

**Věc C-434/20**

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

16. září 2020

**Předkládající soud:**

Landgericht Frankfurt am Main (Německo)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

2. září 2020

**Žalobkyně a navrhovatelka v odvolacím řízení:**

flightright GmbH

**Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:**

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

---

[omissis]

**Usnesení**

**ve věci**

flightright GmbH [omissis], Potsdam,

žalobkyně a navrhovatelky v odvolacím řízení

[omissis]

proti

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A. S. [omissis], Antalya,

žalované a odpůrkyni v odvolacím řízení

[omissis]

24. občanskoprávní senát Landgerichts Frankfurt am Main [omissis],

rozhodl dne 2. září 2020 takto:

**Řízení se přerušuje.**

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

- 1. Musí být články 4 a 7 nařízení Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 vykládány v tom smyslu, že změna rezervace na jiný předcházející let, kterým cestující dosáhne cílového místa určení 10 hodin a 1 minutu před plánovaným časem přiletu původně rezervovaného letu, představuje odepření nástupu na palubu?**
- 2. V případě kladné odpovědi na první otázku: Musí se cestující - jak v zásadě vyžaduje čl. 3 odst. 2 resp. čl. 2 písm. i) nařízení Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 -, a to ve stanoveném časem odletu, resp. nejpozději 45 minut před oznámením času odletu původně rezervovaného letu přihlásit k odbavení, resp. k nástupu na palubu, aby se použilo nařízení Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 nebo aby se jednalo o odepření nástupu na palubu zakládající povinnost náhrady, i když to již ve skutečnosti nebylo možné z důvodu využití dřívějšího náhradního letu, na který byla změněna rezervace?**

#### **Odůvodnění**

Žalobkyně se na základě postoupené pohledávky domáhá nároku na náhradu za odepření nástupu na palubu na základě nařízení ES č. 261/2004 (dále jen „nařízení“).

Postupitelé měli jakožto součást souborné služby pro cesty potvrzené rezervace na let provozovaný žalovanou z Frankfurtu do Antalye dne 18. dubna 2019 (YQ141), s plánovaným odletem v 18:40 hod. a plánovaným přiletem do Antalye ve 23:05 hodin. Den před odletem, tedy dne 17. dubna 2019, je organizátor souborných služeb pro cesty informoval, že jim byla změněna rezervace na jiný předcházející let (XQ143) s plánovaným odletem v 09:02 hodin a plánovaným přiletem do Antalye v 13:04 hodin. Na tento let rovněž nastoupili. Postupitelé dosáhli náhradním letem dne 18. dubna 2019 v 13:04 hodin cílového místa v Antalyi, tedy 10 hodin a 1 minut před plánovaným časem přiletu původně rezervovaného letu.

Rozsudkem ze dne 28. listopadu 2019 Amtsgericht Frankfurt žalobu zamítl z důvodu, že nedošlo ke zrušení ve smyslu článku 5 nařízení ani k tzv. údajnému významnému zpoždění při přiletu. Nejedná se ani o případ odepření nástupu na palubu ve smyslu článku 4 uvedeného nařízení: Jednak nástup na palubu nebyl postupitelům výslovně odepřen, neboť se – v rozporu s čl. 3 odst. 2 a čl. 2 písm. j) – nedostavili na nástup na palubu ve stanovený čas resp. nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu původně rezervovaného letu. Mimoto postupitelé nemuseli čekat na změnu rezervace, ale mohli dokonce strávit půl dne déle na

místě pobytu. Podle smyslu a účelu nařízení by měl být předmětem náhrady pouze případ zpoždění příletu, a nikoli dřívějšího příletu.

V odvolacím řízení měla žalobkyně za to, že přeložení na jiný dřívější let představuje případ odepření nástupu na palubu.

Úspěch tohoto odvolání závisí především na tom, zda změna rezervace proti vůli cestujícího, která vedla k dřívějšímu příletu do cílového místa určení oproti původně rezervovanému letu, představuje odepření nástupu na palubu.

Soudní dvůr o této otázce dosud nerozhodl. Soudní dvůr sice v rozsudku ze dne 30. dubna 2020 (věc C-191/19) rozhodl, že v případě jednotné rezervace a nedobrovolné změny rezervace prvního letu na pozdější let nevzniká nárok na náhradu, pokud je i přes změnu rezervace první části letu dosaženo přímého spoje na druhou část letu, takže cestující dosáhnou své cílové místo „v plánovaném čase příletu“ bez zpoždění. Změna rezervace části letu je sice spojena s určitými nepříjemnostmi. Tyto nepříjemnosti by však neměly být považovány za „významné“, a tudíž za možný předmět náhrady ve smyslu tohoto nařízení, pokud cestující dosáhne svého cílového místa určení „v době plánovaného příletu“.

Tento případ však není srovnatelný s projednávaným případem. V projednávaném případě se nejedná o jednotnou rezervaci složených letů. V projednávaném případě však postupitelé nedosáhli svého cílového místa určení v „plánovaném čase příletu“, ale 10 hodin a 1 minut před plánovaným časem příletu.

Ze skutečnosti, že v případě zrušení, o kterém byl cestující informován méně než 7 dní před plánovaným časem odletu, je nárok na náhradu škody vyloučen podle čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení pouze tehdy, pokud obdržel nabídku přeměrování, která mu umožní odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout svého konečného cíle nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu, by mohlo vyplývat, že rovněž v případě změny rezervace existuje nárok na náhradu i tehdy, pokud nabídnutý náhradní let odletí více jak hodinu dříve před rezervovaným letem, resp. přiletí více jak hodinu dříve do cílového místa určení.

Pro přijetí domněnky o odepření nástupu na palubu zakládající povinnost náhrady by mohlo rovněž svědčit to, že i když dřívější let může teoreticky vést k prodloužení pobytu v cílovém místě určení, cestující si to nutně nemusí přát, například proto, že let nebyl součástí dovolené nebo také proto, že dřívější přílet je spojen s dalším přenocováním za úplatu v cílovém místě určení, nebo také proto, že k příletu došlo v noci. Všechny tyto nepříjemnosti by mohly odůvodnit náhradu.

V případě, že taková změna rezervace na pozdější let představuje případ odepření nástupu na palubu ve smyslu článku 4 tohoto nařízení, vyvstává ještě otázka, zda je v tomto případě rovněž dána působnost uvedeného nařízení, tedy zda se cestující musí v uvedeném okamžiku přihlásit k odbavení, jak vyžaduje čl. 3

odst. 2 tohoto nařízení, a zda, jak vyžaduje čl. 2 písm. i) tohoto nařízení, se musí cestující mimoto přihlásit k nástupu na palubu.

Otázka, zda tyto požadavky musí být splněny bez výjimky, to znamená zejména, zda pro vznik působnosti nařízení se musí i potom předpokládat, že cestující v uvedeném okamžiku musel dostavit k odbavení původně rezervovaného letu, i když to nebylo skutečně možné, jako v projednávaném případě, kdy byla oznámena dřívější změna rezervace a využit dřívější náhradní let ve srovnání s rezervovaným letem, doposud Soudní dvůr jasně nerozhodl, krom toho ani ve věci ze dne 30. dubna 2020, C-191/19. Toto rozhodnutí bylo rovněž založeno na situaci, kdy byla cestujícímu proti jeho vůli provedena změna rezervace na jiný let. Soudní dvůr upozornil na to, že z předběžné otázky nevyplývá, že se navrhovatelka v této věci skutečně dostavila k odbavení v rámci času stanoveného v čl. 3 odst. 2 nařízení. Je pravda, že z toho lze podle Soudního dvora vyvodit, že i v případě předpokládaného odepření nástupu na palubu se cestující musel dostavit k odbavení. Nelze však vyloučit, že Soudní dvůr na tomto požadavku trvá pouze v případě, kdy se na rozdíl od případu v projednávané věci cestující rozhodne nenastoupit na změněný náhradní let a místo toho se i nadále domáhá nástupu na původně rezervovaný let. Naproti tomu otázka, zda se cestující musí přihlásit k nástupu na palubu, i když stejně jako v projednávané věci nastoupí na změněný náhradní let, není na základě rozhodnutí Soudního dvora 30. dubna 2020 (C-191/19) vyřešena.

V případě tzv. předpokládaného odmítnutí nástupu do letadla, tedy v případě změny rezervace, která byla oznámena několik dnů před plánovaným odletem, by mohly být požadavky stanovené v čl. 3 odst. 2 a čl. 2 písm. i) nařízení nerelevantní. V souladu s judikaturou BGH [omissis] je třeba nařízení o právech cestujících z teleologického hlediska omezit v tom smyslu, že v případě tzv. předpokládaného odmítnutí nástupu do letadla nelze od cestujícího vyžadovat, aby se přesto přihlásil k nástupu na palubu nebo dostavil k odbavení. Vzhledem k vysoké úrovni ochrany, o kterou usiluje nařízení o právu cestujících v letecké dopravě, by nesloužilo zájmu ochrany vyžadovat po cestujícím, aby se dostavil na letiště a domáhal se nástupu do letadla, pokud je od začátku nesporné, že mu bude nástup odmítnut. To by představovalo zbytečnou formalitu. Kromě toho by bylo v rozporu s dobrou vírou, kdyby měl letecký dopravce možnost mařit splnění podmínek týkajících se nároku na náhradu z důvodu odepření nástupu na palubu tím, že odmítne cestujícímu možnost odbavit se resp. přihlásit se k nástupu na palubu. V důsledku toho v případě tzv. „předpokládaného“ odmítnutí nástupu nemůže být nárok na náhradu podmíněn tím, zda se cestující dostaví k odbavení.

[omissis]