zpoždění na příletu je způsobeno mimořádnou okolností spočívající ve stávce.

Podle názoru předkládajícího senátu není rozhodující ani doba, kdy dojde k reorganizaci letového plánu. Při dodatečné reorganizaci je sice již zřejmé, zda byl určitý let stávkou dotčen, či nikoli. Praktická potřeba reagovat na mimořádnou okolnost spočívající ve stávce a na nesrovnalosti v letovém řádu, které způsobila, opatřeními vedoucími k reorganizaci, je však stejná. Z hlediska příčinné souvislosti tedy doba, kdy došlo k opatření provedenému za účelem reorganizace, nic nemění.

e) Z rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 4. října 2012 (C-22/11, Finnair) podle názoru předkládajícího senátu pro zodpovězení předložených předběžných otázek nevyplývají žádné kogentní požadavky. Zaprvé se toto

rozhodnutí týkalo případu odepření nástupu na palubu – v takovém případě však výjimka uvedená v čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 vůbec není relevantní. Soudní dvůr Evropské unie se v tomto ohledu ani nemusel působností tohoto ustanovení zabývat jako otázkou, která je zásadní. Zadruhé mělo řízení ve věci C-22/11 skutkový základ, v jehož případě nebyl let, který byl předmětem sporu, zrušen kvůli opatření provedenému za účelem reorganizace ani se z tohoto důvodu neuskutečnil se zpožděním. Dotčený let se naopak skutečně uskutečnil a došlo pouze k tomu, že cestujícím, kteří si – jako tehdejší žalobce, pan Lassooy – zarezervovali daný let a včas se dostavili k nástupu na palubu, nebyli na palubu vpuštěni, protože tímto letem byla poskytnuta náhradní přeprava jiným osobám poté, co let, který si zarezervovaly, musel být zrušen z důvodu stávky zaměstnanců letiště v Barceloně.

f) Z důvodu v poslední době stále častěji zastávaného názoru, uvedeného v části b), který v případě opatření provedených za účelem reorganizace vylučuje vyvinění a zpravidla se přitom odvolává na rozhodnutí Soudního dvora Evropské unie ze dne 4. října 2012 (C-22/11, Finnair) a který očividně sdílí rovněž generální advokát Soudního dvora Evropské unie, pokládá předkládající senát za žádoucí provést řízení o předběžné otázce.

[omissis]

PRACOVNÍ DOKUMENT