Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

22. dubna 2021 *

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Náhrady a pomoc cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 6 – Zpožděný let – Článek 8 odst. 3 – Odklonění letu na jiné letiště obsluhující stejné město, aglomeraci nebo region – Pojem ‚zrušení' – Mimořádné okolnosti – Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letu na příletu – Povinnost nést náklady na přepravu z letiště faktického příletu na cílové letiště uvedené v původní rezervaci"

Ve věci C-826/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko) ze dne 29. října 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 13. listopadu 2019, v řízení

WZ

proti

Austrian Airlines AG,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, N. Piçarra, D. Šváby (zpravodaj), S. Rodin a K. Jürimäe, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za WZ F. Puschkarski, Rechtsanwältin,

– za rakouskou vládu A. Poschem, G. Kunnertem a J. Schmoll, jako zmocněnci,

– za Evropskou komisi G. Braunem, R. Pethkem a N. Yerrell, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 3. prosince 2020,

vydává tento

* Jednací jazyk: němčina.

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu článků 5 až 9 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; opravy Úř. věst. 2009, L 92, s. 5, a Úř. věst. 2020, L 48, s. 73).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi WZ a společností Austrian Airlines AG ve věci návrhu na náhradu škody vzniklé v důsledku nepohodlí, které bylo způsobeno odkloněním letu na jiné cílové letiště, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale se nachází ve stejné zeměpisné oblasti.

Právní rámec

3 V bodech 1 až 4, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 je uvedeno:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly [by měla] 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.

(3) Ačkoli nařízení 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)] vytvořilo pro cestující základní ochranu, zůstává počet cestujících, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, příliš vysoký, stejně jako počet cestujících postižených zrušením letů bez předchozího varování a postižených významným zpožděním letů.

(4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou výše uvedeným nařízením v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.

[…]

(14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

(15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

4 Článek 2 tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

[…]

h) ‚cílovým místem určení‘ rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů; jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas příletu;

[…]

l) ‚zrušením‘ rozumí neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo.“

5 Článek 4 uvedeného nařízení, nadepsaný „Odepření nástupu na palubu“, v odstavci 3 stanoví:

„Jestliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s články 8 a 9.“

6 Článek 5 téhož nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odstavcích 1 a 3 stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

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

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]

[…]

iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[…]

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.“

7 Článek 6 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b),

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím:

i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a

ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a

iii) pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

8 Článek 7 tohoto nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavcích 1 a 2 stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).“

9 Článek 8 uvedeného 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.

[…]

3. […] [V] případě, kdy místo, město nebo region [město, aglomeraci nebo region] obsluhuje několik letišť a provozující letecký dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci, nese provozující letecký dopravce náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování [v původní rezervaci], nebo na jiné [nedaleké] místo určení dohodnuté s cestujícím."

10 Článek 9 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na poskytnutí péče", v odstavci 1 stanoví:

„Odkazuje-li se na tento článek, jsou cestujícím zdarma nabídnuty:

[…]

c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování (hotelem nebo jiným zařízením)."

Spor v původním řízení a předběžné otázky

11 WZ provedl u společnosti Austrian Airlines společnou rezervaci dvou letů na 21. května 2018 – první z nich byl z Klagenfurtu (Rakousko) do Vídně (Rakousko) s plánovaným časem odletu v 18:35 hod. a plánovaným časem příletu v 19:20 a druhý byl z Vídně do Berlína (Německo) s plánovaným časem odletu ve 21:00 hod. a plánovaným časem příletu na letiště Berlín Tegel ve 22:20 hod.

12 Kvůli povětrnostním podmínkám při třetí rotaci letadla předcházející rezervovanému letu na trase mezi Vídní a Berlínem došlo ke zpoždění, které se následně projevilo u pozdějších letů uskutečňovaných tímto letadlem, a letadlo uskutečňující let, na který měl WZ rezervaci, proto odletělo z letiště ve Vídni ve 22:07 hod.; jelikož kvůli zákazu nočních letů nemohlo přistát na letišti Berlín Tegel, bylo odkloněno na letiště Berlín Schönefeld nacházející se ve spolkové zemi Braniborsko (Německo) nedaleko spolkové země Berlín (Německo), kde přistálo ve 23:18 hod.

13 WZ podal u Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) žalobu, kterou se domáhal toho, aby byla společnosti Austrian Airlines uložena povinnost zaplatit mu částku 250 eur jako náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení. Tento návrh se zakládal jednak na zpoždění letu na příletu (ve 23:18 namísto 22:20 hod.) a jednak na tom, že společnost Austrian Airlines nesplnila povinnost nabídnout WZ doplňkovou přepravu z letiště Berlín Schönefeld na letiště Berlín Tegel. WZ je toho názoru, že se na jeho situaci neuplatní čl. 8 odst. 3 uvedeného nařízení, jelikož letiště Berlín Schönefeld se nenachází ve spolkové zemi Berlín.

14 Společnost Austrian Airlines navrhla, aby byla žaloba zamítnuta, přičemž zaprvé tvrdila, že WZ dorazil do cílového místa určení se zpožděním pouhých 58 minut, zadruhé že se WZ mohl do místa svého bydliště vzdáleného od letiště Berlín Schönefeld 24 km snadno přepravit dalším dopravním prostředkem a zatřetí že zpoždění bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a sice značně nepříznivými povětrnostními podmínkami při třetí rotaci letadla předcházející rezervovanému letu.

15 Rozsudkem ze dne 24. června 2019 Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu) žalobu zamítl, přičemž měl za to, že odklonění letu dotčené ve věci v původním řízení nepředstavuje podstatnou změnu letového řádu, takže je třeba mít za to, že tento let nebyl zrušen, ale měl zpoždění, a dále konstatoval, že zpoždění netrvalo tři nebo více hodin.

16 WZ podal proti tomuto rozsudku odvolání u Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko).

17 Posledně uvedený soud má pochybnosti o následujících otázkách: zaprvé, zda je třeba skutkový stav v původním řízení vnímat jako zrušení letu, zpoždění letu, nebo jiný případ, zadruhé, zda se společnost Austrian Airlines může dovolávat výskytu mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a zatřetí, zda je tento dopravce povinen vyplatit náhradu škody kvůli případnému porušení povinnosti poskytnout pomoc a péči.

18 Za těchto podmínek se Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 8 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že se uplatní na dvě letiště, která se nacházejí v bezprostřední blízkosti centra města, avšak pouze jedno z nich se nachází na území tohoto města a druhé se nachází v sousední spolkové zemi?

2) Musí být čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že v případě přistání na jiném cílovém letišti nacházejícím se ve stejném městě, stejné aglomeraci nebo stejném regionu vzniká nárok na náhradu škody z důvodu zrušení letu?

3) Musí být čl. 6 odst. 1, čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že v případě přistání na jiném letišti nacházejícím se ve stejném městě, stejné aglomeraci nebo stejném regionu vzniká nárok na náhradu škody z důvodu významného zpoždění?

4) Musí být články 5 a 7 a čl. 8 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že při zjišťování, zda byl cestující v letecké dopravě postižen alespoň tříhodinovým zpožděním ve smyslu [rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716)], je třeba délku zpoždění vypočítat na základě času přistání na jiném cílovém letišti, nebo na základě času přepravení na cílové letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s cestujícím?

5) Musí být čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce, který uskutečňuje lety způsobem rotace, se může dovolávat určité události, v daném případě snížení frekvence příletů způsobené bouřkou, která nastala při třetí rotaci předcházející dotčenému letu?

6) Musí být čl. 8 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce je v případě přistání na jiném cílovém letišti povinen nabídnout přepravu na jiné místo z vlastní iniciativy, anebo o tuto přepravu musí cestující požádat?

7) Musí být čl. 7 odst. 1, čl. 8 odst. 3 a čl. 9 odst. 1 písm. c) nařízení [č. 261/2004] vykládány v tom smyslu, že cestující má nárok na náhradu škody z důvodu porušení povinnosti poskytnout pomoc a péči, které jsou stanoveny v článcích 8 a 9?“

K předběžným otázkám

K první otázce

19 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že v případě, kdy je let odkloněn na letiště obsluhující stejné město jako letiště uvedené v původní rezervaci, je úhrada nákladů na přepravu cestujících mezi oběma letišti, která je upravena v tomto ustanovení, podmíněna tím, že se první letiště nachází na území téhož města, aglomerace nebo regionu jako druhé letiště.

20 V tomto ohledu je třeba uvést, že i když čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 stanoví, že se pravidlo úhrady nákladů na přepravu cestujících z letiště faktického příletu na letiště příletu, které bylo uvedeno v původní rezervaci, nebo na jiné nedaleké místo určení, na němž se provozující letecký dopravce s cestujícím dohodl, uplatní „v případě, kdy místo, město nebo region [město, aglomerace nebo region] obsluhuje několik letišť“, toto ustanovení, článek 2 tohoto nařízení, ve kterém jsou pro účely tohoto nařízení definovány některé pojmy, ani žádné jiné ustanovení uvedeného nařízení neuvádí, jak je třeba chápat výrazy „místo, město nebo region [město, aglomerace nebo region][, které] obsluhuje několik letišť“.

21 Kromě toho je třeba podotknout, že jelikož čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 v souvislosti s těmito pojmy neodkazuje na vnitrostátní právo, tyto pojmy musí být vykládány autonomně, aby se v Evropské unii uplatňovaly jednotně [obdobně viz rozsudek ze dne 4. září 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, body 16 a 17].

22 V této souvislosti je třeba připomenout, že význam a dosah výrazů, které unijní právo nikterak nedefinuje, musí být určen v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž jsou součástí (rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 17).

23 Pokud jde o to, jaký obvyklý smysl mají v běžném jazyce výrazy „město, aglomerace nebo region“, je třeba uvést, že ačkoliv je pravda, že tyto pojmy – posuzované samostatně – označují území, jejichž rozsah je omezen hranicemi definovanými v ústavních, zákonných nebo podzákonných předpisech státu, jehož jsou tato území součástí, tytéž pojmy – posuzované společně v podobě výčtu a upřesněné výrazem „[, které] obsluhuje několik letišť“, jenž je obsažen v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 – musí být chápány tak, že se jimi rozumí spíše území vyznačující se tím, že se v jejich bezprostředním okolí nacházejí letiště, která mají tato území obsluhovat, než určité administrativně, či dokonce politicky vymezené územní celky pod úrovní státu.

24 Z toho vyplývá, že okolnost, že se letiště faktického příletu a letiště příletu, které bylo uvedeno v původní rezervaci, nacházejí na území různých územních celků pod úrovní státu, je pro použití čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 irelevantní.

25 Takový výklad potvrzují i cíle nařízení č. 261/2004.

26 Nařízení č. 261/2004 má totiž – 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 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. června 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, bod 26).

27 Restriktivní výklad pojmů „město, aglomerace nebo region“ – obdobný tomu, jaký zastává žalobce v původním řízení – v tom smyslu, že se letiště faktického příletu a letiště příletu, které bylo uvedeno v původní rezervaci, musí nacházet na území téhož města, aglomerace nebo regionu, přičemž všechny

tyto pojmy by byly chápány ve smyslu vnitrostátního práva, by přitom cestujícího, jehož let je odkloněn na náhradní letiště, které je nedaleko letiště uvedeného v původní rezervaci, ale nachází se na území jiného města, aglomerace nebo regionu, připravil o nárok na úhradu nákladů na přepravu stanovený v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a v důsledku toho ohrozil naplňování cíle tohoto nařízení, který spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě.

28 Cílem nařízení č. 261/2004 je podle bodu 4 jeho odůvodnění rovněž zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu. Upřednostnění restriktivního výkladu výrazů „město, aglomerace nebo region“, jak je uveden v předchozím bodě, by však vedlo k tomu, že úhrada nákladů na přepravu ze strany provozujícího leteckého dopravce na základě čl. 8 odst. 3 tohoto nařízení by závisela na ústavních, zákonných nebo podzákonných předpisech jednotlivých členských států.

29 Tento restriktivní výklad výrazů „město, aglomerace nebo region, které obsluhuje několik letišť“ by konečně zbavil čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 užitečného účinku. Pro provozujícího leteckého dopravce by totiž bylo mimořádně obtížné, ba dokonce nemožné, nabídnout cestujícímu odklonění letu na náhradní letiště, které by se nacházelo mimo území města, aglomerace nebo regionu, kde je letiště příletu uvedené v původní rezervaci, ale zároveň by bylo v těsné blízkosti území města, aglomerace nebo regionu, na kterém se nachází letiště uvedené v původní rezervaci.

30 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě, kdy je let odkloněn na letiště obsluhující stejné město jako letiště uvedené v původní rezervaci, není úhrada nákladů na přepravu cestujících mezi oběma letišti, která je upravena v tomto ustanovení, podmíněna tím, že se první letiště nachází na území téhož města, aglomerace nebo regionu jako druhé letiště.

Ke druhé a třetí otázce

31 Podstatou druhé a třetí otázky předkládajícího soudu, které je třeba posoudit společně, je, zda musí být čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že v důsledku odkloněného letu, který přistane na jiném letišti, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, může cestujícímu vzniknout nárok na náhradu škody z důvodu zrušení nebo významného zpoždění tohoto letu.

32 Úvodem je třeba připomenout, že předkládající soud v předkládacím rozhodnutí poukazuje i na čl. 6 odst. 1 nařízení č. 261/2004 týkající se situace významného zpoždění odletu. Z tohoto předkládacího rozhodnutí nicméně vyplývá, že si uvedený soud ve skutečnosti klade otázku, zda v důsledku odkloněného letu, který přistane na náhradním letišti, jež se nachází v těsné blízkosti území, na kterém je letiště příletu uvedené v původní rezervaci, může dotčenému cestujícímu vzniknout nárok na náhradu škody buď z důvodu zrušení letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení, nebo z důvodu významného zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více ve smyslu rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716). Článek 6 odst. 1 nařízení č. 261/2004 tedy ve snaze poskytnout předkládajícímu soudu užitečnou odpověď pro rozhodnutí sporu v původním řízení není relevantní.

33 Po tomto upřesnění je třeba zaprvé připomenout, že čl. 2 písm. l) uvedeného nařízení definuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“.

34 Soudní dvůr již v tomto ohledu rozhodl, že let v zásadě spočívá v operaci letecké dopravy, a proto určitým způsobem představuje „jednotku“ této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád (rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400,

bod 40). Kromě toho upřesnil, že letový řád je zásadním prvkem letu, neboť let se uskutečňuje podle plánu předem stanoveného dopravcem (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 30).

35 Pojem „letový řád“ v této souvislosti označuje trasu, kterou má letadlo absolvovat z letiště odletu na letiště příletu podle stanoveného časového plánu, z čehož vyplývá, že aby mohl být let považován za uskutečněný, nestačí, aby letadlo vzlétlo v souladu se stanoveným letovým řádem, ale je rovněž třeba, aby dosáhlo místa určení, jak je uvedeno ve zmíněném letovém řádu (rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 28).

36 Nelze tedy mít za to, že se let uskutečnil, pokud byl odkloněn na letiště odlišné od cílového letiště uvedeného v původní rezervaci, takže tento let je v zásadě nutno považovat za zrušený let ve smyslu čl. 2 písm. l) nařízení č. 261/2004, který může zakládat nárok na náhradu škody podle ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) ve spojení s článkem 7 tohoto nařízení.

37 Ve specifickém případě, kdy letiště, na které byl let odkloněn, obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region jako cílové letiště uvedené v původní rezervaci, by nicméně přístup, podle něhož by bylo odklonění letu považováno za zrušení letu, nebyl v souladu s účelem uvedeného nařízení, ani se zásadou rovného zacházení.

38 Je totiž třeba uvést, že kromě hlavního cíle, který – jak bylo připomenuto v bodě 26 tohoto rozsudku – spočívá v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a spotřebitelů, sleduje nařízení č. 261/2004 i implicitní sekundární cíle, mezi něž patří i cíl snížit počet zrušení letů (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 83).

39 Kromě toho je třeba dodat, že přijetím uvedeného nařízení unijní normotvůrce rovněž zamýšlel vyvážit zájmy cestujících v letecké dopravě a zájmy leteckých dopravců (rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 67, jakož i ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39).

40 V tomto rámci je třeba konstatovat, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve světle bodů 1 až 4 jeho odůvodnění sleduje zvláštní cíl – má zabránit závažným potížím a nepohodlí, které by cestujícímu mohly vzniknout v případě zrušení letu, a nikoli poskytovat náhradu za důsledky tohoto nepohodlí; provozujícího leteckého dopravce od zrušení letu odrazuje a poskytuje mu určitý rozhodovací prostor, aby mohl cestujícímu nabídnout přesměrování na cílové místo určení prostřednictvím odklonění letu na náhradní letiště obsluhující stejné město, aglomeraci nebo region, a úhradu nákladů na přepravu z tohoto letiště na cílové letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s cestujícím.

41 Podle ustálené judikatury dále platí, že všechny akty unijního práva musí být vykládány v souladu s veškerým primárním právem, včetně zásady rovného zacházení, která vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 48).

42 Považovat let odkloněný na letiště, které sice je odlišné od letiště uvedeného v původní rezervaci, ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, za zrušený let by přitom zásadě rovného zacházení odporovalo. Takový přístup by totiž – jak uvedl generální advokát v bodech 59 a 60 svého stanoviska – vedl k tomu, že cestujícímu na tomto letu by byl přiznán nárok na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004 i tehdy, kdyby dorazil na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné dohodnuté místo určení po ukončení přepravy se zpožděním kratším než tři hodiny; cestujícímu na letu, který se zpožděním kratším než tři hodiny na letišti uvedeném v původní rezervaci přistál, by však byl tento nárok na náhradu škody odepřen, ačkoliv by mu vzniklo obdobné nepohodlí jako prvně uvedenému cestujícímu.

43 Zadruhé je třeba naproti tomu uvést, že k závažným potížím a nepohodlí dochází tehdy, je-li cestující na letu odkloněném na náhradní letiště obsluhující stejné město, aglomeraci nebo region postižen významným zpožděním na příletu a cílového místa určení dosáhne tři nebo více hodin po původně plánovaném čase příletu. V této situaci cestující v zásadě má nárok na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004, pokud byl postižen významným zpožděním na příletu o tři hodiny nebo více ve smyslu rozsudku ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

44 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou a třetí otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že v důsledku odkloněného letu, který přistane na jiném letišti, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, nemůže cestujícímu vzniknout nárok na náhradu škody z důvodu zrušení letu. Cestující na letu odkloněném na náhradní letiště obsluhující stejné město, aglomeraci nebo region jako letiště uvedené v původní rezervaci nicméně v zásadě má nárok na náhradu škody podle tohoto nařízení, pokud dosáhne cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný provozujícím leteckým dopravcem.

Ke čtvrté otázce

45 Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu je, zda musí být články 5 a 7, jakož i čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že při určování délky zpoždění, kterým byl postižen na příletu cestující na odkloněném letu, jenž přistál na letišti, které sice je odlišné od letiště uvedeného v původní rezervaci, ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, je třeba zohlednit čas příletu na náhradní letiště, nebo čas příjezdu na letiště uvedené v původní rezervaci či případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s provozujícím leteckým dopravcem po ukončení přepravy.

46 Zaprvé ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c), jakož i článků 7 a 8 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že tato ustanovení odkazují na pojem „cílové místo určení“, který je v čl. 2 písm. h) tohoto nařízení definován jako místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů.

47 Zadruhé Soudní dvůr uvedl, že jelikož se nepohodlí způsobené časovou ztrátou konkretizuje při příletu do cílového místa určení, délka zpoždění se pro účely náhrady škody stanovené v článku 7 nařízení č. 261/2004 musí posuzovat podle plánovaného času příletu do tohoto místa (rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 33 a citovaná judikatura), přičemž tento čas odpovídá času, který je stanoven v letovém plánu a uveden na letence dotčeného cestujícího (usnesení ze dne 1. října 2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, bod 25).

48 Při určování délky zpoždění, kterým byl při příletu postižen cestující na odkloněném letu, jenž přistál na letišti, které sice je odlišné od letiště uvedeného v původní rezervaci, ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, je tudíž třeba zohlednit čas, kdy cestující po ukončení přepravy dorazí na letiště uvedené v původní rezervaci nebo případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s provozujícím leteckým dopravcem.

49 S ohledem na výše uvedené úvahy musí být články 5 a 7, jakož i čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že při určování délky zpoždění, kterým byl postižen na příletu cestující na odkloněném letu, jenž přistál na letišti, které sice je odlišné od letiště uvedeného v původní rezervaci, ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, je třeba zohlednit čas, kdy cestující po ukončení přepravy fakticky dorazil na letiště uvedené v původní rezervaci nebo případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s provozujícím leteckým dopravcem.

K páté otázce

50 Podstatou páté otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění letu na příletu, může se dovolávat mimořádné okolnosti, kterou nebyl dotčen uvedený zpožděný let, ale předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem v rámci třetí rotace tohoto letadla předcházející předmětnému letu.

51 Úvodem je třeba poznamenat, že ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, délka zpoždění na příletu dotčeného ve věci v původním řízení jednoznačně nevyplývá. Za těchto podmínek, a aniž je dotčeno, jak tuto délku určí s ohledem na odpověď na čtvrtou otázku předkládající soud, je třeba na pátou otázku odpovědět na základě předpokladu, že let měl významné zpoždění.

52 Je třeba připomenout, že podle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 se provozující letecký dopravce může zprostit povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 a článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže může zejména prokázat, že zrušení nebo významné zpoždění dotyčného letu bylo způsobeno „mimořádnými okolnostmi“.

53 V tomto ohledu je třeba uvést, že body 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004, ani jeho čl. 5 odst. 3 není právo provozujících leteckých dopravců dovolávat se „mimořádné okolnosti“ omezeno na situaci, kdy byl touto okolností dotčen zpožděný nebo zrušený let, s vyloučením situace, kdy byl uvedenou okolností dotčen předchozí let uskutečněný stejným letadlem (rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 51).

54 Dále je třeba uvést, že vyvážení zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců, které – jak bylo připomenuto v bodě 39 tohoto rozsudku – vedlo k přijetí nařízení č. 261/2004, předpokládá zohlednění pravidel provozování letadel leteckými dopravci a zejména skutečnosti, že tímtéž letadlem může být uskutečněno několik navazujících letů během téhož dne, což znamená, že jakákoli mimořádná okolnost, kterou bylo dotčeno letadlo během dřívějšího letu, ovlivňuje následující let nebo lety uskutečněné tímto letadlem (rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 52).

55 Provozující letecký dopravce tudíž musí mít možnost se za účelem zproštění povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu dovolávat „mimořádné okolnosti“, kterou byl dotčen předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem v rámci třetí rotace tohoto letadla předcházející předmětnému letu (obdobně viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 53).

56 S ohledem nejen na cíl uvedený v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, a sice zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, ale rovněž na znění čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení však možnost dovolávat se takové mimořádné okolnosti předpokládá, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti, kterou byl dotčen předchozí let, a zpožděním nebo zrušením následujícího letu, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu z hlediska skutkových okolností, které má k dispozici, a zejména při zohlednění pravidel provozování dotyčného letadla (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. června 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 54).

57 S ohledem na výše uvedené je třeba na pátou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění letu na příletu, může se dovolávat mimořádné okolnosti, kterou nebyl dotčen uvedený zpožděný let, ale předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem v rámci třetí rotace tohoto letadla předcházející předmětnému letu, pod podmínkou, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a významným zpožděním následujícího letu na příletu, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu zejména s ohledem na způsob, jakým dotyčný provozující letecký dopravce provozuje dotčené letadlo.

K šesté otázce

58 V rámci šesté otázky se předkládající soud táže, zda musí být čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že provozující letecký dopravce je v případě, kdy odkloněný let přistane na jiném letišti, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, povinen nabídnout z vlastní iniciativy cestujícímu úhradu nákladů na přepravu na cílové letiště uvedené v původní rezervaci nebo případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s tímto cestujícím.

59 Je třeba připomenout, že podle samotného znění čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 platí, že pokud provozující letecký dopravce nabízí cestujícím let do jiného letiště, než které bylo uvedeno v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, tento dopravce „nese […] náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původním knihování [v původní rezervaci], nebo na jiné [nedaleké] místo určení dohodnuté s cestujícím“.

60 I když ze znění tohoto ustanovení výslovně vyplývá, že přiznává cestujícím nárok na úhradu nákladů na přepravu ze strany provozujícího leteckého dopravce, neplynou z něj – jak uvedl generální advokát v bodě 63 svého stanoviska – žádné informace o tom, zda uvedený dopravce musí nabídnout cestujícím úhradu uvedených nákladů na přepravu z vlastní iniciativy.

61 Z ustálené judikatury však vyplývá, že ustanovení, která cestujícím v letecké dopravě přiznávají určitá práva, musí být vykládána extenzivně (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 45).

62 Kromě toho je třeba při tomto výkladu zohlednit cíl nařízení č. 261/2004, jak je připomenut v bodě 26 tohoto rozsudku, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících.

63 Článek 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 1 a 2 odůvodnění tohoto nařízení je tedy třeba vykládat v tom smyslu, že provozující letecký dopravce, který cestujícímu nabídl let na jiné letiště, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, musí uhradit z vlastní iniciativy náklady na přepravu tohoto cestujícího z letiště příletu buď na letiště, které bylo uvedeno v původní rezervaci, nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s cestujícím.

64 Odklonění letu na jiné letiště, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, totiž může dotyčným cestujícím způsobit nepohodlí zejména tehdy, když se přeprava na letiště uvedené v původní rezervaci může jevit jako nákladná a organizačně složitá, a to buď proto, že na náhradním letišti jako takovém není tak dobrá dopravní obslužnost jako na cílovém letišti uvedeném v původní rezervaci, nebo proto, že v důsledku opožděného přistání odkloněného letu jsou možnosti přepravy omezeny.

65 Tento výklad ostatně odpovídá vyvážení zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů provozujících leteckých dopravců, které – jak bylo připomenuto v bodě 39 tohoto rozsudku – vedlo k přijetí nařízení č. 261/2004. I když totiž cestujícím zaručuje, že po přistání na náhradním letišti budou přepraveni na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s provozujícím leteckým dopravcem, provozujícím leteckým dopravcům umožňuje vyhnout se povinnosti platit náhradu škody podle článku 7 tohoto nařízení tak, že se cestujícím zajistí, aby se bez zpoždění o tři hodiny a více oproti původně plánovanému času příletu dostali na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s provozujícím leteckým dopravcem.

66 S ohledem na výše uvedené je třeba na šestou otázku odpovědět tak, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že provozující letecký dopravce je v případě, kdy odkloněný let přistane na jiném letišti, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, povinen nabídnout z vlastní iniciativy cestujícímu úhradu nákladů na přepravu na cílové letiště uvedené v původní rezervaci nebo případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s uvedeným cestujícím.

K sedmé otázce

67 Podstatou sedmé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že porušení povinností poskytnout pomoc a péči, které má provozující letecký dopravce podle tohoto ustanovení, může založit nárok na paušální náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení.

68 Úvodem je třeba poznamenat, že předkládající soud v předkládacím rozhodnutí poukazuje i na čl. 9 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, který stanoví, že cestujícím je zdarma nabídnuta přeprava mezi letištěm a místem ubytování, odkazuje-li se v tomto nařízení na toto ustanovení, tedy jsou-li splněny podmínky stanovené v čl. 4 odst. 3 nebo v čl. 5 odst. 1 písm. b) nebo v čl. 6 odst. 1 bodě ii) uvedeného nařízení. Z předkládacího rozhodnutí nicméně vyplývá, že předkládající soud se ve skutečnosti táže, zda v důsledku toho, že provozující letecký dopravce poruší povinnost úhrady nákladů na přepravu cestujícího z letiště příletu na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s cestujícím, která je stanovena v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, může vzniknout nárok na paušální náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení.

69 Zaprvé je třeba připomenout, že pokud dopravce nesplní povinnosti, které pro něj vyplývají z článku 8 nařízení č. 261/2004, je odůvodněné, aby cestující v letecké dopravě uplatnili nárok na náhradu škody (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. října 2011, Sousa Rodríguez a další, C-83/10, EU:C:2011:652, bod 44).

70 Zadruhé cestujícímu v letecké dopravě mohou být jakožto náhrada z důvodu, že letecký dopravce nesplnil povinnost poskytnutí péče podle čl. 5 odst. 1 písm. b) a článku 9 nařízení č. 261/2004, vyplaceny pouze částky, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícímu (rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 51).

71 Jak uvedl generální advokát v bodě 77 svého stanoviska, výše náhrady škody, kterou má vyplatit provozující letecký dopravce, musí odpovídat výši nákladů vynaložených dotčeným cestujícím, což nutně vylučuje náhradu škody paušální povahy, která je stanovena v čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

72 Z výše uvedeného vyplývá, že porušení povinnosti uhradit náklady na přepravu z letiště faktického příletu na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s cestujícím, která je stanovena v čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004, zakládá cestujícímu nárok na náhradu částek, které se s ohledem na okolnosti projednávaného případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání provozujícího leteckého dopravce při poskytnutí péče uvedenému cestujícímu.

73 S ohledem na výše uvedené je třeba na sedmou otázku odpovědět tak, že čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že v důsledku toho, že provozující letecký dopravce poruší povinnost úhrady nákladů na přepravu cestujícího z letiště příletu na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím, posledně uvedenému nevzniká nárok na paušální náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení. Toto porušení naproti tomu uvedenému cestujícímu zakládá nárok na náhradu jím vynaložených částek, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání dopravce.

K nákladům řízení

74 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 (čtvrtý senát) rozhodl takto:

1) **Článek 8 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 a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě, kdy je let odkloněn na letiště obsluhující stejné město jako letiště uvedené v původní rezervaci, není úhrada nákladů na přepravu cestujících mezi oběma letišti, která je upravena v tomto ustanovení, podmíněna tím, že se první letiště nachází na území téhož města, aglomerace nebo regionu jako druhé letiště.**

2) **Článek 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 a čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že v důsledku odkloněného letu, který přistane na jiném letišti, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, nemůže cestujícímu vzniknout nárok na náhradu škody z důvodu zrušení letu. Cestující na letu odkloněném na náhradní letiště obsluhující stejné město, aglomeraci nebo region jako letiště uvedené v původní rezervaci nicméně v zásadě má nárok na náhradu škody podle tohoto nařízení, pokud dosáhne cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný provozujícím leteckým dopravcem.**

3) **Články 5 a 7, jakož i čl. 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že při určování délky zpoždění, kterým byl postižen na příletu cestující na odkloněném letu, jenž přistál na letišti, které sice je odlišné od letiště uvedeného v původní rezervaci, ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, je třeba zohlednit čas, kdy cestující po ukončení přepravy fakticky dorazil na letiště uvedené v původní rezervaci nebo případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s provozujícím leteckým dopravcem.**

4) **Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění letu na příletu, může se dovolávat mimořádné okolnosti, kterou nebyl dotčen uvedený zpožděný let, ale předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem v rámci třetí rotace tohoto letadla předcházející předmětnému letu, pod podmínkou, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a významným zpožděním následujícího letu na příletu, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu zejména s ohledem na způsob, jakým dotyčný provozující letecký dopravce provozuje dotčené letadlo.**

5) **Článek 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že provozující letecký dopravce je v případě, kdy odkloněný let přistane na jiném letišti, než je letiště uvedené v původní rezervaci, které ale obsluhuje stejné město, aglomeraci nebo region, povinen nabídnout z vlastní iniciativy cestujícímu úhradu nákladů na přepravu na cílové letiště uvedené v původní rezervaci nebo případně na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s uvedeným cestujícím.**

6) **Článek 8 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že v důsledku toho, že provozující letecký dopravce poruší povinnost úhrady nákladů na přepravu cestujícího z letiště příletu na letiště uvedené v původní rezervaci nebo na jiné místo určení dohodnuté s cestujícím, posledně uvedenému nevzniká nárok na paušální náhradu škody podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení. Toto porušení naproti tomu uvedenému cestujícímu zakládá nárok na náhradu jím vynaložených částek, které se s ohledem na okolnosti každého konkrétního případu jeví jako nezbytné, vhodné a přiměřené k vynahrazení selhání dopravce.**

Podpisy.