Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

zo 16. januára 2025*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 3 ods. 3 – Bezplatné cestovanie alebo cestovanie za zľavnené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné verejnosti – Cestujúci, ktorý zaplatil len poplatky a dane z leteckej dopravy – Rezervácia v rámci reklamnej kampane – Článok 8 ods. 1 písm. c) – Právo na presmerovanie v neskoršom termíne – Neexistencia požiadavky časovej súvislosti medzi zrušeným letom a presmerovaným letom, o ktorý požiadal cestujúci“

Vo veci C-516/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko) z 8. augusta 2023 a doručený Súdnemu dvoru 10. augusta 2023, ktorý súvisí s konaním:

NW,

YS

proti

Qatar Airways,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda deviatej komory N. Jääskinen, vykonávajúci funkciu predsedu ôsmej komory, sudcovia M. Gavalec (spravodajca) a J. Passer,

generálny advokát: P. Pikamäe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– YS a NW, v zastúpení: M. Böse, Rechtsanwalt,

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

* Jazyk konania: nemčina.

– Európska komisia, v zastúpení: G. von Rintelen a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 ods. 3 a článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi NW a YS, cestujúcimi v leteckej doprave, a spoločnosťou Qatar Airways vo veci návrhu na náhradu škody z dôvodu, že tento letecký dopravca porušil svoju povinnosť zabezpečiť presmerovanie týchto cestujúcich do ich konečného cieľového miesta.

Právny rámec

Nariadenie č. 261/2004

3 Odôvodnenia 1, 2, 4, 12 a 13 nariadenia č. 261/2004 uvádzajú:

„(1) Konanie [Európskeho] spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

(2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;

…

(4) spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené [nariadením Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991 stanovujúce spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave (Ú. v. ES L 36, 1991, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306] tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok;

…

(12) rovnako by sa mali zmenšiť ťažkosti a nepohodlie cestujúcich spôsobené zrušením letov; toto by sa malo dosiahnuť tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušení pred plánovaným časom odletu a navyše im ponúknuť primerané presmerovanie tak, aby sa cestujúci mohli zariadiť inak; ak tak neurobia mali by leteckí dopravcovia cestujúcim poskytnúť náhradu okrem prípadov, keď zrušenie letu nastane za mimoriadnych okolností, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia;

(13) cestujúci, ktorých lety boli zrušené, by mali mať možnosť buď získať úhradu [náhradu – *neoficiálny preklad*] ceny letenky alebo presmerovanie letu za uspokojivých podmienok a mala by im byť počas čakania na neskorší let poskytnutá primeraná starostlivosť.“

4 Článok 3 tohto nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, v odseku 3 stanovuje:

„Toto nariadenie sa neuplatňuje pri cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne alebo za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť. Avšak uplatňuje sa na cestujúcich, ktorí majú letenky vydané leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou v rámci programu pre častého zákazníka alebo iného obchodného programu.“

5 Článok 5 uvedeného nariadenia s názvom „Zrušenie“ v odseku 1 písm. a) a odseku 3 stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8; a

…

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.“

6 Článok 7 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu“, stanovuje štandardizovanú náhradu určenú pre cestujúcich, ktorej výška sa mení najmä v závislosti od vzdialenosti letu.

7 Podľa článku 8 toho istého nariadenia s názvom „Právo na náhradu alebo presmerovanie“ stanovuje:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa ponúkne možnosť vybrať si medzi:

a) – úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,

– spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti; alebo

c) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest.

…“

Nariadenie (ES) č. 1008/2008

8 Článok 23 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (Ú. v. EÚ L 293, 2008, s. 3), nazvaný „Informovanie a nediskriminácia“, v odseku 1 stanovuje:

„Letecké cestovné a letecké sadzby, ponúkané alebo zverejnené cez internet alebo v akejkoľvek inej forme, za letecké dopravné služby z letiska na území členského štátu, na ktorý sa uplatňuje zmluva, prístupné verejnosti, zahŕňajú uplatniteľné podmienky. Konečná cena, ktorá sa má zaplatiť, je vždy uvedená a zahŕňa uplatniteľné letecké cestovné alebo leteckú sadzbu vrátane všetkých uplatniteľných daní a platieb, prirážok a poplatkov, ktoré sú nevyhnutné a predpokladajú sa v čase uverejnenia. Okrem konečnej ceny sa uvádzajú prinajmenšom tieto údaje:

a) letecké cestovné alebo letecká sadzba;

b) dane;

c) letiskové poplatky a

d) iné platby, prirážky alebo poplatky, ktoré sa týkajú napríklad bezpečnostnej ochrany alebo paliva,

ak sa položky uvedené v písmenách b), c) a d) pridali do leteckého cestovného alebo leteckej sadzby. Možné príplatky sa oznámia jasným, transparentným a jednoznačným spôsobom vždy na začiatku rezervačného procesu a zákazník ich akceptuje na základe slobodnej voľby (‚opt-in‘).“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

9 Dňa 5. augusta 2020 si žalobcovia vo veci samej rezervovali u spoločnosti Qatar Airways spiatočný let z Frankfurtu nad Mohanom (Nemecko) do Denpasaru (Indonézia) s medzipristátím v Dohe (Katar).

10 Táto rezervácia sa uskutočnila v rámci reklamnej kampane tohto prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Táto kampaň, ktorá bola časovo obmedzená, bola vyhradená výlučne zdravotníckym pracovníkom a umožňovala im rezervovať si lety u uvedeného dopravcu tým, že zaplatia len dane a poplatky súvisiace s týmito rezerváciami.

11 Dňa 13. septembra 2020 Qatar Airways zrušila lety, ktoré boli predmetom rezervácie.

12 Okrem toho, tento dopravca už nezabezpečoval lety do Denpasaru, a to až do jari 2022.

13 E-mailom z 8. augusta 2022 žalobcovia vo veci samej vyzvali uvedeného dopravcu, aby ich 20. októbra 2022 presmeroval do Denpasaru a 7. novembra 2022 zabezpečil ich spiatočný let do Frankfurtu nad Mohanom, pričom ho vyzvali, aby na tento účel prijal potrebné opatrenia do

18. augusta 2022. Keďže táto výzva zostala bez účinku, títo žalobcovia vo veci samej si rezervovali predmetné lety prostredníctvom výhod nadobudnutých na základe vernostného programu a zaplatením celkovej ceny vo výške 394,62 eura. Trhová cena letov v deň rezervácie predstavovala 4 276,36 eura na cestujúceho.

14 Uvedení žalobcovia vo veci samej podali na Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko), vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, žalobu proti spoločnosti Qatar Airways, ktorou sa domáhali náhrady škody z dôvodu, že tento prevádzkujúci letecký dopravca porušil svoju povinnosť poskytnúť pomoc vyplývajúcu z článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004.

15 V rámci tejto žaloby sa vnútroštátny súd v prvom rade pýta na uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 v prejednávanej veci.

16 V tejto súvislosti sa tento súd na jednej strane pýta, či sa má cestujúci považovať za cestujúceho, ktorý sa prepravuje bezplatne v zmysle článku 3 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ak musí zaplatiť len dane z leteckej dopravy a letiskové poplatky.

17 Na druhej strane uvedený súd uvádza, že z judikatúry Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) vyplýva, že znížené cestovné odsúhlasené leteckým dopravcom pre zamestnancov podniku, ktorý uzavrel rámcovú dohodu s týmto dopravcom, sa musí považovať za „dostupné pre verejnosť“ v zmysle tohto článku 3 ods. 3 Vnútroštátny súd sa však domnieva, že táto judikatúra sa môže uplatniť na reklamnú kampaň, o ktorú ide vo veci samej, keďže táto kampaň nepredstavuje ani vernostný program, ani obchodný program v zmysle tohto ustanovenia.

18 Za predpokladu, že by sa nariadenie č. 261/2004 uplatňovalo na situáciu, o ktorú ide vo veci samej, sa vnútroštátny súd v druhom rade pýta, či právo na presmerovanie stanovené v článku 8 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia predpokladá existenciu časovej súvislosti medzi zrušeným letom a letom, ktorý sa má uskutočniť v rámci presmerovania, aj keď táto podmienka nevyplýva zo znenia tohto ustanovenia.

19 V tejto súvislosti vnútroštátny súd poznamenáva, že podľa judikatúry Oberlandesgericht Köln (Vyšší krajinský súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) vzhľadom na účel článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, ktorým je ochrana cestujúcich počas predmetnej cesty, toto ustanovenie nepriznáva cestujúcemu právo na bezplatné presmerovanie, podľa jeho vlastného uváženia, bez akejkoľvek časovej súvislosti s pôvodným cestovným plánom. Podľa Oberlandesgericht Köln by mala existovať časová súvislosť medzi zrušeným letom a letom, ktorý sa má uskutočniť v rámci presmerovania. Zdá sa však, že túto judikatúru zrušil Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor). V tomto kontexte sa vnútroštátny súd pýta, či požiadavka takejto časovej súvislosti vyplýva z tohto ustanovenia, keďže jeho znenie neobsahuje žiadny údaj v tomto zmysle.

20 Za týchto okolností Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa nariadenie č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci sa prepravuje bezplatne podľa článku 3 ods. 3 [prvej vety], prvej alternatívy tohto nariadenia, ak musí za letenku zaplatiť len poplatky a daň za leteckú prepravu?

2. V prípade, ak je odpoveď na prvú otázku záporná:

Má sa nariadenie č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že nejde o cestovné (nepriamo) dostupné pre verejnosť v zmysle článku 3 ods. 3 [prvej vety], druhej alternatívy uvedeného nariadenia, ak bol let rezervovaný v rámci reklamnej akcie leteckého dopravcu obmedzenej z hľadiska času a počtu leteniek, ktorá bola dostupná len pre určitú profesijnú skupinu?

3. V prípade, že [na druhú otázku je potrebné tiež dať zápornú odpoveď a ak] sa nariadenie č. 261/2004 považuje za uplatniteľné:
   a) má sa článok 8 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že medzi pôvodne rezervovaným a zrušeným letom a požadovanou náhradnou prepravou v neskoršom čase musí existovať časová súvislosť?
   b) akým spôsobom by sa prípadne mala definovať táto časová súvislosť?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

21 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 3 prvá veta, prvá alternatíva nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci sa prepravuje bezplatne v zmysle tohto ustanovenia, ak za svoju rezerváciu musel zaplatiť výlučne dane z leteckej dopravy a poplatky.

22 V súlade s článkom 3 ods. 3 prvou vetou, prvou alternatívou nariadenia č. 261/2004, sa toto nariadenie neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú bezplatne.

23 Na úvod treba uviesť, že výraz „prepravovať sa bezplatne“ nie je definovaný ani v článku 3 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ani v žiadnom inom ustanovení tohto nariadenia. Za týchto podmienok určenie významu a rozsahu tohto pojmu sa podľa ustálenej judikatúry musí určiť v súlade s jeho obvyklým významom v bežnom jazyku, pričom sa zohľadní kontext, v ktorom sa používa, a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou (rozsudok z 30. apríla 2024, Trade Express-L a DEVNIA CIMENT, C-395/22 a C-428/22, EU:C:2024:374, bod 65, ako aj citovaná judikatúra). Okrem toho, ako rozhodol Súdny dvor, vzhľadom na cieľ nariadenia č. 261/2004, ktorý je uvedený v jeho odôvodnení 1 a ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich, treba výnimku z ustanovení priznávajúcich práva cestujúcim vykladať reštriktívne (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. októbra 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, bod 43 a citovanú judikatúru).

24 Pokiaľ ide v prvom rade o obvyklý význam výrazu „prepravovať sa bezplatne“, treba sa domnievať, že tento pojem všeobecne označuje situáciu, v ktorej cestujúci cestuje bezplatne, bez toho, aby musel zaplatiť akúkoľvek protihodnotu za svoju letenku.

25 V tejto súvislosti by výklad týchto pojmov v tom zmysle, že cestujúci sa prepravuje bezplatne, hoci na účely dokončenia svojej rezervácie musí zaplatiť určitú sumu nie z titulu leteckého cestovného, ale ako daň z leteckej dopravy alebo ako poplatky, bol v rozpore s obvyklým významom týchto pojmov v bežnom jazyku.

26 Pokiaľ ide ďalej o kontext, do ktorého patrí článok 3 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, hoci je pravda, že toto ustanovenie vo všeobecnosti odkazuje na bezplatnosť cestovania bez spresnenia jednotlivých prvkov tvoriacich jeho cenu, nič to nemení na tom, že článok 23 nariadenia č. 1008/2008 stanovuje, že konečná cena, ktorá sa má zaplatiť, zahŕňa uplatniteľné letecké

cestovné, ako aj všetky dane, letiskové poplatky a iné platby, prirážky alebo poplatky, ako sú napríklad poplatky súvisiace s bezpečnostnou ochranou alebo palivom. Z uvedeného vyplýva, že dane a poplatky nie sú vylúčené z ceny letenky, ale sú jej neoddeliteľnou súčasťou.

27 Tomuto výkladu nasvedčuje judikatúra Súdneho dvora, podľa ktorej sa na cestujúcich, ktorí cestujú na základe leteniek, za ktoré platia len časť ceny, vzťahuje nariadenie č. 261/2004, či už zaplatená znížená cena bola priamo alebo nepriamo prístupná verejnosti, alebo ak tieto letenky boli vydané v rámci vernostného programu alebo iných obchodných programov (uznesenie z 26. novembra 2020, SATA International –Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, bod 16).

28 Pokiaľ ide nakoniec o účel nariadenia č. 261/2004, jeho cieľom je, ako vyplýva z jeho odôvodnení 1, 2 a 4, zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich a spotrebiteľov posilnením ich práv v určitých situáciách spôsobujúcich vážne problémy a nepohodlie, ako aj okamžitou nápravou týchto situácií štandardným spôsobom (rozsudok z 22. apríla 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, bod 26).

29 Výklad, podľa ktorého by sa cestujúci prepravoval bezplatne, a preto by nemal prospech z uplatnenia ustanovení nariadenia č. 261/2004, hoci by bol povinný zaplatiť sumy z titulu dane z leteckej dopravy a poplatkov, by ohrozoval cieľ sledovaný týmto nariadením, pripomenutý v bode 28 tohto rozsudku, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave.

30 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 3 prvá veta, prvá alternatíva nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci sa neprepravuje bezplatne v zmysle tohto ustanovenia, ak za svoju rezerváciu musel zaplatiť výlučne dane z leteckej dopravy a poplatky.

O druhej otázke

31 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 3 prvá veta, druhá alternatíva nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci sa prepravuje za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť, v zmysle tohto ustanovenia, ak si rezervoval svoju letenku v rámci reklamnej kampane, ktorá je obmedzená z hľadiska času, ako aj z hľadiska počtu ponúkaných leteniek a ktorá je zameraná na určitú profesijnú skupinu.

32 V súlade s článkom 3 ods. 3 prvou vetou, druhou alternatívou nariadenia č. 261/2004 sa toto nariadenie neuplatňuje na cestujúcich, ktorí sa prepravujú za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť.

33 Na úvod treba uviesť, že v prejednávanej veci v rámci reklamnej kampane spoločnosti Qatar Airways tento letecký dopravca umožňoval iba zdravotníckym pracovníkom rezervovať si u tohto dopravcu lety prostredníctvom zaplatenia len daní a poplatkov súvisiacich s týmito rezerváciami. V tomto kontexte sa vnútroštátny súd pýta, či by sa takéto znížené cestovné vyhradené skupine zdravotníckych pracovníkov malo považovať za cestovné dostupné pre verejnosť v zmysle tohto ustanovenia.

34 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o rozsah pojmu „dostupné pre verejnosť“, treba uviesť, ako to urobila Európska Komisia, že cestovné je dostupné pre verejnosť, aj keď ho nemôže využiť každý potenciálny zákazník.

35 Pojem „verejnosť“ sa totiž týka neurčitého počtu potenciálnych adresátov a okrem toho zahŕňa celkom významný počet osôb (pozri analogicky rozsudok z 20. júna 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, bod 38 a citovanú judikatúru). Na účely určenia, či skupinu osôb využívajúcich znížené cestovné možno odlíšiť od „verejnosti“, treba najmä overiť, či je táto skupina dostatočne presne vymedzená, či dotknuté osoby spĺňajú osobitné vlastnosti stanovené leteckým dopravcom na využitie tohto cestovného a či tento dopravca stanovuje individuálne povolenie predchádzajúce vystaveniu letenky.

36 V tejto súvislosti skupina zdravotníckych pracovníkov, ktorí sú abstraktne opísaní bez spresnenia osobitných vlastností, ktorými sú viazaní, a v prospech ktorých vydávanie leteniek nepodlieha predchádzajúcemu individuálnemu povoleniu, môže predstavovať verejnosť v zmysle článku 3 ods. 3 prvej vety, druhej alternatívy nariadenia č. 261/2004. Z uvedeného vyplýva, že znížené cestovné vyhradené takejto skupine sa musí považovať za „dostupné pre verejnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

37 Takému výkladu nasvedčuje judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa výkladu článku 3 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, podľa ktorej letenku za zvýhodnené cestovné, ktorá je dostupná len určitým osobám v rámci sponzorstva určitej udalosti a ktorá môže byť vydaná až po predchádzajúcom a individualizovanom povolení leteckého dopravcu, nemožno považovať za dostupnú pre verejnosť, ani za letenku vystavenú v rámci vernostného programu alebo iných obchodných programov (uznesenie z 26. novembra 2020, SATA International –Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, bod 17).

38 V prejednávanej veci žalobcovia vo veci samej rezervovali lety u leteckého dopravcu v rámci reklamnej kampane, ktorej dĺžka bola prísne obmedzená a ktorá bola vyhradená len zdravotníckym pracovníkom. Je pravda, že cestovné ponúkané v rámci tejto reklamnej kampane nebolo dostupné pre celú populáciu. Takéto cestovné však nebolo vyhradené pre určité osoby určené individuálne, ale pre určitú profesijnú skupinu, a to zdravotníckych pracovníkov, pričom táto skupina pozostáva z neurčitého počtu osôb, ktoré nemajú s týmto prepravcom osobitný vzťah presahujúci rámec zákazníckeho vzťahu.

39 Okrem toho, pokiaľ ide o kvantitatívne obmedzenie počtu leteniek dostupných v rámci reklamnej kampane, zo spisu, ktorý má Súdny dvor k dispozícii, vyplýva, že toto obmedzenie zdá sa nevyplýva z vlastností dotknutej profesijnej skupiny, ale zdá sa byť odôvodnené praktickými obmedzeniami uloženými leteckým dopravcom, ktorý nebol schopný ponúkať takéto cestovné celej dotknutej skupine z dôvodu jej veľkosti.

40 Napokon treba dodať, že výklad, podľa ktorého by sa skupina osôb určená široko, ako zdravotnícki pracovníci dotknutí vo veci samej, nemala považovať za „verejnosť“ v zmysle článku 3 ods. 3 prvej vety, druhej alternatívy nariadenia č. 261/2004, by mohol byť v rozpore s cieľom uvedeným v odôvodnení 1 tohto nariadenia, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich.

41 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 3 prvá veta, druhá alternatíva nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci sa neprepravuje za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť, v zmysle tohto ustanovenia, ak si rezervoval svoju letenku v rámci reklamnej kampane, ktorá je obmedzená z hľadiska času, ako aj z hľadiska počtu ponúkaných leteniek a ktorá je zameraná na určitú profesijnú skupinu.

O tretej otázke

42 Svojou treťou otázkou, položenou pre prípad zápornej odpovede na prvé dve otázky, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že na jeho uplatnenie sa vyžaduje existencia časovej súvislosti medzi zrušeným letom a presmerovaným letom, o ktorý požiadal cestujúci, a v prípade kladnej odpovede sa pýta na spôsob, akým sa má táto časová súvislosť definovať.

43 Podľa článku 5 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 musí prevádzkujúci letecký dopravca v prípade zrušenia letu ponúknuť príslušným cestujúcim pomoc v súlade s článkom 8 tohto nariadenia.

44 Podľa článku 8 ods. 1 uvedeného nariadenia majú dotknutí cestujúci možnosť voľby medzi tromi možnosťami, a to po prvé náhradou nákladov na letenku za určitých podmienok prípadne v spojení so spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti, po druhé presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti alebo po tretie presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúcich, za predpokladu voľných miest.

45 Ako už Súdny dvor rozhodol, tento článok výslovne stanovuje povinnosť prevádzkujúceho leteckého dopravcu ponúknuť cestujúcim, ktorých let bol zrušený, rôzne možnosti uvedené v článku 8 ods. 1 tohto nariadenia, čo predpokladá, že týmto cestujúcim poskytne všetky informácie o právach vyplývajúcich z tohto ustanovenia, aby mohli účinne uplatniť svoje práva v prípade zrušenia. Rovnako tak mu prináleží, aby účinne informoval cestujúcich v leteckej doprave, keď presmerovanie nie je možné [pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. júna 2023, Austrian Airlines (Repatriačný let), C-49/22, EU:C:2023:454, body 43 a 44, ako aj citovanú judikatúru].

46 Z uvedeného vyplýva, že leteckému dopravcovi v prípade zrušenia letu prislúcha poskytnúť cestujúcim v leteckej doprave informácie potrebné na to, aby sa im umožnilo vykonať účinnú voľbu, a to buď si nechať nahradiť náklady na letenku, alebo pokračovať vo svojej preprave do konečného cieľového miesta za porovnateľných prepravných podmienok pri najbližšej príležitosti alebo v neskoršom dátume. Z priznania práva byť informovaný tak nemôže vyplývať akákoľvek povinnosť cestujúceho v leteckej doprave aktívne sa podieľať na hľadaní údajov, ktoré musí obsahovať ponuka prevádzkujúceho leteckého dopravcu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. júla 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, body 54 až 56).

47 V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že lety, ktoré si pôvodne rezervovali žalobcovia vo veci samej, Qatar Airways zrušila v septembri 2020. Tento letecký dopravca sa v tejto súvislosti obmedzil na informovanie týchto žalobcov vo veci samej o nemožnosti uskutočniť lety s cieľovou destináciou Denpasar, ktorý bol ich konečným cieľovým miestom, z dôvodu okolností súvisiacich s pandémiou COVID-19, pričom predĺžil platnosť predmetných leteniek o dva roky, a to do 4. augusta 2022. Dňa 8. augusta 2022 uvedení žalobcovia vo veci samej požiadali tohto dopravcu v súlade s článkom 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 o presmerovanie do ich konečného cieľového miesta v neskoršom dátume, ktorý im vyhovoval.

48 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že prevádzkujúci letecký dopravca má podľa článku 8 nariadenia č. 261/2004 povinnosť poskytnúť pomoc bez ohľadu na udalosť, ktorá viedla k zrušeniu letu. Aj v prípade výnimočných okolností totiž článok 5 ods. 3 tohto nariadenia zbavuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu len povinnosti poskytnúť náhradu podľa článku 7 uvedeného nariadenia [rozsudok z 8. júna 2023, Austrian Airlines (Repatriačný let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 45].

49 Okrem toho nariadenie č. 261/2004 neobsahuje nijakú informáciu umožňujúcu konštatovať, že by uznávalo, popri „mimoriadnych okolnostiach“ uvedených v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, odlišnú kategóriu „osobitne mimoriadnych“ okolností, ako je pandémia Covid-19, v dôsledku čoho by bol prevádzkujúci letecký dopravca zbavený všetkých svojich povinností vrátane tých, ktoré vyplývajú z článku 8 uvedeného nariadenia [rozsudok z 8. júna 2023, Austrian Airlines (Repatriačný let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 46].

50 Cestujúci, ktorého let bol zrušený, je teda oprávnený získať od prevádzkujúceho leteckého dopravcu zodpovedajúcu náhradu v prípade, že tento dopravca nesplní svoju povinnosť poskytnúť pomoc vyplývajúcu z článku 8 ods. 1 toho istého nariadenia, vrátane svojej informačnej povinnosti, ako je definovaná v bodoch 45 a 46 tohto rozsudku [rozsudok z 8. júna 2023, Austrian Airlines (Repatriačný let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 48].

51 Táto náhrada sa však obmedzí na to, čo je vzhľadom na okolnosti každého prípadu nutné, vhodné a primerané na nápravu zlyhania uvedeného prevádzkujúceho leteckého dopravcu [rozsudok z 8. júna 2023, Austrian Airlines (Repatriačný let), C-49/22, EU:C:2023:454, bod 49 a citovaná judikatúra].

52 Pokiaľ ide konkrétne o otázku, či článok 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 na svoje uplatnenie vyžaduje existenciu časovej súvislosti medzi zrušeným letom a požadovaným presmerovaným letom, treba ju v súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 23 tohto rozsudku posúdiť s prihliadnutím nielen na znenie tohto ustanovenia, ale aj na jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou.

53 Pokiaľ ide v prvom rade o znenie článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, treba konštatovať, že neobsahuje požiadavku týkajúcu sa existencie časovej súvislosti medzi zrušeným letom a letom, ktorý sa má uskutočniť v rámci presmerovania. Z tohto ustanovenia totiž vyplýva len to, že cestujúci v leteckej doprave môžu požiadať o presmerovanie „v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest“. Z výrazu „v neskoršom dátume“ však nevyplýva, že by tento výraz časovo obmedzoval právo na presmerovanie.

54 Zo znenia článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 tak vyplýva, že rozhodujúce je želanie cestujúceho v leteckej doprave, aby bol presmerovaný v určitom neskoršom dátume, pričom jediným obmedzením v tejto súvislosti je disponibilita miest. Z uvedeného vyplýva, že prevádzkujúci letecký dopravca môže odmietnuť presmerovanie letu prijateľné pre dotknutého cestujúceho v leteckej doprave len v prípade neexistencie disponibilných miest.

55 V druhom rade, pokiaľ ide o kontext, do ktorého patrí článok 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, treba uviesť, že normotvorca Únie v článku 8 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia výslovne stanovil časový prvok, ktorý spočíva v tom, že cestujúci v leteckej doprave môže požiadať o presmerovanie do svojho konečného cieľového miesta za porovnateľných prepravných podmienok a pri najbližšej príležitosti. Ak by však tento normotvorca chcel časovo obmedziť právo na presmerovanie stanovené v článku 8 ods. 1 písm. c) uvedeného nariadenia, spresnil by to tak, ako to stanovil v článku 8 ods. 1 písm. b) toho istého nariadenia. V tomto kontexte možno tiež

zdôrazniť, že odôvodnenia 12 a 13 nariadenia č. 261/2004 v prípade zrušenia letu vôbec neuvádzajú časovú súvislosť medzi zrušeným letom a letom uskutočneným z dôvodu presmerovania.

56 Okrem toho, ako vyplýva z bodu 46 tohto rozsudku, cestujúci v leteckej doprave sa v prípade zrušenia letu môže rozhodnúť pre náhradu alebo neskoršie presmerovanie letu. Vzhľadom na tieto možnosti, ktorých voľba je vyhradená cestujúcemu v leteckej doprave, by výklad, podľa ktorého by časový prvok stanovený v článku 8 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 bol rozhodujúci na účely práva na neskoršie presmerovanie letu, ako je stanovené v článku 8 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia, zbavil toto posledné uvedené ustanovenie potrebného účinku.

57 V treťom rade takému výkladu článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 nasvedčujú ciele sledované týmto nariadením, ako sú uvedené v jeho odôvodneniach 1 a 4, ktoré spočívajú najmä v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich a v posilnení ich práv pri plnom zohľadnení požiadaviek ochrany spotrebiteľov vo všeobecnosti.

58 Výklad, ktorý by neprimerane obmedzoval možnosti ponúkané cestujúcemu v leteckej doprave na základe článku 8 ods. 1 tohto nariadenia, by totiž bol v rozpore s hlavným cieľom sledovaným uvedeným nariadením, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich.

59 Takýto výklad navyše nie je vyvrátený okolnosťou, ktorej sa dovoláva Qatar Airways, založenou na tom, že tento výklad by pre dotknutých prevádzkujúcich leteckých dopravcov prinášal neprimerané náklady. V tejto súvislosti treba uviesť, že podľa ustálenej judikatúry dôležitosť, ktorú totiž má cieľ ochrany spotrebiteľov sledovaný nariadením č. 261/2004, vrátane cestujúcich v leteckej doprave, môže odôvodniť negatívne hospodárske dôsledky, dokonca aj značné, vzniknuté určitým hospodárskym subjektom (rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 48 a citovaná judikatúra).

60 V prejednávanej veci však Qatar Airways v každom prípade obmedzila platnosť vydaných leteniek na obdobie dvoch rokov od pôvodnej rezervácie, a to z dôvodu pandémie COVID-19. Žalobcovia vo veci samej mali v držbe letenky platné do 4. augusta 2022 a svoju žiadosť o presmerovanie podali po tomto dátume, a to 8. augusta 2022.

61 V tejto súvislosti treba poznamenať, že nariadenie č. 261/2004 neobsahuje nijaké ustanovenie týkajúce sa premlčacej lehoty v prípade žalôb podaných na vnútroštátnych súdoch, ktorých predmetom je presmerovanie stanovené v článku 8 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia (pozri analogicky rozsudok z 22. novembra 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, bod 24).

62 Podľa ustálenej judikatúry však v prípade, že neexistuje právna úprava Únie v danej oblasti, vnútroštátnemu právnemu poriadku každého členského štátu na základe zásady procesnej autonómie prislúcha, aby upravil procesné podmienky žalôb zameraných na zabezpečenie ochrany práv, ktoré osobám podliehajúcim súdnej právomoci vyplývajú z práva Únie, za predpokladu, že takéto podmienky sú v súlade so zásadami ekvivalencie a efektivity (rozsudok z 22. novembra 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, bod 25 a citovaná judikatúra).

63 V dôsledku uvedeného za okolností, o aké ide vo veci samej, keď cestujúci v leteckej doprave žiadajú o presmerovanie do konečného cieľového miesta po dátume konca platnosti svojich leteniek, teda viac ako dva roky po pôvodnej rezervácii, prináleží vnútroštátnemu súdu, aby určil premlčaciu lehotu na podanie žalôb na uplatnenie ich práva na presmerovanie, ako je stanovené v článku 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 pri dodržaní zásad ekvivalencie a efektivity.

64 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba na tretiu otázku odpovedať tak, že článok 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že na jeho uplatnenie sa nevyžaduje existencia časovej súvislosti medzi zrušeným letom a presmerovaným letom, o ktorý požiadal cestujúci, keďže takéto presmerovanie do konečného cieľového miesta možno požadovať za porovnateľných prepravných podmienok k neskoršiemu dátumu, s výhradou disponibility miest.

O trovách

65 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

1. **Článok 3 ods. 3 prvá veta, prvá alternatíva nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91,**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   cestujúci sa neprepravuje bezplatne v zmysle tohto ustanovenia, ak za svoju rezerváciu musel zaplatiť výlučne dane z leteckej dopravy a poplatky.

2. **Článok 3 ods. 3 prvá veta, druhá alternatíva nariadenia č. 261/2004**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   cestujúci sa neprepravuje za znížené cestovné, ktoré nie je priamo alebo nepriamo dostupné pre verejnosť, v zmysle tohto ustanovenia, ak si rezervoval svoju letenku v rámci reklamnej kampane, ktorá je obmedzená z hľadiska času, ako aj z hľadiska počtu ponúkaných leteniek a ktorá je zameraná na určitú profesijnú skupinu.

3. **Článok 8 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   na jeho uplatnenie sa nevyžaduje existencia časovej súvislosti medzi zrušeným letom a presmerovaným letom, o ktorý požiadal cestujúci, keďže takéto presmerovanie do konečného cieľového miesta možno požadovať za porovnateľných prepravných podmienok k neskoršiemu dátumu, s výhradou disponibility miest.

Podpisy