Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 29. februára 2024*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 1 a 3 – Článok 7 ods. 1 – Náhrada cestujúcim v prípade zrušenia letu – Povaha a základ práva na náhradu – Postúpenie pohľadávky cestujúcich voči leteckému dopravcovi obchodnej spoločnosti – Zmluvná podmienka zakazujúca takéto postúpenie – Článok 15 – Vylúčenie obmedzenia práva“

Vo veci C-11/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Obchodný súd č. 1 Palma de Mallorca, Španielsko) z 31. októbra 2022 a doručený Súdnemu dvoru 12. januára 2023, ktorý súvisí s konaním:

Eventmedia Soluciones SL

proti

Air Europa Líneas Aéreas SAU,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe (spravodajkyňa), predseda Súdneho dvora K. Lenaerts, vykonávajúci funkciu sudcu tretej komory, sudcovia N. Piçarra, N. Jääskinen a M. Gavalec,

generálny advokát: M. Szpunar,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Eventmedia Soluciones SL, v zastúpení: R. M. Jiménez Varela, procuradora, a A. M. Martínez Cuadros, abogada,

– Air Europa Líneas Aéreas SAU, v zastúpení: N. de Dorremochea Guiot, procurador, a E. Olea Ballesteros, abogado,

* Jazyk konania: španielčina.

– španielska vláda, v zastúpení: L. Aguilera Ruiz, splnomocnený zástupca,

– litovská vláda, v zastúpení: S. Grigonis a V. Kazlauskaitė-Švenčionienė, splnomocnení zástupcovia,

– Európska komisia, v zastúpení: J. L. Buendía Sierra, N. Ruiz García a G. Wilms, 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 5 ods. 1 písm. c), článku 5 ods. 3, článku 7 ods. 1 a článku 15 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), ako aj článku 6 ods. 1 a článku 7 ods. 1 smernice Rady 93/13/EHS z 5. apríla 1993 o nekalých podmienkach v spotrebiteľských zmluvách (Ú. v. ES L 95, 1993, s. 29; Mim. vyd. 15/002, s. 288).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi spoločnosťou Eventmedia Soluciones SL (ďalej len „Eventmedia“), na ktorú boli postúpené pohľadávky šiestich cestujúcich v leteckej doprave, a leteckou spoločnosťou Air Europa Líneas Aéreas SAU (ďalej len „Air Europa“) vo veci náhrady za zrušenie letu.

Právo Únie

Nariadenie (ES) č. 44/2001

3 Nariadenie Rady (ES) č. 44/2001 z 22. decembra 2000 o právomoci a o uznávaní a výkone rozsudkov v občianskych a obchodných veciach (Ú. v. ES L 12, 2001, s. 1; Mim. vyd. 19/004, s. 42), v článku 5 bode 1 písm. a) stanovovalo:

„Osobu s bydliskom na území členského štátu možno žalovať v druhom členskom štáte

1. a) v zmluvných veciach na súde podľa miesta zmluvného plnenia, ktoré je predmetom žaloby…“

Nariadenie č. 261/2004

4 Odôvodnenia 1, 7 a 20 nariadenia č. 261/2004 znejú takto:

„(1) Konanie 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;

…

(7) aby bolo zabezpečené účinné uplatňovanie tohto nariadenia, záväzky, ktoré ustanovuje by mali spočívať na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý uskutočňuje alebo zamýšľa uskutočniť let bez ohľadu na to, či s vlastným alebo s prenajatým lietadlom alebo s prenajatým lietadlom aj s posádkou alebo na akomkoľvek inom základe.

…

(20) cestujúci by mali byť plne informovaní o svojich právach v prípade odmietnutia nástupu do lietadla a zrušenia alebo veľkého meškania letov, tak aby mohli účinne svoje práva uplatňovať;“

5 Článok 1 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia znie:

„Toto nariadenie za podmienok špecifikovaných nižšie ustanovuje minimálne práva cestujúcich keď:

…

b) bol ich let zrušený…“

6 V článku 2 písm. b) uvedeného nariadenia je definovaný pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“, ktorým je v zmysle tohto nariadenia „leteck[ý] dopravc[a], ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let“.

7 Článok 3 toho istého nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, stanovuje v odseku 5:

„Toto nariadenie sa uplatňuje pri každom prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý zabezpečuje prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2. Keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.“

8 Podľa článku 5 nariadenia č. 261/2004 s názvom „Zrušenie“:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

…

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

…

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.

…“

9 Článok 7 tohto nariadenia s názvom „Právo na náhradu“ v odseku 1 prvom pododseku stanovuje:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 eur v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 eur v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

c) 600 eur v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),“

10 Článok 15 uvedeného nariadenia s názvom „Vylúčenie obmedzenia práva“ stanovuje:

„1. Povinnosti voči cestujúcim podľa tohto nariadenia nesmú byť obmedzené alebo obídené, najmä výnimkami alebo obmedzujúcimi ustanoveniami v prepravnej zmluve.

2. Ak sa napriek tomu použije taká výnimka alebo obmedzujúce ustanovenie vo vzťahu k cestujúcemu, alebo ak cestujúci nie je správne informovaný o svojich právach a z toho dôvodu súhlasil s náhradou, ktorá je nižšia než náhrada prislúchajúca podľa tohto nariadenia, cestujúci je oprávnený podniknúť nevyhnutné kroky pred príslušnými súdmi alebo orgánmi, aby dosiahol dodatočnú náhradu.“

Smernica 93/13

11 Podľa článku 6 ods. 1 smernice 93/13:

„Členské štáty zabezpečia, aby nekalé podmienky použité v zmluvách uzatvorených so spotrebiteľom zo strany predajcu alebo dodávateľa podľa ich vnútroštátneho práva, neboli záväzné pre spotrebiteľa a aby zmluva bola podľa týchto podmienok naďalej záväzná pre strany, ak je jej ďalšia existencia možná bez nekalých podmienok.“

12 Článok 7 ods. 1 tejto smernice stanovuje:

„Členské štáty zabezpečia, aby v záujme spotrebiteľov a subjektov hospodárskej súťaže existovali primerané a účinné prostriedky, ktoré by zabránili súvislému uplatňovaniu nekalých podmienok v zmluvách uzatvorených so spotrebiteľmi zo strany predajcov alebo dodávateľov.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

13 Šesť cestujúcich v leteckej doprave, ktorých sa týkalo zrušenie letu z letiska Viru Viru v meste Santa Cruz (Bolívia) do Madridu (Španielsko), ktorý bol plánovaný na 24. marca 2022, postúpilo spoločnosti Eventmedia svoje pohľadávky na náhradu voči spoločnosti Air Europa.

14 Následne Eventmedia podala na Juzgado de lo Mercantil n.º 1de Palma de Mallorca (Obchodný súd č. 1 Palma de Mallorca, Španielsko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, žalobu proti spoločnosti Air Europa s cieľom získať na základe nariadenia č. 261/2004 náhradu vo výške 600 eur za každého z týchto cestujúcich.

15 Air Europa na tomto súde spochybňuje aktívnu legitimáciu spoločnosti Eventmedia. Podľa nej postúpenie pohľadávky nebolo z právneho hľadiska platné, keďže bolo v rozpore so zákazom prevodu práv cestujúceho stanoveným v článku 15.1 jej všeobecných prepravných podmienok (ďalej len „predmetná doložka“). Podľa znenia tejto doložky „zodpovednosť spoločnosti Air Europa a zodpovednosť každého z dopravcov v súlade s článkom 1 [sa určuje] na základe prepravných podmienok dopravcu, ktorý letenku vystavil, pokiaľ nie je stanovené inak. Práva cestujúceho sú spojené s jeho osobou a ich postúpenie nie je povolené.“

16 Vnútroštátny súd vysvetľuje, že podľa španielskeho práva cestujúci v leteckej doprave môže na súde uplatniť svoje právo na náhradu voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, stanovené nariadením č. 261/2004, v rámci tzv. „zjednodušeného“ konania bez toho, aby sa musel nechať zastupovať advokátom. V praxi cestujúci v leteckej doprave zriedka využívajú túto možnosť z dôvodu odporu väčšiny leteckých dopravcov a zložitosti procesných pravidiel. Okrem toho cestujúci v leteckej doprave môže udeliť mandát *ad litem* právnemu zástupcovi, aby sa tento právny zástupca dostavil na súd v jeho mene a na jeho účet.

17 Napokon v súlade so španielskym právom cestujúci v leteckej doprave môže postúpiť svoje pohľadávky voči leteckému dopravcovi, a to najmä na subjekt, ktorý sa špecializuje na nároky uplatnené na základe nariadenia č. 261/2004. V takom prípade sa tento subjekt zúčastňuje konania vo svojom vlastnom mene a na svoj vlastný účet, pričom bráni svoj záujem ako postupník pohľadávky.

18 Vnútroštátny súd však poznamenáva, že predmetná doložka obmedzuje túto možnosť cestujúcich v leteckej doprave postúpiť svoje pohľadávky. V dôsledku toho sa pýta na zlučiteľnosť takejto doložky s právom Únie.

19 V prvom rade tento súd považuje za nevyhnutné určiť, či ustanovenie uvedené vo všeobecných podmienkach zmluvy o preprave, ktoré zakazuje prevod práv cestujúceho v leteckej doprave, predstavuje obmedzenie povinností voči cestujúcim v leteckej doprave, na ktoré sa vzťahuje článok 15 nariadenia č. 261/2004. Ak by to tak bolo, predmetná doložka by bola podľa neho absolútne neplatná, pretože by bola v rozpore s kogentnou alebo zakazujúcou normou v zmysle španielskeho práva.

20 Uvedený súd sa ďalej domnieva, že v kontexte rozdielnych prístupov španielskych súdov je nevyhnutné určiť povahu práva na náhradu stanoveného v článku 5 a článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004. V tejto súvislosti by z rozsudkov zo 7. marca 2018, flightright a i. (C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, bod 63), ako aj z 26. marca 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235, bod 49), podľa neho mohlo vyplývať, že ide o právo zmluvnej povahy. Naproti tomu okolnosť, že článok 5 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 7 a článkom 2

písm. b) tohto nariadenia uvádza zodpovednosť prevádzkujúceho leteckého dopravcu aj vtedy, keď neuzavrel zmluvu s cestujúcim v leteckej doprave, podľa neho vyvoláva dojem, že právo cestujúceho v leteckej doprave na náhradu je vyvodené priamo z uvedeného nariadenia.

21 Subsidiárne za predpokladu, že by článok 15 nariadenia č. 261/2004 nebránil ustanoveniu zakazujúcemu prevod práv cestujúceho v leteckej doprave, alebo za predpokladu, že by právo na náhradu upravené týmto nariadením malo zmluvný základ, sa vnútroštátny súd napokon pýta na výklad smernice 93/13. V tejto súvislosti sa pýta, či a prípadne za akých podmienok môže v spore medzi dvomi predajcami alebo dodávateľmi *ex offo* konštatovať, že podľa jeho názoru má podmienka obsiahnutá v zmluve uzavretej medzi jedným z týchto predajcov alebo dodávateľov a spotrebiteľom, ktorý postúpil svoje práva druhému predajcovi alebo dodávateľovi, nekalú povahu.

22 Za týchto okolností Juzgado de lo Mercantil n.º 1 de Palma de Mallorca (Obchodný súd č. 1 Palma de Mallorca) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Možno zahrnutie [predmetnej doložky] považovať za vylúčené obmedzenia práva v zmysle článku 15 [nariadenia č. 261/2004] z dôvodu, že obmedzuje povinnosti dopravcu tým, že znemožňuje cestujúcim uspokojiť ich právo na náhradu v dôsledku zrušenia letu prostredníctvom postúpenia pohľadávky?

2. Možno článok 7 ods. 1 v spojení s článkom 5 ods. 1 písm. c) a článkom 5 ods. 3 [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že vyplatenie náhrady za zrušenie letu prevádzkujúcim leteckým dopravcom je povinnosťou, ktorú ukladá nariadenie bez ohľadu na existenciu zmluvy o preprave s cestujúcim a na zavinené porušenie zmluvných povinností leteckého dopravcu?

…

3. [Subsidiárne, za predpokladu, že sa rozhodne, že uvedená doložka nepredstavuje vylúčené obmedzenia práva podľa článku 15 nariadenia č. 261/2004 alebo že právo na náhradu má zmluvnú povahu, m]ajú sa článok 6 ods. 1 a článok 7 ods. 1 smernice [93/13] vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny súd, ktorý rozhoduje o žalobe na uplatnenie práva na náhradu za zrušenie letu podľa článku 7 ods. 1 [nariadenia č. 261/2004], je povinný preskúmať *ex offo* prípadnú nekalú povahu podmienky obsiahnutej v zmluve o preprave, ktorá neumožňuje cestujúcemu postúpiť jeho práva, ak žalobu podal postupník, ktorý na rozdiel od postupcu nemá postavenie spotrebiteľa a užívateľa?

4. V prípade, že je potrebné vykonať preskúmanie *ex offo*, možno upustiť od povinnosti informovať spotrebiteľa a zistiť, či namieta alebo nenamieta nekalú povahu podmienky, vzhľadom na rozhodujúci akt, ktorým došlo k postúpeniu jeho pohľadávky v rozpore s prípadne nekalou podmienkou, ktorá neumožňovala postúpenie pohľadávky?“

O prejudiciálnych otázkach

O druhej otázke

23 Svojou druhou otázkou, ktorú treba preskúmať ako prvú, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa majú ustanovenia článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 5 ods. 3, ako aj článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že právo cestujúcich v leteckej doprave na náhradu od

prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia letu, uvedené v týchto ustanoveniach, a tomu zodpovedajúca povinnosť tohto posledného uvedeného dopravcu zaplatiť túto náhradu vyplývajú z tohto nariadenia, alebo v tom zmysle, že toto právo a táto povinnosť majú svoj základ v zmluve, ktorá by bola prípadne uzavretá medzi týmto dopravcom a dotknutým cestujúcim v leteckej doprave, alebo dokonca že majú základ v zavinenom nesplnení takejto zmluvy uvedeným dopravcom.

24 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora je na účely výkladu ustanovenia práva Únie potrebné zohľadniť nielen jeho znenie, ale aj jeho kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou [rozsudky z 11. mája 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, bod 24 a citovaná judikatúra, ako aj z 29. septembra 2022, LOT (Náhrada uložená správnym orgánom), C-597/20, EU:C:2022:735, bod 21].

25 Článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že príslušní cestujúci majú v prípade zrušenia letu právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7 tohto nariadenia, pokiaľ neboli informovaní o zrušení letu za podmienok stanovených v tomto prvom ustanovení (rozsudok z 21. decembra 2021, Airhelp, C-263/20, EU:C:2021:1039, bod 49). Odsek 3 tohto článku určuje podmienky, za ktorých prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť túto náhradu, ak je zrušenie spôsobené mimoriadnymi okolnosťami (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

26 Článok 7 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje paušálne výšku náhrady, na ktorú má nárok cestujúci v leteckej doprave, keď sa v uvedenom nariadení odkazuje na toto ustanovenie.

27 Vzhľadom na znenie týchto ustanovení a v súlade s judikatúrou Súdneho dvora patrí právo na štandardizovanú náhradu, ktorá sa vypočíta paušálne a zaťažuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu, medzi základné práva, ktoré cestujúcim v leteckej doprave priznáva nariadenie č. 261/2004 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. marca 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, bod 37).

28 Z toho vyplýva, že právo cestujúcich v leteckej doprave na náhradu v prípade zrušenia letu, uvedené v článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, a tomu zodpovedajúca povinnosť prevádzkujúceho leteckého dopravcu zaplatiť náhradu stanovenú v článku 7 ods. 1 tohto nariadenia vyplývajú priamo z tohto nariadenia. Toto právo a túto povinnosť preto nemožno považovať za také, ktoré majú základ v zmluve, ktorá by bola prípadne uzavretá medzi cestujúcim v leteckej doprave a dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom, ani *a fortiori* na zavinenom nesplnení takejto zmluvy týmto posledným uvedeným dopravcom.

29 Tento výklad je podporený kontextom článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 5 ods. 3, ako aj článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, rovnako aj cieľom tohto nariadenia.

30 Pokiaľ ide v prvom rade o tento kontext, treba na jednej strane uviesť, že nariadenie č. 261/2004 v súlade so svojím článkom 1 ods. 1 písm. b) „ustanovuje“ za podmienok, ktoré uvádza, minimálne práva cestujúcich v leteckej doprave v prípade zrušenia ich letu.

31 Na druhej strane zo znenia ustanovení článku 2 písm. b) v spojení s článkom 3 ods. 5 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že cestujúci zo zrušeného alebo meškajúceho letu sa môže odvolávať na toto nariadenie proti prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, aj keď tento cestujúci a tento dopravca medzi sebou neuzavreli zmluvu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. marca 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, body 27 až 29).

32 Tieto ustanovenia tak potvrdzujú výklad, podľa ktorého právo cestujúcich v leteckej doprave na náhradu uvedenú v článkoch 5 a 7 nariadenia č. 261/2004 v prípade zrušenia ich letu vyplýva priamo z tohto nariadenia.

33 Pokiaľ ide v druhom rade o cieľ nariadenia č. 261/2004, ako vyplýva z jeho odôvodnenia 1, tento cieľ spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich v leteckej doprave, v dôsledku čoho sa práva priznané cestujúcim v leteckej doprave musia vykladať široko (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 4. októbra 2012, Rodríguez Cachafeiro a Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, bod 25, ako aj z 30. apríla 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, bod 93).

34 Výklad ustanovení článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, uvedený v bode 28 tohto rozsudku, je pritom v súlade s týmto cieľom, keďže zaručuje, že každý cestujúci v leteckej doprave, ktorého sa týka zrušenie letu, má za podmienok stanovených v týchto ustanoveniach právo na náhradu bez ohľadu na to, či uzavrel alebo neuzavrel zmluvu o preprave s prevádzkujúcim leteckým dopravcom.

35 Uvedený výklad navyše nie je vôbec nezlučiteľný s judikatúrou Súdneho dvora, podľa ktorej žaloby týkajúce sa práva na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004 patria medzi „zmluvné veci“ v zmysle článku 5 bodu 1 nariadenia č. 44/2001 (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 7. marca 2018, flightright a i., C-274/16, C-447/16 a C-448/16, EU:C:2018:160, body 63 až 65, ako aj z 26. marca 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, bod 49). Touto judikatúrou týkajúcou sa súdnej právomoci v občianskych a obchodných veciach totiž Súdny dvor zamýšľal zabezpečiť jednotné uplatňovanie pojmu „zmluvné veci“ v zmysle tohto ustanovenia, keď rozhodol, že na to, aby sa na zmluvu o preprave vzťahoval tento pojem, nie je podstatné, či bola uzavretá cestujúcim v leteckej doprave nie priamo s dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom, ale s iným poskytovateľom služieb, akým je napríklad cestovná kancelária. Ako uviedli španielska vláda a Európska komisia, zmyslom uvedenej judikatúry nemalo byť vyjadrovať sa k samotnému základu práva na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004.

36 V tejto súvislosti treba uviesť, že cieľom žaloby, ktorej dôvod je zmluvný, môže byť uplatnenie nároku, ktorého základ spočíva v samotných ustanoveniach predmetnej zmluvy ako takých alebo v právnych normách uplatňujúcich sa z dôvodu tejto zmluvy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. novembra 2020, Wikingerhof, C-59/19, EU:C:2020:950, bod 32 a citovanú judikatúru). Hoci v takej veci, ako je vec sama, sa dôvod žaloby o náhradu cestujúceho v leteckej doprave alebo spoločnosti, na ktorú bola postúpená jeho pohľadávka na náhradu, proti prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi nevyhnutne nachádza v existencii zmluvy, či už s týmto leteckým dopravcom, alebo s iným poskytovateľom služieb (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. marca 2020, Primera Air Scandinavia, C-215/18, EU:C:2020:235, body 50 až 52), právo na náhradu, ktoré si tento cestujúci alebo táto spoločnosť, ktorá je postupníkom, môže uplatniť v rámci tejto žaloby, najmä v prípade zrušenia letu, vyplýva priamo z ustanovení článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, ako to vyplýva z bodov 28 a 32 tohto rozsudku.

37 Vzhľadom na všetky predchádzajúce dôvody treba na druhú otázku odpovedať tak, že ustanovenia článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 5 ods. 3, ako aj článkom 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že právo cestujúcich v leteckej doprave na získanie

náhrady, uvedenej v týchto ustanoveniach, od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia letu a tomu zodpovedajúca povinnosť tohto dopravcu zaplatiť túto náhradu vyplývajú priamo z tohto nariadenia.

O prvej otázke

38 Svojou prvou otázkou, ktorú treba preskúmať ako druhú v poradí, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 15 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby sa do zmluvy o preprave zahrnula doložka zakazujúca prevod práv, ktoré má cestujúci v leteckej doprave vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi v zmysle ustanovení tohto nariadenia.

39 Článok 15 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Vylúčenie obmedzenia práva“, v odseku 1 stanovuje, že povinnosti leteckých dopravcov voči cestujúcim podľa tohto nariadenia nesmú byť obmedzené alebo obídené, najmä výnimkami alebo obmedzujúcimi ustanoveniami v prepravnej zmluve.

40 V súlade s týmto ustanovením a vzhľadom na odpoveď na druhú otázku teda povinnosť prevádzkujúceho leteckého dopravcu zaplatiť náhradu stanovenú v článku 7 ods. 1 tohto nariadenia v prípade zrušenia letu nemôže byť zmluvne obmedzená ani obídená.

41 V tejto súvislosti treba dodať, že vzhľadom na cieľ vysokej úrovne ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ktorý je základom najmä článku 15 nariadenia č. 261/2004, a široký výklad, ktorý treba v súlade s judikatúrou uvedenou v bode 33 tohto rozsudku uplatniť na práva priznané týmto cestujúcim, sa toto ustanovenie musí v rozsahu, v akom určuje neprípustnosť vylúčenia obmedzenia týchto práv, takisto vykladať extenzívne (pozri analogicky rozsudok z 30. apríla 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, bod 102).

42 Vzhľadom na použitie príslovky „najmä“ v uvedenom ustanovení a vzhľadom na tento cieľ sa musia považovať za neprípustné nielen odchýlky uvedené v zmluve o preprave, teda v akte synalagmatickej povahy, ktorý uzavrel cestujúci v leteckej doprave, ale *a fortiori* tiež odchýlky, ktoré by sa nachádzali v iných dokumentoch vypracovaných jednostranne prevádzkujúcim leteckým dopravcom, na ktoré sa tento dopravca chce odvolávať voči dotknutým cestujúcim v leteckej doprave (pozri v tomto zmysle rozsudok z 30. apríla 2020, Blue Air – Airline Management Solutions, C-584/18, EU:C:2020:324, bod 102). To isté ustanovenie sa teda môže uplatniť na odchýlky, ktoré sú uvedené vo všeobecných prepravných podmienkach.

43 Okrem toho vzhľadom na uvedený cieľ a na to, aby sa zaručila účinnosť práva na náhradu cestujúcich v leteckej doprave, sa musia považovať za neprípustné v zmysle článku 15 nariadenia č. 261/2004 nielen odchýlky alebo obmedzenia, ktoré sa priamo týkajú tohto práva ako takého, ale aj také, ktoré v neprospech týchto cestujúcich obmedzujú spôsoby výkonu uvedeného práva vo vzťahu k príslušným ustanoveniam právnych predpisov.

44 S cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave a umožniť im účinne vykonávať svoje práva v súlade s cieľom uvedeným v odôvodnení 20 nariadenia č. 261/2004 je totiž potrebné zaručiť cestujúcemu, ktorého sa týka zrušenie letu, možnosť slobodne si vybrať čo najúčinnejší spôsob ochrany svojho práva, najmä tým, že sa mu umožní rozhodnúť sa obrátiť sa priamo na prevádzkujúceho leteckého dopravcu, obrátiť sa na príslušné súdy alebo, ak to upravuje príslušné vnútroštátne právo, postúpiť svoju pohľadávku tretej osobe s cieľom ušetriť si ťažkosti a náklady, ktoré by ho mohli odradiť od toho, aby osobne podnikol úkony voči tomuto dopravcovi, ak ich finančný prínos je obmedzený.

45 Z toho vyplýva, že ustanovenie uvedené vo všeobecných podmienkach zmluvy o preprave, ktoré zakazuje prevod práv cestujúceho v leteckej doprave voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, predstavuje vylúčené obmedzenie práva v zmysle článku 15 nariadenia č. 261/2004.

46 Vzhľadom na všetky predchádzajúce dôvody treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 15 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že bráni tomu, aby sa do zmluvy o preprave zahrnula doložka zakazujúca prevod práv, ktoré má cestujúci v leteckej doprave vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi v zmysle ustanovení tohto nariadenia.

O tretej a štvrtej otázke

47 Vzhľadom na odpovede na prvú a druhú otázku nie je potrebné odpovedať na tretiu a štvrtú otázku.

O trovách

48 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 (tretia komora) rozhodol takto:

1. **Ustanovenia článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 5 ods. 3, ako aj článkom 7 ods. 1 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 majú vykladať v tom zmysle, že:

   právo cestujúcich v leteckej doprave na získanie náhrady, uvedenej v týchto ustanoveniach, od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia letu a tomu zodpovedajúca povinnosť tohto dopravcu zaplatiť túto náhradu vyplývajú priamo z tohto nariadenia.

2. **Článok 15 nariadenia č. 261/2004**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   bráni tomu, aby sa do zmluvy o preprave zahrnula doložka zakazujúca prevod práv, ktoré má cestujúci v leteckej doprave vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi v zmysle ustanovení tohto nariadenia.

Podpisy