10. 1. 2024

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Práva cestujících v letecké přepravě: na co mají cestující právo v případě zrušení či zpoždění letu?

Mezinárodní letecká přeprava dnes tvoří samozřejmou součást našich životů: už si ani nedovedeme představit, že by nebylo možné pohodlně letecky cestovat na služební cestu nebo na dovolenou. Každým rokem – s výjimkou doby pandemické – roste počet přepravovaných cestujících a provedených letů, nezřídka však u letů dochází k různým nepravidelnostem, jako je zrušení či zpoždění letu nebo odepření nástupu na palubu. Jaká práva mají v takových situacích cestující?

Prameny právní úpravy a působnost Nařízení 261/2004

Zásadními prameny právní úpravy v této oblasti jsou Montrealská úmluva[1] a Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004[2] (dále jen „Nařízení 261/2004“). Zejména uvedené nařízení je u zrušení a zpoždění letů, jakož i u odepření nástupu na palubu, stěžejní, a na něj se proto v tomto článku budeme koncentrovat.

Než cestující začne uvažovat o uplatnění svých práv podle Nařízení 261/2004, je potřeba nejprve posoudit, zda je vůbec dána působnost tohoto právního předpisu. Aby byla aplikace nařízení dána, musí být, zjednodušeně řečeno, kumulativně splněny následující podmínky:

a. cestující odlétá **z letiště na území členského státu EU nebo EHP** (Island, Norsko, Lichtenštejnsko[3]) **a Švýcarska**[4], nebo cestující sice odlétá **z letiště umístěného na území třetí země, avšak místo příletu se nachází v členském státě EU, na Islandu, v Norsku nebo Švýcarsku** a současně je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství[5] a cestující neobdržel náhradu v této třetí zemi[6];
b. má potvrzenou rezervaci pro předmětný let a přihlásí se v předepsaném čase k přepravě (s výjimkou zrušení letu, kdy z logiky věci nelze po cestujících požadovat, aby se i přesto na letišti přihlašovali k přepravě)[7].

Zrušení letu

Jednou z nepravidelností, kterou může být let dotčen a které se věnuje Nařízení 261/2004, je zrušení letu. Zrušením je ve smyslu textace nařízení, jakož i ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie (dále také „SDEU“), třeba rozumět neuskutečnění naplánovaného letu: jde tedy jednak o situace, kdy letadlo vůbec nevzletí, ale také o případy, kdy letadlo sice vzlétne, ale následně je nuceno (nehledě na to, co je příčinou) se vrátit na letiště odletu a letecký dopravce převede cestující na lety jiné.[8] Jako na zrušený bude nahlíženo také na let, u něhož je letadlo odkloněno na jiné letiště než letiště plánovaného příletu (s výjimkou letiště na území téhož města či regionu)[9], za zrušený naopak nelze považovat let s vynuceným mezipřistáním.[10]

V případě zrušení letu má být cestujícím nabídnuta **možnost volby mezi: 1.) náhradou pořizovací ceny letenky, 2.) přesměrováním při nejbližší příležitosti za srovnatelných dopravních**

podmínek a 3.) přesměrováním v době dle přání cestujícího za srovnatelných dopravních podmínek.[11] Volba by přitom měla být na cestujícím, který může s ohledem na své priority zvážit, co mu nejvíce vyhovuje.

Při zrušení letu má být dále cestujícím nabídnuto poskytnutí péče: občerstvení, telefonní hovory a za stanovených podmínek i ubytování v hotelu.[12] V případě, že cestující nejsou o zrušení letu informováni v intervalu stanoveném nařízením (v zásadě alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, případně i později za současné nabídky výhodného přesměrování), vzniká jim také **právo na náhradu škody. To pak může činit 250 € (u letů o délce do 1.500 km), 400 € (u všech letů v rámci EU delších než 1.500 km a u ostatních letů o délce od 1.500 km do 3.000 km) nebo 600 € (u letů mimo EU od 3.000 km).**[13] **Důkazní břemeno ohledně toho, zda a kdy byli cestující informováni, leží na provozujícím leteckém dopravci.** V případech, kdy cestující využije při koupi letenky služeb zprostředkovatele (různé weby tohoto zaměření jsou čím dál populárnější), ale tohoto zprostředkovatele nezmocnil k přijímání písemností, a letecký dopravce o zrušení letu ve lhůtě informuje zprostředkovatele, ten však tuto informaci cestujícímu předá až po uplynutí lhůty, cestující bude mít i tak právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7.[14]

Zpoždění letu

Nařízení 261/2004 neobsahuje výslovnou definici pojmu zpoždění letu, do této problematiky však významně promluvila judikatura Soudního dvora Evropské unie. **V rozhodnutí ve věci Sturgeon totiž SDEU dovodil, že v případě zpoždění letu o délce 3 a více hodin mají cestující právo na náhradu škody ve smyslu čl. 7 nařízení** (tedy 250 €, 400 €, 600 € v závislosti na délce letu, jak bylo popsáno výše).[15] Tento závěr byl překvapivý, jelikož na první pohled z textace Nařízení 261/2004 neplyne, a setkal se také se značnou kritikou, avšak v současné době je již plně následován judikaturou Soudního dvora EU i vnitrostátních soudů. Cestující se proto mohou paušální kompenzace ve smyslu čl. 7 nařízení dovolávat i v případě letu dotčeného alespoň tříhodinovým zpožděním.

Kromě toho mají cestující v případě zpoždění také v závislosti na jeho délce a délce letu právo na poskytnutí péče (občerstvení, telefonních hovorů a emailových zpráv) a případně též ubytování v hotelu, je-li v důsledku zpoždění očekávaný čas odletu o den později než čas původně oznámený. V případě zpoždění trvajícího minimálně 5 hodin má cestující právo na náhradu pořizovací ceny letenky spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti.[16]

Pro zjištění relevantní délky zpoždění je přitom nutno vycházet z porovnání plánovaného času příletu, tedy času, který je uveden na letence, a času skutečného příletu, kterým je třeba rozumět okamžik otevření alespoň jedněch dveří letadla.[17]

Odepření nástupu na palubu

Důvodem odepření nástupu na palubu bývaly typicky situace tzv. *overbookingu*, tedy případy, kdy letecký dopravce na předmětný let rezervuje více míst, než je skutečně k dispozici. Příčiny odepření nástupu však mohou být i jiné, v době pandemie covid-19 k těmto situacím docházelo hojně např. v souvislosti s nesplněním protiepidemických opatření. Ať už je však příčinou odepření nástupu cokoli, Nařízení 261/2004 stanoví práva cestujících, je-li jim nástup na palubu odepřen proti jejich vůli. Předně by měl provozující letecký dopravce takové cestující **neprodleně odškodnit v souladu s čl. 7 nařízení, tedy poskytnutím paušální kompenzace ve výši 250 €, 400 € nebo 600 €** v závislosti na délce letu (podrobněji srov. výše).[18] Cestující má dále možnost volby mezi náhradou pořizovací ceny letenky a přesměrováním při nejbližší příležitosti nebo v době dle jeho přání, a to za srovnatelných dopravních podmínek.[19] Letecký dopravce má dále cestujícím nabídnout přiměřenou péči (občerstvení v odpovídajícím rozsahu, telefonní hovory) a za splnění podmínek též

ubytování v hotelu.[20]

Mimořádné okolnosti: jak se může letecký dopravce zprostit povinnosti k náhradě škody?

Provozující letecký dopravce není povinen náhradu škody podle výše rozebraného článku 7 Nařízení 261/2004 platit, a to za **kumulativního splnění následujících podmínek: 1.) zrušení či významné zpoždění letu bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, 2.) mezi takovouto mimořádnou okolností a významným zpožděním, resp. zrušením letu musí být přímá příčinná souvislost, 3.) mimořádným okolnostem by nebylo možné zabránit ani za současného přijetí všech přiměřených opatření**.[21]

Není divu, že provozující letečtí dopravci obrany mimořádnými okolnostmi hojně využívají a lze se domnívat, že nezřídka cestujícím odmítají náhradu škody poskytnout i v případech, kdy je náhrada na místě, což je však pro cestující bez právního vzdělání obtížné zjistit a posoudit. Problémem mimořádných okolností je totiž mimo jiné to, že jde o poměrně abstraktní pojem, jehož definici Nařízení 261/2004 neobsahuje, toliko vyjmenovává, ve kterých případech o mimořádné okolnosti může jít.[22] S ohledem na to je třeba přihlížet k judikatuře Soudního dvora EU, která je v této problematice velmi bohatá. Pokud je příčinou zrušení či významného zpoždění událost, která *„pro svoji povahu není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole“*, půjde o mimořádnou okolnost.[23] Uvedený test, nazývaný dle rozsudku, v němž byl poprvé použit, jako *test Wallentin-Hermann*, SDEU následuje i v další judikatuře a podle toho posuzuje, jaké události představují mimořádnou okolnost a jaké nikoli. **Mimořádnou okolností tak kupříkladu není porucha vyvolaná předčasným selháním některých součástí letadla**[24]**, naopak poruchy způsobené sabotáží či terorismem nebo skrytá výrobní vada již užívané flotily letadel ohrožující letovou bezpečnost zásadně mimořádnou okolností budou.**[25] **Mimořádnou okolnost pak bude představovat kolize letounu s ptákem**[26]**, poškození pneumatiky letadla nárazem cizího předmětu nacházejícího se na letištní dráze**[27] **nebo uzavření letištní dráhy v důsledku na ní uniknuvšího benzínu.**[28]

Závěr

Lze uzavřít, že Nařízení 261/2004 obsahuje poměrně zajímavý katalog práv cestujících a nepochybně je projevem rysu unijní úpravy usilující o co možná největší ochranu spotřebitele. Byť je nařízení mnohdy tvrdě kritizováno, ať už pro rozpor s Montrealskou úmluvou, nepřehlednost ještě zvýrazněnou rozhodnutím Sturgeon nebo nevyvážené zvýhodnění cestujících proti leteckým dopravcům, je zřejmé, že alespoň některých svých cílů formulovaných v důvodové zprávě Komise dosáhlo. Cestující jsou nyní v případě zpoždění, zrušení letu a odepření nástupu chráněni silněji než dříve, je ale ještě třeba, aby si svých práv dle Nařízení 261/2004 byli naplno vědomi a dovolávali se jich i přes neochotu, se kterou se v praxi budou u leteckých dopravců setkávat.

Mgr. Filip Čermák

PURKYT & Co.
ADVOKÁTNÍ A MEDIAČNÍ KANCELÁŘ

Purkyt & Co. advokátní kancelář

náměstí 14. října 496/13
150 00 Praha 5

Tel: +420 257 223 737
E-mail: office@purkyt.cz

---

[1] Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu z roku 1999.

[2] Celým názvem 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.

[3] Vzhledem k tomu, že v Lichtenštejnsku se nenachází žádné letiště, nebude aplikace reálná i přesto, že jde o součást EHP.

[4] Na základě Dohody o letecké dopravě uzavřené mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací v roce 1999.

[5] Dopravcem Společenství se dle čl. 2 písm. c) Nařízení 261/2004 rozumí stručně řečeno letecký dopravce s platnou licencí v některém členském státě v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. 7. 1992.

[6] Čl. 3 odst. 1 písm. a), písm. b) Nařízení 261/2004.

[7] Čl. 3 odst. 2 písm. a) Nařízení 261/2004.

[8] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 13. 10. 2011, Sousa Rodríguez a další proti Air France SA, ve věci C-83/10, ECLI:EU:C:2011:652.

[9] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. 4. 2021, WZ proti Austrian Airlines, AG, ve věci C-826/19, ECLI:EU:C:2021:318.

[10] Usnesení Soudního dvora (osmého senátu) ze dne 5. 10. 2016, Ute Wunderlich a další proti Bulgarian Air Charter Limited, ve věci C-32/16, ECLI:EU:C:2016:753.

[11] Čl. 5 odst. 1 písm. a) ve spojení s čl. 8 odst. 1 Nařízení 261/2004.

[12] Čl. 5 odst. 1 písm. b) ve spojení s čl. 9 Nařízení 261/2004.

[13] Čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s čl. 7 Nařízení 261/2004.

[14] Rozsudek soudního dvora (prvního senátu) ze dne 21. 12. 2021, Airhelp Limited proti Laudamotion GmbH, ve věci C-263/20, ECLI:EU:C:2021:1039.

[15] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 19. 11. 2009, Sturgeon proti Condor Flugdienst GmbH a Böck, Lepuschitz proti Air France SA, ve spojených věcech C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716.

[16] Čl. 6 ve spojení s čl. 9 a čl. 8 odst. 1 písm. a) Nařízení 261/2004.

[17] Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 4. 9. 2014, Germanwings GmbH proti Ronnymu Henningovi, ve věci C-452/13, ECLI:EU:C:2014:2141.

[18] Čl. 4 odst. 3 ve spojení s čl. 7 Nařízení 261/2004.

[19] Čl. 4 odst. 3 ve spojení s čl. 8 odst. 1 Nařízení 261/2004.

[20] Čl. 4 odst. 3 ve spojení s čl. 9 Nařízení 261/2004.

[21] Čl. 5 odst. 3 Nařízení 261/2004.

[22] K tomu srov. recitály 14. a 15. Nařízení 261/2004.

[23] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 22. 12. 2008, Wallentin-Hermann proti Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, ve věci C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771.

[24] Rozsudek Soudního dvora (devátého senátu) ze dne 17. 9. 2015, Corina van der Lans proti Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, ve věci C-257/14, ECLI:EU:C:2015:618.

[25] Tamtéž.

[26] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 5. 2017, Pešková, Peška proti Travel Service, a.s., ve věci C315/15, ECLI:EU:C:2017:342.

[27] Rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. 4. 2019, Germanwings GmbH proti Wolfgangu Pauelsovi, ve věci C-501/17, ECLI:EU:C:2019:288.

[28] Rozsudek Soudního dvora (čtvrtého senátu) ze dne 26. 6. 2019, André Moens proti Ryanair Ltd., ve věci C-159/18, ECLI:EU:C:2019:535.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- Licence LUC v podnikatelské strategii provozovatelů dronů
- Péče rodičů po novele od 1.1.2026
- K ukončování služebního poměru po novele zákona o státní službě
- Aktuality z práva internetu: kybernetická bezpečnost a online řešení sporů
- Zelené standardy pro výstavbu a renovace: jaké povinnosti přinese nová evropská úprava?
- Byznys a paragrafy, díl 25.: Započtení
- Zrušení bytového spoluvlastnictví včetně limitů soudní ingerence
- 2. díl ze série Pravidla a odpovědnost při provozování zimních sportů: Povinnosti provozovatele při závodech a trénincích: zabezpečení tratí a oddělení veřejného a sportovního provozu
- Protokol o předání díla jako podmínka zaplacení jeho ceny a k možné změně soudní praxe
- Rozsáhlá novela rodinného práva účinná od 1.1.2026
- Judikatura: smluvní sjednání prekluzivní lhůty je obecně platné (FIDIC)