



Rozsudek Soudního dvora ve věci C-108/26 RX | D (Rozhodnutí řízení letového provozu)

TISKOVÁ ZPRÁVA č. 144/26

V Lucemburku dne 8. října 2026

Zpožděný let: rozhodnutí řízení letového provozu nepředstavuje samo o sobě mimořádnou okolnost, která by dopravci umožňovala vyhnout se povinnosti poskytnout cestujícímu náhradu škody

Soudní dvůr vůbec poprvé přistoupil ke zrušení rozsudku Tribunálu vydaného v řízení o předběžné otázce, protože výklad v něm použitý podle jeho názoru narušoval jednotu a soulad unijního práva

V červenci 2023 měla jistá paní cestovat z Izmiru (Turecko) do Varšavy (Polsko). Její let měl při přistání více než tříhodinové zpoždění. Letadlo, s nímž byl let uskutečněn, předtím absolvovalo jiný let mezi Katovicemi (Polsko) a Izmirem a samo mělo zpoždění v důsledku rozhodnutí řízení letového provozu. Toto rozhodnutí souviselo s omezením vzdušného prostoru Maďarska a Rumunska, které bylo zavedeno v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek. Navíc byla po přiletu letadla do Izmiru zjištěna technická závada, jejíž oprava trvala více než dvě hodiny.

Cestující svůj nárok na náhradu škody postoupila specializované společnosti, a ta nyní požaduje od leteckého dopravce náhradu škody ve výši 400 eur.

Polský soud, jemuž byl spor předložen, konstatuje, že pokud by se od celkového zpoždění odečetla časová ztráta spojená s rozhodnutím řízení letového provozu, let z Izmiru do Varšavy by přistál se zpožděním menším než tři hodiny, takže by cestující nárok na náhradu škody neměla. Snaží se proto zjistit, za jakých podmínek může rozhodnutí řízení letového provozu představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu unijního práva¹, která by mohla dopravce zprošťovat povinnosti zaplatit náhradu škody.

V rozsudku ze dne 21. ledna 2026² odpověděl Tribunál Evropské unie³, že takové rozhodnutí není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a v zásadě se vymyká jeho účinné kontrole, a to bez ohledu na své odůvodnění, ledaže by letecký dopravce k jeho přijetí přispěl. Podle Tribunálu není relevantní okolností důvod přijetí rozhodnutí řízení letového provozu, nýbrž toto rozhodnutí samo, jelikož právě toto rozhodnutí zvenčí ovlivňuje uskutečnění letu. Tribunál proto dospěl k závěru, že takové rozhodnutí může představovat „mimořádnou okolnost“, i když samo o sobě nezpůsobilo zpoždění v délce tří hodin nebo více.

Na návrh prvního generálního advokáta se Soudní dvůr rozhodl rozsudek Tribunálu zčásti přezkoumat⁴ z důvodu vážného nebezpečí narušení jednoty nebo souladu unijního práva.

Ve svém dnešním rozsudku Soudní dvůr konstatoval, že výklad použitý Tribunálem skutečně narušuje jednotu a soulad unijního práva. Rozsudek Tribunálu proto v rozsahu, v němž byl předmětem přezkumu, zrušil.

Soudní dvůr dovodil, že **každé rozhodnutí řízení letového provozu nemůže být samo o sobě kvalifikováno jako „mimořádná okolnost“**. Letečtí dopravci se při výkonu své činnosti s tímto typem rozhodnutí nutně setkávají, a to běžně a pravidelně. K prokázání existence „mimořádných okolností“ **je třeba identifikovat událost, která vedla k přijetí rozhodnutí řízení letového provozu**, a v každém jednotlivém případě ověřit, zda se jedná o událost, která svou povahou či původem není vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole.

Aby se dopravce zprostil své povinnosti k náhradě škody, **nestačí mu proto pouhé odvolání se na dané rozhodnutí. Dopravce musí prokázat, že toto rozhodnutí bylo přijato z důvodu okolnosti, která má sama o sobě mimořádnou**

povahu.

Soudní dvůr, který svou odpověď nahradil odpověď Tribunálu, připomněl, že v daném případě bylo rozhodnutí řízení letového provozu přijato z důvodu omezení maďarského a rumunského vzdušného prostoru, které bylo zavedeno v důsledku nepříznivých povětrnostních podmínek. **Takové podmínky mohou představovat mimořádné okolnosti, jsou-li natolik závažné, že brání bezpečnému uskutečnění dotčeného letu v souladu s původně stanoveným plánem.** V takovém případě totiž tyto podmínky nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Je na vnitrostátním soudu, aby ověřil, zda tomu tak v daném případě skutečně bylo.

Soudní dvůr dále poznamenal, že událost může představovat „mimořádnou okolnost“, i když sama o sobě nezpůsobila zpoždění letu o tři hodiny nebo více. Pokud je zpoždění na přeletu způsobeno takovou událostí a současně i další okolností, je třeba od celkového zpoždění odečíst dobu připadající na mimořádnou okolnost, aby bylo možné určit, zda má cestující nárok na náhradu škody.

UPOZORNĚNÍ: Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce umožňuje soudům členských států, aby v rámci sporu, který projednávají, položily Soudnímu dvoru Evropské unie otázky týkající se výkladu práva Unie nebo platnosti aktu Unie.

Tribunál je příslušný k projednání žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce, které spadají výlučně do oblasti: 1) společného systému daně z přidané hodnoty (DPH), 2) spotřebních daní, 3) celního kodexu, 4) sazebního zařazení zboží do kombinované nomenklatury, 5) náhrad a pomoci cestujícím v případě odepření nástupu do dopravního prostředku nebo zpoždění či zrušení dopravní služby nebo 6) systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů. Soudní dvůr je příslušný rozhodovat o všech ostatních žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce.

Rozhodnutí Tribunálu o předběžné otázce mohou být výjimečně přezkoumána Soudním dvorem na návrh prvního generálního advokáta v případě vážného ohrožení jednoty nebo souladu unijního práva. Nebude-li takový návrh podán, k čemuž je stanovena lhůta jednoho měsíce od rozhodnutí Tribunálu, nabude toto rozhodnutí právní moci. Pokud naopak první generální advokát návrh na přezkum tohoto rozhodnutí předloží, bude třeba vyčkat na výsledek řízení před Soudním dvorem a teprve pak rozhodnutí Tribunálu buď nabude právní moci, anebo bude nahrazeno rozhodnutím Soudního dvora.

Soudní dvůr ani Tribunál nerozhodují vnitrostátní spor. Vnitrostátní soud musí věc rozhodnout v souladu s rozhodnutím Soudního dvora nebo Tribunálu. Rozhodnutí unijního soudu je stejně tak závazné pro ostatní vnitrostátní soudy, které případně budou projednávat podobný problém.

Neoficiální dokument pro potřeby sdělovacích prostředků, který nezavazuje Soudní dvůr. Popis skutkového stavu a právního rámce se vztahuje k rozhodné době a vychází ze spisu v dané věci.

Úplné znění rozsudku, a případně jeho shrnutí jsou zveřejněny na internetové stránce CURIA v den vyhlášení.

Kontaktní osoba pro tisk: Traian Moga ☎ (+352) 4303 3732.

Obrazový záznam z vyhlášení rozsudku je dostupný na Curia Web TV a na European Broadcasting Service ☎ (+32) 2 2964106.

Zůstaňte ve spojení!



¹ Článek 5 odst. 3 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.

² Rozsudek ze dne 21. ledna 2026, D (Rozhodnutí řízení letového provozu), T-134/25.

³ Od 1. října 2024 je Tribunál příslušný rozhodovat o žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce v šesti zvláštních oblastech, mezi něž patří i náhrady a pomoc cestujícím v případě odepření nástupu do dopravního prostředku nebo zpoždění či zrušení dopravní služby (viz také tiskovou zprávu č. 125/24).

⁴ Přezkum se týká pouze odpovědí, které Tribunál podal na první dvě ze čtyř otázek položených vnitrostátním soudem. Soudnímu dvoru nepřísluší nahrazovat odůvodnění Tribunálu ke třetí a čtvrté otázce, které nebyly předmětem přezkumu, svou vlastní odpovědí.