Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

16. ledna 2025 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 3 odst. 3 – Bezúplatné cestování nebo cestování za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné – Cestující, který zaplatil pouze poplatky a daně z letecké dopravy – Rezervace v rámci reklamní kampaně – Článek 8 odst. 1 písm. c) – Právo na přesměrování v pozdější době – Neexistence požadavku časové souvislosti mezi zrušeným letem a přesměrovaným letem, o který cestující požádal“

Ve věci C-516/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) ze dne 8. srpna 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 10. srpna 2023, v řízení

NW,

YS

proti

Qatar Airways,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení: N. Jääskinen, předseda devátého senátu vykonávající funkci předsedy osmého senátu, M. Gavalec (zpravodaj) a J. Passer, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

– za YS a NW: M. Böse, Rechtsanwalt,

– za Qatar Airways: B. Liebert a U. Steppler, Rechtsanwälte,

* Jednací jazyk: němčina.

– za Evropskou komisi: G. von Rintelen a N. Yerrell, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 3 odst. 3 a čl. 8 odst. 1 písm. c) 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).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi NW a YS, cestujícími v letecké dopravě, a společností Qatar Airways ve věci návrhu na náhradu škody z důvodu, že tento letecký dopravce porušil povinnost zajistit přesměrování těchto cestujících do cílového místa určení.

Právní rámec

Nařízení č. 261/2004

3 V bodech 1, 2, 4, 12 a 13 odůvodnění nařízení č. 261/2004 se uvádí:

„(1) Činnost [Evropských společenství] v oblasti letecké dopravy měly mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[…]

(4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou [nařízením Rady (EHS) č. 295/91 ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. 1991, L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306),] v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.

[…]

(12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly rovněž zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

(13) Cestujícím, jejichž lety jsou zrušeny, by mělo být umožněno proplacení jejich letenek nebo využití přesměrování za uspokojivých podmínek a mělo by být o ně v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno.“

4 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavci 3 stanoví:

„Toto nařízení se nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně nebo za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné. Vztahuje se však na cestující, kterým letecký dopravce nebo provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy vydal letenku na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů.“

5 Článek 5 uvedeného nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odst. 1 písm. a) a v odstavci 3 stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;

[…]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

6 Článek 7 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví standardizovanou náhradu škody cestujícím, jejíž výše se mění zejména v závislosti na délce letu.

7 Článek 8 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

a) – náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným

– zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

[…]“

Nařízení (ES) č. 1008/2008

8 Článek 23 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (Úř. věst. 2008, L 293, s. 3), nadepsaný „Informace a zákaz diskriminace“, v odstavci 1 stanoví:

„Letecké tarify a letecké sazby za letecké služby z letiště nacházejícího se na území členského státu, na nějž se vztahuje Smlouva, které jsou dostupné veřejnosti, musí obsahovat při nabídce nebo zveřejnění v jakékoliv podobě, včetně prostřednictvím internetu, použitelné podmínky. Konečná cena, jež má být zaplacena, musí být vždy uvedena a zahrnuje použitelný letecký tarif nebo leteckou sazbu, jakož i všechny uplatnitelné daně, poplatky, přirážky a platby, jež jsou nevyhnutelné a předpokládané v okamžiku zveřejnění. Kromě konečné ceny se uvedou alespoň tyto údaje:

a) letecký tarif nebo letecká sazba;

b) daně;

c) letištní poplatky a

d) další poplatky, přirážky nebo platby, jež souvisí například s bezpečností nebo palivem,

pokud položky uvedené v písmenech b), c) a d) byly připočteny k leteckému tarifu nebo letecké sazbě. Volitelné příplatky se sdělují jasným, průhledným a jednoznačným způsobem na počátku každé rezervace a cestující je přijímají na základě projevu vůle.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

9 Dne 5. srpna 2020 si žalobci v původním řízení u společnosti Qatar Airways rezervovali zpáteční lety z Frankfurtu nad Mohanem (Německo) do Denpasaru (Indonésie) s mezipřistáním v Dauhá (Katar).

10 Tato rezervace byla provedena v rámci reklamní kampaně tohoto provozujícího leteckého dopravce. Tato časově omezená kampaň byla vyhrazena pouze zdravotnickým pracovníkům a umožňovala jim provádět rezervace letů u uvedeného dopravce a zaplatit pouze daně a poplatky související s těmito rezervacemi.

11 Dne 13. září 2020 společnost Qatar Airways zrušila lety, které byly předmětem rezervace.

12 Kromě toho tento dopravce již nezajišťoval lety do Denpasaru, a to až do jara roku 2022.

13 E-mailem ze dne 8. srpna 2022 vyzvali žalobci v původním řízení uvedeného dopravce, aby je dne 20. října 2022 přesměroval do Denpasaru a dne 7. listopadu 2022 zajistil jejich zpáteční let do Frankfurtu nad Mohanem, přičemž ho vyzvali, aby za tímto účelem přijal do 18. srpna 2022 nezbytná opatření. Vzhledem k tomu, že této výzvě nebylo vyhověno, si tito žalobci v původním řízení rezervovali dotčené lety pomocí výhod získaných v rámci věrnostního programu a zaplatili celkovou cenu ve výši 394,62 eura. Tržní cena letů v den rezervace činila 4 276,36 eura za jednoho cestujícího.

14 Uvedení žalobci v původním řízení podali k Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo), který je předkládajícím soudem, žalobu proti společnosti Qatar Airways, kterou se domáhají náhrady škody z důvodu, že tento provozující letecký dopravce porušil povinnost poskytnout jim pomoc, která vyplývá z čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004.

15 V rámci této žaloby si předkládající soud klade zaprvé otázku, zda je nařízení č. 261/2004 v projednávané věci použitelné.

16 V této souvislosti si tento soud klade otázku, zda je třeba mít za to, že cestující cestuje bezúplatně ve smyslu čl. 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud musí zaplatit pouze daně z letecké dopravy a letištní poplatky.

17 Uvedený soud dále konstatuje, že z judikatury Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) vyplývá, že snížené ceny, které letecký dopravce poskytuje zaměstnancům podniku, který s tímto dopravcem uzavřel rámcovou dohodu, musí být považovány za „dostupné veřejnosti“ ve smyslu tohoto čl. 3 odst. 3. Předkládající soud má přitom za to, že tuto judikaturu lze použít na reklamní kampaň, o kterou se jedná ve věci v původním řízení, protože tato kampaň nepředstavuje ani program pro často cestující zákazníky, ani obchodní program ve smyslu tohoto ustanovení.

18 V případě, že by bylo nařízení č. 261/2004 použitelné na situaci, o kterou se jedná ve věci v původním řízení, si předkládající soud klade zadruhé otázku, zda právo na přesměrování stanovené v čl. 8 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení předpokládá existenci časové souvislosti mezi zrušeným letem a letem, který se má uskutečnit v rámci přesměrování, i když ze znění tohoto ustanovení tato podmínka nevyplývá.

19 V této souvislosti předkládající soud uvádí, že podle judikatury Oberlandesgericht Köln (Vrchní zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) vzhledem k účelu čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, kterým je ochrana cestujících během dotčené cesty, toto ustanovení nepřiznává cestujícímu právo na bezplatné přesměrování podle jeho vlastního uvážení, bez jakékoli časové souvislosti s původním cestovním plánem. Podle tohoto druhého soudu by měla existovat časová souvislost mezi zrušeným letem a letem, který se má uskutečnit v rámci přesměrování. Zdá se však, že tato judikatura byla zrušena Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo). V tomto kontextu si předkládající soud klade otázku, zda požadavek takovéto časové souvislosti vyplývá z tohoto ustanovení, protože jeho znění v tomto směru nic nestanoví.

20 Za těchto podmínek se Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být nařízení č. 261/2004 vykládáno v tom smyslu, že cestující cestuje bezúplatně ve smyslu čl. 3 odst. 3 [první věty] první alternativy tohoto nařízení, pokud musí za letenku zaplatit pouze poplatky a daně za leteckou dopravu?

2) V případě záporné odpovědi na první otázku:

Musí být nařízení č. 261/2004 vykládáno v tom smyslu, že v případě, že let byl zarezervován v rámci časově a množstevně omezené reklamní akce leteckého dopravce, ke které měla přístup pouze určitá profesní skupina, nejedná se o cenu, která je (nepřímo) dostupná veřejnosti ve smyslu čl. 3 odst. 3 [první věty] druhé alternativy tohoto nařízení?

3) V případě, že [i odpověď na druhou otázku je záporná a bude učiněn závěr, že] je dána oblast působnosti nařízení č. 261/2004:
   a) musí být čl. 8 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že mezi původně rezervovaným a zrušeným letem a náhradní přepravou požadovanou v pozdějším termínu musí existovat časová souvislost;
   b) jak by tato časová souvislost popřípadě měla být vymezena?“

K předběžným otázkám

K první otázce

21 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 3 první věta první alternativa nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující cestuje bezúplatně ve smyslu tohoto ustanovení, pokud za svoji rezervaci musel zaplatit pouze daně z letecké dopravy a poplatky.

22 Podle čl. 3 odst. 3 první věty první alternativy nařízení č. 261/2004 se toto nařízení nevztahuje na cestující, kteří cestují bezúplatně.

23 Předně je třeba uvést, že výraz „cestovat bezúplatně“ není definován ani v čl. 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004, ani v žádném jiném ustanovení tohoto nařízení. Podle ustálené judikatury musí být za těchto podmínek význam a dosah tohoto výrazu určen v souladu s jeho obvyklým smyslem v běžném jazyce s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém je použit, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž je součástí (rozsudek ze dne 30. dubna 2024, Trade Express-L a Devnia TSIMENT, C-395/22 a C-428/22, EU:C:2024:374, bod 65, jakož i citovaná judikatura). Kromě toho, jak rozhodl Soudní dvůr, s ohledem na cíl nařízení č. 261/2004 uvedený v bodě 1 jeho odůvodnění, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, musí být výjimka z ustanovení přiznávajících práva cestujícím vykládána restriktivně (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. října 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, bod 43 a citovaná judikatura).

24 Pokud jde nejprve o obvyklý smysl výrazu „cestovat bezúplatně“, je třeba vycházet z toho, že tento výraz označuje obecně situaci, kdy cestující cestuje bezplatně, aniž by za svoji letenku musel zaplatit jakoukoli protihodnotu.

25 V této souvislosti by výklad těchto pojmů v tom smyslu, že cestující cestuje bezúplatně, i když za účelem dokončení své rezervace musí zaplatit určitou částku, nikoli z titulu leteckého tarifu, nýbrž jako daň z letecké dopravy nebo jako poplatky, byl v rozporu s obvyklým smyslem těchto výrazů v běžném jazyce.

26 Pokud jde dále o kontext čl. 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004, je sice pravda, že toto ustanovení odkazuje obecně na bezúplatnost cestování a neupřesňuje jednotlivé složky tvořící jeho cenu, nic to však nemění na tom, že článek 23 nařízení č. 1008/2008 stanoví, že konečná cena, jež má být zaplacena, zahrnuje použitelný letecký tarif, jakož i všechny daně, letištní poplatky a další poplatky, přirážky nebo platby, jež souvisí například s bezpečností nebo palivem. Z toho vyplývá, že daně a poplatky nejsou vyloučeny z ceny letenky, ale tvoří její nedílnou součást.

27 Tento výklad podporuje judikatura Soudního dvora, podle níž cestující, kteří cestují na základě letenek, za které platí pouze část ceny, spadají do působnosti nařízení č. 261/2004, pokud zaplacená snížená cena byla přímo či nepřímo dostupná veřejnosti nebo tyto letenky byly vydány

v rámci programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů (usnesení ze dne 26. listopadu 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, bod 16).

28 Konečně, pokud jde o účel nařízení č. 261/2004, toto nařízení má, jak vyplývá z bodů 1, 2 a 4 jeho odůvodnění, zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících a spotřebitelů posílením jejich práv v určitých situacích, které jim způsobují závažné potíže a nepohodlí, jakož i tím, že jim bude poskytnuto standardizované a okamžité odškodnění (rozsudek ze dne 22. dubna 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, bod 26).

29 Výklad, podle něhož by cestující cestoval bezúplatně, a neměl by proto prospěch z použití ustanovení nařízení č. 261/2004, ačkoli je povinen zaplatit určité částky z titulu daní z letecké dopravy a poplatků, by přitom ohrozil cíl sledovaný tímto nařízením, připomenutý v bodě 28 tohoto rozsudku, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě.

30 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba na první otázku odpovědět, že čl. 3 odst. 3 první věta první alternativa nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující necestuje bezúplatně ve smyslu tohoto ustanovení, pokud za svoji rezervaci musel zaplatit pouze daně z letecké dopravy a poplatky.

K druhé otázce

31 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 3 první věta druhá alternativa nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující cestuje za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné, ve smyslu tohoto ustanovení, pokud si letenku zarezervoval v rámci reklamní kampaně, která je omezena z hlediska času, jakož i z hlediska počtu nabízených letenek a je zaměřena na určitou profesní skupinu.

32 Podle čl. 3 odst. 3 první věty druhé alternativy nařízení č. 261/2004 se toto nařízení nevztahuje na cestující, kteří cestují za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné.

33 Předně je třeba uvést, že v projednávaném případě v rámci reklamní kampaně společnosti Qatar Airways tento letecký dopravce umožňoval rezervovat si u něj lety oproti zaplacení pouze daní a poplatků souvisejících s těmito rezervacemi jen zdravotnickým pracovníkům. V této souvislosti si předkládající soud klade otázku, zda takováto snížená cena vyhrazená skupině zdravotnických pracovníků musí být považována za cenu dostupnou veřejnosti ve smyslu tohoto ustanovení.

34 V tomto ohledu, pokud jde o rozsah pojmu „dostupná veřejnosti“, je třeba poznamenat, jak uvedla Evropská komise, že cena je dostupná veřejnosti, i když jí nemůže využít každý potenciální zákazník.

35 Pojem „veřejnost“ se totiž týká blíže neurčeného počtu potenciálních adresátů a kromě toho vyžaduje dosti vysoký počet osob (obdobně viz rozsudek ze dne 20. června 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, bod 38 a citovaná judikatura). Za účelem určení, zda lze skupinu osob využívající snížené ceny odlišit od „veřejnosti“, je třeba zejména ověřit, zda je tato skupina dostatečně přesně vymezena, zda dotčené osoby splňují zvláštní vlastnosti stanovené leteckým dopravcem za účelem využití této ceny, a zda tento dopravce stanoví individuální schválení před vystavením letenky.

36 V této souvislosti může skupina zdravotnických pracovníků, kteří jsou abstraktně popsáni bez upřesnění zvláštních charakteristik, které mají společné, a v jejichž prospěch vydávání letenek nepodléhá předchozímu individuálnímu schválení, představovat veřejnost ve smyslu čl. 3 odst. 3 první věty druhé alternativy nařízení č. 261/2004. Z toho vyplývá, že snížená cena vyhrazená pro takovouto skupinu musí být považována za „dostupnou veřejnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

37 Takovýto výklad podporuje judikatura Soudního dvora týkající se výkladu čl. 3 odst. 3 nařízení č. 261/2004, podle níž letenka za zvýhodněnou cenu, která je dostupná jen určitým osobám v rámci sponzorování určité události a může být vydána až po předchozím a individuálním schválení leteckým dopravcem, nemůže být považována ani za dostupnou veřejnosti, ani za letenku vystavenou na základě programu pro často cestující zákazníky nebo na základě jiných obchodních programů (usnesení ze dne 26. listopadu 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, bod 17).

38 V projednávaném případě si žalobci v původním řízení rezervovali lety u leteckého dopravce v rámci reklamní kampaně, jejíž délka byla přesně vymezena a byla vyhrazena pouze zdravotnickým pracovníkům. Je pravda, že ceny nabízené v rámci této reklamní kampaně nebyly dostupné celé populaci. Tyto ceny nicméně nebyly vyhrazeny určitým individuálně určeným osobám, nýbrž pro určitou profesní skupinu, a to pro zdravotnické pracovníky, přičemž tato skupina byla tvořena neurčitým počtem osob, které s tímto dopravcem neměly zvláštní vztah, který by přesahoval rámec vztahu se zákazníkem.

39 Kromě toho, pokud jde o množstevní omezení počtu letenek dostupných v rámci reklamní kampaně, ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, vyplývá, že toto omezení patrně nevyplývá z vlastností dotčené profesní skupiny, ale jeví se jako odůvodněné praktickými omezeními stanovenými leteckým dopravcem, který nebyl schopen nabídnout takovéto ceny celé dotčené skupině z důvodu její velikosti.

40 Konečně je třeba dodat, že výklad, podle kterého by určitá široce vymezená skupina osob, jako jsou zdravotničtí pracovníci, o které se jedná ve věci v původním řízení, neměla být považována za „veřejnost“ ve smyslu čl. 3 odst. 3 první věty druhé alternativy nařízení č. 261/2004, by mohl být v rozporu s cílem uvedeným v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících.

41 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na druhou otázku odpovědět, že čl. 3 odst. 3 první věta druhá alternativa nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že cestující necestuje za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné, ve smyslu tohoto ustanovení, pokud si svoji letenku zarezervoval v rámci reklamní kampaně, která je omezena z hlediska času, jakož i z hlediska počtu nabízených letenek a je zaměřena na určitou profesní skupinu.

K třetí otázce

42 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu, položené pro případ záporné odpovědi na první dvě otázky, je, zda čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že pro své použití vyžaduje existenci časové souvislosti mezi zrušeným letem a přesměrovaným letem, o který požádal cestující, a v případě kladné odpovědi, jakým způsobem má být tato časová souvislost vymezena.

43 Podle čl. 5 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 musí provozující letecký dopravce v případě zrušení letu nabídnout dotčeným cestujícím pomoc v souladu s článkem 8 tohoto nařízení.

44 Podle čl. 8 odst. 1 uvedeného nařízení mají dotčení cestující možnost volby mezi třemi možnostmi, a to zaprvé náhradou pořizovací ceny letenky za určitých podmínek spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu při nejbližší příležitosti, zadruhé přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení, nebo zatřetí přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.

45 Jak již Soudní dvůr rozhodl, tento článek výslovně stanoví povinnost provozujícího leteckého dopravce nabídnout cestujícím, jejichž let byl zrušen, různé možnosti uvedené v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení, což předpokládá, že těmto cestujícím poskytne veškeré informace o právech vyplývajících z tohoto ustanovení, aby mohli účinně uplatnit svá práva v případě zrušení. Povinností provozujícího leteckého dopravce je rovněž smysluplně informovat cestující v letecké dopravě, není-li přesměrování možné [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 8. června 2023, Austrian Airlines (Repatriační let), C-49/22, EU:C:2023:454, body 43 a 44, jakož i citovaná judikatura].

46 Z toho vyplývá, že v případě zrušení letu je na leteckém dopravci, aby cestujícím v letecké dopravě poskytl informace nezbytné k tomu, aby mohli učinit účinnou volbu, a sice buď nechat si nahradit pořizovací cenu letenky, nebo pokračovat v přepravě do cílového místa určení za srovnatelných dopravních podmínek, a to při nejbližší příležitosti nebo později. Z přiznání práva být informován tedy nemůže vyplývat jakákoli povinnost cestujícího v letecké dopravě aktivně se podílet na vyhledávání údajů, které musí obsahovat nabídka provozujícího leteckého dopravce (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. července 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 54 až 56).

47 V projednávané věci z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že lety původně rezervované žalobci v původním řízení byly společností Qatar Airways zrušeny v září 2020. Tento letecký dopravce se v této souvislosti omezil na informování těchto žalobců v původním řízení o nemožnosti uskutečnit lety do Denpasaru, který byl cílovým místem určení, z důvodu okolností souvisejících s pandemií covidu-19, a rozhodl se prodloužit platnost dotčených letenek o dva roky, a to do 4. srpna 2022. Dne 8. srpna 2022 uvedení žalobci v původním řízení požádali uvedeného dopravce podle čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 o přesměrování do cílového místa určení v pozdější den, který jim vyhovoval.

48 V této souvislosti je třeba zdůraznit, že povinnost poskytnout pomoc podle článku 8 nařízení č. 261/2004 se vztahuje na provozujícího leteckého dopravce bez ohledu na událost, která způsobila zrušení letu. I v případě výjimečných okolností totiž čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení osvobozuje provozujícího leteckého dopravce pouze od povinnosti náhrady škody podle článku 7 uvedeného nařízení [rozsudek ze dne 8. června 2023, Austrian Airlines (Repatriační let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 45].

49 Kromě toho nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádnou skutečnost umožňující dospět k závěru, že nad rámec „mimořádných okolností“ uvedených v čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení uznává odlišnou kategorii „obzvláště mimořádných“ událostí, jako je pandemie covidu-19, která by mohla vést ke zproštění provozujícího leteckého dopravce všech jeho povinností, včetně těch, které má na základě článku 8 uvedeného nařízení [rozsudek ze dne 8. června 2023, Austrian Airlines (Repatriační let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 46].

50 Cestující, jehož let byl zrušen, je tedy oprávněn získat od provozujícího leteckého dopravce odpovídající náhradu v případě, že tento dopravce nesplní povinnost poskytnout pomoc vyplývající z čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení, včetně informační povinnosti, jak je definována v bodech 45 a 46 tohoto rozsudku [rozsudek ze dne 8. června 2023, Austrian Airlines (Repatriační let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 48].

51 Tato náhrada však bude omezena na to, co se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání uvedeného provozujícího leteckého dopravce [rozsudek ze dne 8. června 2023, Austrian Airlines (Repatriační let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 49 a citovaná judikatura].

52 Pokud jde konkrétně o otázku, zda čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 vyžaduje pro své použití existenci časové souvislosti mezi zrušeným letem a požadovaným přesměrovaným letem, je třeba ji v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 23 tohoto rozsudku posoudit s ohledem nejen na znění tohoto ustanovení, ale i s ohledem na jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí.

53 Pokud jde zaprvé o znění čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, nelze, než konstatovat, že neobsahuje požadavek týkající se existence časové souvislosti mezi zrušeným letem a letem, který se má uskutečnit v rámci přesměrování. Z tohoto ustanovení totiž pouze vyplývá, že cestující v letecké dopravě mohou požádat o přesměrování „v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst“. Z výrazu „v pozdější době“ přitom nevyplývá, že by tento výraz právo na přesměrování časově omezoval.

54 Ze znění čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 tedy vyplývá, že rozhodující je přání cestujícího v letecké dopravě být přesměrován na určité pozdější datum, přičemž jediným omezením v tomto ohledu je dostupnost míst. Z toho vyplývá, že provozující letecký dopravce může odmítnout přesměrování letu, které je pro dotyčného cestujícího v letecké dopravě přijatelné, pouze v případě neexistence volných míst.

55 Zadruhé, pokud jde o kontext, do kterého zapadá čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, je třeba uvést, že unijní normotvůrce v čl. 8 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení výslovně stanovil časový prvek, který spočívá v tom, že cestující v letecké dopravě může požádat o přesměrování na cílové místo určení za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti. Pokud by přitom tento normotvůrce chtěl časově omezit právo na přesměrování stanovené v čl. 8 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení, upřesnil by to, stejně jako v čl. 8 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení. V této souvislosti lze rovněž poukázat na to, že v bodech 12 a 13 odůvodnění nařízení č. 261/2004 se v případě zrušení letu časová souvislost mezi zrušeným letem a letem uskutečněným z důvodu přesměrování vůbec neuvádí.

56 Kromě toho, jak vyplývá z bodu 46 tohoto rozsudku, cestující v letecké dopravě se může v případě zrušení letu rozhodnout pro proplacení výdajů nebo pro přesměrování v pozdější době. S ohledem na tyto možnosti, jejichž volba je vyhrazena cestujícímu v letecké dopravě, by výklad, podle kterého by byl časový prvek stanovený v čl. 8 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 rozhodující pro účely práva na pozdější přesměrování podle čl. 8 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení, zbavil toto posledně uvedené ustanovení užitečného účinku.

57 Zatřetí je takový výklad čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 podpořen cíli sledovanými tímto nařízením, které jsou uvedeny v bodech 1 a 4 jeho odůvodnění a spočívají zejména v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a v posílení jejich práv, přičemž je obecně brán zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

58 Výklad, který by nadměrně omezoval možnosti nabízené cestujícímu v letecké dopravě na základě čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení, by totiž byl v rozporu s hlavním cílem sledovaným tímto nařízením, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících.

59 Takovýto výklad ostatně není vyvrácen okolností, které se dovolává společnost Qatar Airways, jež vychází z toho, že tento výklad by provozujícím leteckým dopravcům způsobil nepřiměřené náklady. V této souvislosti je třeba uvést, že podle ustálené judikatury může význam přiznávaný cíli ochrany spotřebitelů sledovanému nařízením č. 261/2004, včetně cestujících v letecké dopravě, odůvodnit i značně negativní hospodářské důsledky vzniklé některým hospodářským subjektům (rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 48 a citovaná judikatura).

60 V projednávané věci však společnost Qatar Airways v každém případě omezila platnost vydaných letenek na dobu dvou let od původní rezervace, a to z důvodu pandemie covidu-19. Žalobci v původním řízení měli letenky platné do 4. srpna 2022 a žádost o přesměrování podali po tomto datu, konkrétně 8. srpna 2022.

61 V této souvislosti je třeba uvést, že nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádné ustanovení týkající se promlčecí lhůty v případě žalob, které byly podány k vnitrostátním soudům, jejichž předmětem je přesměrování podle čl. 8 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení (obdobně viz rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, bod 24).

62 Podle ustálené judikatury přitom při neexistenci unijní právní úpravy v dané oblasti přísluší vnitrostátnímu právnímu řádu každého členského státu upravit procesní podmínky soudních řízení určených k zajištění ochrany práv, která jednotlivcům vyplývají z unijního práva, pokud tyto podmínky dodrží zásady rovnocennosti a efektivity (rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, bod 25 a citovaná judikatura).

63 Za takových okolností, jako jsou okolnosti dotčené ve věci v původním řízení, kdy cestující v letecké dopravě žádají o přesměrování do cílového místa určení po datu, kdy skončila platnost jejich letenek, tedy více než dva roky po původní rezervaci, je tedy na vnitrostátním soudu, aby v souladu se zásadami rovnocennosti a efektivity určil promlčecí lhůtu pro podání žalob k uplatnění jejich práva na přesměrování stanoveného v čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004.

64 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na třetí otázku odpovědět, že čl. 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že pro své použití nevyžaduje existenci časové souvislosti mezi zrušeným letem a přesměrovaným letem, o který požádal cestující, takže je možné požádat o takovéto přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na cílové místo určení v pozdější době, s výhradou dostupnosti míst.

K nákladům řízení

65 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

1) **Článek 3 odst. 3 první věta první alternativa 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,**

   musí být vykládán v tom smyslu, že

   cestující necestuje bezúplatně ve smyslu tohoto ustanovení, pokud za svoji rezervaci musel zaplatit pouze daně z letecké dopravy a poplatky.

2) **Článek 3 odst. 3 první věta druhá alternativa nařízení č. 261/2004**

   musí být vykládán v tom smyslu, že

   cestující necestuje za snížené ceny, které nejsou veřejnosti přímo nebo nepřímo dostupné, ve smyslu tohoto ustanovení, pokud si letenku zarezervoval v rámci reklamní kampaně, která je omezena z hlediska času, jakož i z hlediska počtu nabízených letenek a je zaměřena na určitou profesní skupinu.

3) **Článek 8 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004**

   musí být vykládán v tom smyslu, že

   pro své použití nevyžaduje existenci časové souvislosti mezi zrušeným letem a přesměrovaným letem, o který požádal cestující, takže je možné požádat o takovéto přesměrování za srovnatelných dopravních podmínek na cílové místo určení v pozdější době, s výhradou dostupnosti míst.

Podpisy